

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



Studijní program: **6208 B Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodně podnikatelský obor**

**Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti ve
Středočeském regionu**

Vedoucí práce
Mgr. Vladimír Dvořák

Autor
Josef Peterka

2007

Prohlašuji na svou čest, že jsem bakalářskou práci na téma „Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti ve Středočeském regionu“ vypracoval samostatně na základě vlastních poznatků a za odborného vedení vedoucího práce bakalářské práce Mgr. Vladimíra Dvořáka.

Veškerá použitá literatura a jiné podkladové materiály jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů a literatury.

V Táboře dne 20. dubna 2007

podpis autora

Poděkování

Tímto bych chtěl velice poděkovat panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi za jeho vedení a odbornou spolupráci v průběhu vypracování této bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat všem, kteří mi byli ochotni poskytnout potřebné informace, bez kterých by tato práce nemohla vzniknout.

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 studentů. Pomocí výsledku z analýz bylo sestaveno vyhodnocení a dále byly vypracovány návrhy a doporučení v oblasti dopravních služeb a dopravní výchovy.

Klíčová slova

- Doprava – transport
- Gramotnost – literacy
- Dopravní gramotnost – transport literacy
- Dopravní systém – transport system
- Cestovní ruch – tourist trade
- Segment – segment
- Marketingový výzkum – marketing research

Obsah

1. Úvod	8
1.1. Cíl práce	8
1.2. Metodika zpracování.....	9
2. Literární rešerše	10
3. Teoretická část	17
3.1. Regulace dopravy	17
3.2. Hybnost obyvatelstva	17
3.3. Situační analýza	18
3.3.1. Železniční doprava v ČR a její historie	18
3.3.1.1. Výstavba koridorů.....	19
3.3.1.2. Vysokorychlostní tratě	20
3.3.1.3. Železniční společnosti působící v ČR.....	21
3.3.2. Silniční doprava a její historie.....	21
3.3.2.1. Silniční doprava a životní prostředí.....	25
3.3.3. Středočeský kraj	25
3.3.3.1. Základní informace	26
3.3.3.2. Osobní doprava.....	27
3.4. Dopravní výchova jako nedělitelný prvek společnosti	35
3.4.1. Věkové členění a stěžejní zaměření.....	36
3.4.2. Obsahové členění	36
3.4.3. Cíle	37
3.4.4. Principy	37
3.4.5. Hodnoty a postoje účastníka silničního provozu	38
4. Analytická část.....	39
4.1. Dotazníkové šetření – Dopravní gramotnost	39
5. Závěr	51
6. Summary	52
7. Seznam použité literatury	53
8. Seznam příloh	54

1. Úvod

Poznání okolního světa není možné uskutečnit pozorováním z jednoho místa, naopak je nutné pohybovat se okolním prostředím a poznávat a objevovat nové, abychom mohli pochopit zákonitosti tohoto světa a získali tak možnost ovlivnit a usměrnit naši aktivitu na Zemi. Pohyb člověka se zpočátku uskutečňoval vlastní silou jedince-chůzí. Později s pokračujícím poznáním a potřebou obsáhnout větší území si člověk domestikoval zvířata, která využíval ke svému přemísťování. Postupně i tento způsob přepravy byl nedostačující, a proto člověk vynalezl kolo a od něj odvozené dopravní prostředky.

Doprava je jedním z nejrychleji rozvíjejících se odvětví na světě vůbec. Patří mezi nejdůležitější části národních i světových hospodářství, a právě proto je na ní kladen takový důraz.

Všude kolem nás projede denně tisíce osobních či nákladních automobilů, dýcháme zplodiny spalovacích motorů, denně jsme vystaveni nebezpečím, které s sebou doprava přináší. Doprava sama o sobě je jednou z nejdůležitějších součástí společnosti.

Neexistuje téměř žádné odvětví lidského jednání, které by se bez dopravy, či nějaké její modifikace mohlo obejít.

Různé formy dopravy existují všude kolem nás, a proto bychom si my, lidé, měli uvědomit, že život je podmíněn existencí dopravních produktů a dopravních služeb. Doprava, dopravní výchova a dopravní gramotnost jsou základními termíny, se kterými se člověk setkává již v raném dětství.

A právě děti jsou naší budoucností, která bude taková jakou si ji vytvoříme, a proto je důležité dbát na to, aby se na život děti připravily. V tomto smyslu se musí především naučit, jak si život zachovat.

A není pro dítě snad nic rizikovějšího, než jeho účast v dopravě, v silničním provozu.

O sebevraždách dětí a obětech psychopatů je společnost informována dostačujícím způsobem, avšak zprávy o dopravních nehodách, jejíž obětí se stane dítě, jsou vždy jen někde na okraji. A už vůbec nikoho nezajímá, proč k této nehodě došlo, kdo ji zavinil a kde se stala chyba.

1.1. Cíl práce

Cílem bakalářské práce je provést analýzu dopravní gramotnosti, dopravního systému a dopravní organizace jako celku ve Středočeském regionu. Úroveň dopravní sítě, významnost dopravy v regionu, účinnost a význam dopravních technologií a systémů. Analyzovat problémy rozvoje dopravy a zatížení místní infrastruktury. Z vlastního hlediska posoudit úroveň dopravní gramotnosti v závislosti na stupni rozvoje dopravní výchovy.

Provést výzkum v segmentu (vysokoškolských) studentů a zhodnotit vztah a stupeň rozvoje v daných kategoriích. Na základě zjištěných informací navrhnout možnosti zlepšení v daném segmentu a přijmout vlastní doporučení týkající se změn a inovací v systémech zabývajících se dopravou jako takovou.

1.2. Metodika zpracování

1. Sběr dat a informací

Tato fáze představuje vlastní sběr požadovaných údajů a jejich nezbytnou analýzu. Jsou osloveny subjekty působící v oblasti dopravy a dopravní obslužnosti, navázány kontakty s městským úřadem. Získání svolení k použití zapůjčených materiálů a poskytnutých informací. Studium odborné a regionální literatury, dopravních publikací, propagačních materiálů a využití internetových stránek. Nejprve jsou tedy sbírány údaje sekundární.

2. Analýza vybraného regionu

Vymezení Středočeského regionu a následně analýza regionu v celorepublikovém měřítku ve třech časových horizontech – dosavadní vývoj, současný stav, odhad možného budoucího vývoje.

Využita je analýza hospodářských a dopravních podmínek oblasti.

Důležitou součástí je popis současného stavu středočeské integrované dopravy a předpokladů pro budoucí rozvoj, které výrazně ovlivní dopravní potenciál v regionu.

3. Pracovní hypotézy

- Úroveň poskytovaných dopravních služeb v regionu je dostatečná.
- Kvalita vzdělávání v rámci dopravní výchovy na ZŠ a SŠ je vyhovující.
- Dopravní gramotnost je na dobrém stupni vývoje.
- Dopravní infrastruktura je ve Středočeském regionu kvalitně zajištěna.

4. Terénní šetření

V této fázi dochází ke sběru primárních informací formou dotazníkového šetření, které bylo prováděno ve Středočeském regionu u běžných uživatelů dopravních služeb. Důležitým krokem celého procesu terénního šetření je stanovení cíle tohoto výzkumu, jímž je zjištění úrovně dopravní gramotnosti v segmentu studentů. Vedlejším cílem šetření je pak poznání a určení stupně rozvoje dopravní výchovy jako odrazu dopravní gramotnosti v regionu.

5. Stanovení problému a navržení možných řešení

Zde jsou výsledky terénního šetření a analýzy zkoumané lokality převedeny do závěrů a doporučení nejvhodnějšího řešení zkoumaného problému.

2. Literární rešerše

Doprava

Doprava patří ke klíčovým odvětvím českého národního hospodářství. Dopravní soustava v ČR zahrnuje železniční dopravu, silniční veřejnou, závodovou a městskou hromadnou dopravu a individuální motorismus, říční dopravu, říčně-námořní dopravu, leteckou dopravu a lanovou a potrubní dopravu. Je významným způsobem spjata s celkovým rozvojem naší společnosti a výrazným způsobem ovlivňuje národní ekonomiku. Má své nezastupitelné postavení v mezinárodním měřítku.

Rozvoj hospodářství klade na dopravu a dopravní systém velice vysoké nároky, což výrazně ovlivňuje dopravu i jako komunikační křižovatku střední Evropy, a proto musí naše dopravní síť plnit ty nejnáročnější požadavky.

Nejdůležitějším úkolem dopravy je uspokojení potřeb společnosti na kvalitní, pohotovou, rychlou a bezpečnou přepravu zboží a osob.

Jako v každém odvětví národního hospodářství je i zde nutné usilovat o co nejvyšší efektivitu a maximální ekonomický přínos.

Perspektivy

Všechno to, čeho bylo již dosaženo, dnes už nestačí.

Pokud chceme, aby doprava plnila úkoly, které jsou na ní kladeny, je třeba abychom zásadně přehodnotili dosavadní postoj a orientovali se na ulehčení vztahu mezi přetíženými kapacitami železniční sítě a kvalitativními podmínkami realizace přepravních výkonů.

(Hrubý J. a kol., 1989: 48 - 87)

Dopravní výchova patří mezi nedílné součásti všeobecného vzdělání dětí i dospělých.

Především teď, v době zvýšeného nárůstu motorismu, je znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích chápána jako základní prvek pro přežití.

Správným působením a pochopením těchto zákonitostí se dá předejít mnohým dopravním nehodám i jejich smrtelným následkům.

Cílem dopravní výchovy je příprava dětí a mládeže jako takové na samostatný a bezpečný pohyb v dopravním prostředí.

(Límová, 2006: 5)

Dopravní výchovu nelze zúžit jen na znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale je potřeba ji rozvíjet i jako prvek pro výchovu morálních a volných vlastností, které jsou z hlediska bezpečnosti provozu nezbytné.

Dopravní výchova dětí jako součást celoživotního procesu učení a zdokonalování

Jedním ze základních faktorů, který je nezbytný pro správný postoj jedinců k dopravní struktuře, je výchova v této oblasti od nejútlejšího věku.

Ve většině zemí EU je samozřejmé zařazovat dopravní výchovu jako jednu ze složek celkového výchovného systému.

Je pravdou, že v České republice se tato konkrétní složka nerozvíjí tak dynamicky jak by bylo třeba.

Tyto nedostatky jsou dány především naprostou volností výuky učitelů a v přístupu k žákům nejnižších ročníků nepřístupují z tohoto hlediska dostatečně efektivně.

Děje se to také z důvodu, že dopravní výchova bývá velice často zařazována do činností téměř všech zařízení pro mimoškolní výchovu.

Všichni se samozřejmě spoléhají na autoškoly, ovšem ani tyto organizace nepracují zcela efektivně a spolehlivě.

Během druhé poloviny 20. století se dopravní výchova vepsala do podvědomí jako jeden z nejdůležitějších prvků dopravní gramotnosti a slouží tak pro zajištění bezpečnosti silničního provozu.

(Límová, 2006: 6, 7, 9)

Dopravní služby

Doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu. Překlenuje téměř veškeré rozdíly mezi místem bydliště a místem cestovního ruchu.

Dopravními službami v cestovním ruchu rozumíme takové služby, které jsou propojeny se zabezpečením vlastní přepravy účastníků cest. ruchu a jejich zavazadel, zabezpečením informací, rezervování míst a prodeje dopravních cenin.

Dopravní služby lze rozdělit podle několika hledisek:

- a) druh dopravy – železniční, silniční, letecká, vodní a dodatek tvoří speciální druhy dopravy
- b) teritoriální hledisko – vždy se jedná o služby vnitrostátní a mezinárodní dopravy
- c) hledisko periodicity – zde se jedná vždy o služby v pravidelné a nepravidelné dopravě

Železniční doprava

V současnosti je zabezpečována Českými drahami – ČD, a.s..

V cestovním ruchu lze rozlišit druhy poskytovaných služeb podle typu dopravy:

- pravidelná doprava
- doprava rekreačními vlaky
- doprava zvláštními vlaky
- vlakový hotel

Železniční doprava se v dnešní době z velké části podřídila potřebám cestovního ruchu.

K jejím nesporným kladům patří bezesporu hromadnost, plynulost a bezpečnost.

Avšak její částečnou nevýhodou je omezená dostupnost některých zvláště horských oblastí a středisek cestovního ruchu.

(Hladká, 1997: 13, 16)

Železniční doprava zaujímá v dopravním systému ČR nezastupitelné postavení.

Uskutečňuje se zde masová přeprava osob na střední vzdálenosti a přeprava těžkých nákladů je v tomto směru dominantní.

Díky výhodné energetické spotřebě zatěžuje nejméně životní prostředí a z hlediska tranzitu je nejvýhodnější.

(Hrubý a kol., 1989: 47)

Silniční doprava

Její předností v porovnání s ostatními druhy dopravy je vysoká pohotovost, rychlost, a relativně rozšířená dostupnost.

Letecká doprava

Tento druh dopravy představuje nejrychlejší způsob přepravy, který umožňuje rychlé spojení i mezi značně vzdálenými místy.

Její předností je hromadnost, vysoká přepravní rychlost a pohodlí.

Z nedostatků zde logicky převažuje faktor vysokých provozních nákladů a z toho vyplývající vysoké ceny přepravného.

Vodní doprava

Představuje přepravu účastníků dopravními prostředky po vodních cestách.

Patří mezi nejstarší druhy dopravy užívané pro přepravu osob. Její význam je bohužel podmíněn existencí vodních toků (řek, kanálů, jezer) a jejich vhodného využití.

V naší republice má proto tento druh dopravy jen okrajový význam (průmyslově využito je zčásti Polabí, které funguje jako přepravní kanál k Severnímu moři) a funguje pouze jako doplňková služba.

Dalo by se říci, že výhodou tohoto druhu přepravy je možnost vysoké vytíženosti a přepravní kapacity, zároveň zaujímá postavení jako nejlevnější druh dopravy.

Nevýhodou je především malá přepravní rychlost a podstatně omezená dostupnost do středisek při březích řek.

(Hladká, 1997: 16, 21, 22)

Ostatní druhy přepravy

Za ostatní druhy dopravy je možné považovat městskou a vnitrostřediskovou dopravu (ta se realizuje především v segmentu cestovního ruchu).

(Hladká, 1997: 24)

Rozhodující část dopravního systému byla vybudována k zajišťování služeb pro obyvatelstvo a pro jiné hospodářské účely, v neposlední řadě je využívána pro účely cestovního ruchu.

V souvislosti s rozvojem masového cestovního ruchu je část dopravní infrastruktury budována výhradně pro jeho potřeby.

V cestovním ruchu se nejvíce z hlediska objemu přepravovaných osob využívá doprava silniční (cca 85%), železniční (10%), zbytek připadá na leteckou, vodní a vertikální.

Bohužel je nutno říci, že z masového využívání automobilové dopravy v cestovním ruchu je patrné, že na jedné straně přispěla k hromadnému rozvoji CR, na straně druhé napomáhá k celkovému zhoršování životního prostředí především v oblastech s velkou koncentrací cestovního ruchu.

(Hesková, 1997: 23, 26)

Doprava je nedílnou součástí dějin lidstva od jejich samotného počátku.

Ve všech etapách vývoje lidské společnosti patřila k základním potřebám, jelikož jednotlivé krajiny světa mají různý potenciál.

Doprava se stala prostředkem regionální komplementarity. Vytváří vazby mezi regiony, které mají rozdílné předpoklady pro život a lidské aktivity. V souvislosti s tím také ovlivňuje prostorovou organizaci socioekonomických objektů a procesů.

Doprava umožňuje procesy koncentrace, dekoncentrace a specializace.

Kvalitní dopravní vybavenost v regionech působí jako stimulující činitel pro další hospodářský rozvoj.

Jako základní prvek hospodářství může doprava výrazným způsobem ovlivnit procesy rozhodování při uskutečňování regionální politiky. Je to činitel, který ovlivňuje nejen dané skutečnosti, ale i distribuci pracovních sil.

Doprava je samostatné odvětví národního hospodářství a svojí činností integruje ostatní složky národohospodářského komplexu. Je považována za stěžejní odvětví světové ekonomiky se vzrůstajícím trendem své významnosti.

Svojí činností výrazně determinuje prostorové rozmístění ostatních lidských aktivit.

Doprava je především objektem studia věd geografických, technických a ekonomických.

Technické vědy řeší techniku a technologii dopravního provozu, výstavbu dopravních cest a konstrukci dopravních prostředků. Ekonomické vědy zkoumají ekonomické vztahy v rámci dopravy a ekonomické vztahy dopravy s ostatními národohospodářskými odvětvími.

Hustota dopravní sítě vyjadřuje stupeň průměrného nasycení určitého regionu dopravními cestami.

Dopravní sítě

Dopravní sítě prodělávají změny v prostoru a v čase v souvislosti s dynamickým vývojem lidské společnosti. Nastávají změny v deviatilitě, hustotě a spojitosti dopravních sítí a ve významnosti dopravních uzlů i dopravních cest.

Dopravní dostupnost nebo-li **akcesibilita** vyjadřuje prostorovou, časovou a frekvenční dostupnost dopravních uzlů. Určení významného postavení dopravních uzlů z hlediska jejich dostupnosti umožňuje rozhodovat o optimálním rozmístění socioekonomických aktivit v prostoru a provádět geografickou regionalizaci.

Dopravní dostupnost se převážně určuje na základě sumy vzdáleností, času a počtu spojů.

Vzdálenostní dostupnost vyjadřuje suma v kilometrech z každého bodu k ostatním.

Časová dostupnost se měří sumou času potřebného k vzájemnému dosažení dopravních uzlů a obvykle se uvádí v minutách.

Frekvenční dostupnost se zjišťuje pomocí počtu dopravních spojů.

(Mirvald, 1999: 5 - 38)

Dopravní politika EU

Dopravní politika EU je zachycena v „Bílé knize” a vytyčuje následující cíle:

1. Prostorová konkurenceschopnost (zde se jedná o modernizaci dopravy směřující ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a k jejímu zlevnění).
2. Prostorová rovnováha (cílem je rozmístění dopravních sítí tak, aby se omezila přílišná koncentrace lidí a materiálních hodnot a zároveň se posílila dostupnost odlehlých regionů).
3. Prostorová kvalita (zde se jedná o nalezení optimální kombinace jednotlivých druhů dopravy z hlediska jejich efektivity a snižování negativních dopadů na životní prostředí).

(Mirvald, 1999: 43)

Základní pojmy v dopravě

Dopravou rozumíme vědomé přemísťování osob, nákladů, energie, a zpráv z jednoho místa na druhé.

Doprava vzniká jako samostatný úsek společenské činnosti za účelem dělby práce v hospodářském systému státu.

Doprava je samostatnou částí nevýrobní sféry a patří mezi odvětví služeb.

Dopravní cesta se definuje jako pás speciálně upraveného terénu spojující dva koncové body, na němž se uskutečňuje doprava. Dopravními cestami jsou stezky, silnice, železniční tratě a vnitrozemské vodní cesty.

(Brinke, 1999: 3)

Dopravní komunikační linka

Dopravní komunikační linka je dopravní spojení, které se uskutečňuje konkrétním dopravním prostředkem mezi dvěma či více místy, v jednom či obou směrech, pravidelně, většinou podle stanoveného časového řádu, na existující dopravní cestě.

Dopravní body

Dopravní body jsou místa, ležící na dopravních cestách, v nichž se uskutečňuje nástup, výstup a přestup osob, nakládka či vykládka zboží do dopravních prostředků. Obecně se tyto body nazývají stanice.

Dopravní síť

Dopravní síť se rozumí soustava vzájemně propojených dopravních cest a uzlů.

Konektivita dopravní sítě je pojem, pod kterým si lze představit stupeň propojení uzlů dopravní sítě.

(Brinke, 1999: 12 - 14)

Doprava je základní předpoklad pro rozvoj cestovního ruchu. Překlenuje prostorové i časové rozdíly mezi místem bydliště a místem cestovního ruchu.

Dopravní služby jsou služby, které jsou spojeny se zabezpečením přepravy účastníků a jejich zavazadel, včetně poskytování informací o dopravních spojích, rezervace míst v dopravních prostředcích apod.

Výkonem dopravy je přeprava. Každá přeprava se uskutečňuje podle plánu přepravy (jízdního, letového, lodního nebo jiného řádu).

(Drobná a kol., 2004: 65)

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.

Doprava se ve srovnání s průmyslem a zemědělstvím vyznačuje celou řadou specifických rysů. Je to především specifické využití přírodního prostředí: buď jako přirozených dopravních cest (řek, oceánů, vzdušného prostoru) anebo základu pro umělé cesty.

Doprava představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky a podle svého významu a úlohy v národním hospodářství je rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství.

Na dopravu v celosvětovém měřítku připadá 9/10 kapacity veškerého motorového parku, z toho 99% připadá na automobily.

(Brinke, 1999: 5 – 9)

3. Teoretická část

3.1. Regulace dopravy

Veliký význam, který má doprava pro celé hospodářství, vede k tomu, že stát upravuje četnými předpisy různé stránky dopravy. Právními předpisy, které se týkají dopravy jednotlivých subjektů jejich vlastními prostředky a v jejich vlastním zájmu se však v této práci zabývat nelze. Doprava statků se děje různými dopravními prostředky. Podle toho, o jaké prostředky jde, různí se pak také příslušné právní předpisy. Různost právních předpisů je však dána také způsobem příslušného dopravního prostředku, v tomto směru se podstatně liší předpisy právní, které se týkají dopravy provozované animální silou a opět dopravy provozované silou elementární, jako jsou např. železnice. Právní předpisy, jimiž stát reguluje dopravu v našem slova smyslu, lze systematicky rozřadit na takové předpisy, které sledují účel, aby stát měl vliv na osobu, jež dopravu provozuje, dále na předpisy, které se týkají provozu samého, a konečně na předpisy, které se týkají vlastního výkonu dopravního, tedy poměru dopravního prostředku k dopravnímu objektu, ať jsou to cestující nebo zboží.⁽⁷⁾ Rozřazení se provádí z toho důvodu, že vynikne nejlépe rozdíl jednotlivých druhů dopravy, třebaže se tím ruší souvislý výklad o určitém druhu dopravy.

3.2. Hybnost obyvatelstva

Jako nedílná součást růstu ekonomické vyspělosti státu a tím i zvyšování životní úrovně obyvatelstva je zvyšování hybnosti obyvatelstva. To souvisí nejen s růstem příjmů obyvatelstva a s větším množstvím volného času, ale také i s tím, že současný vývoj se stává propojenější a rychlejší, kdy lidé již neuskutečňují svou aktivitu na relativně malém a uzavřeném území, nýbrž na území značně rozlehlším, což klade zvýšené nároky na dopravu. Lidé se dopravují z místa svého bydliště do zaměstnání, na dovolenou cestují do vzdálenějších oblastí.

Toto zvyšování hybnosti se uskutečňovalo především ve formě individuální motorizace. Ukazatel počtu obyvatel na jeden automobil se tak stal jedním z ukazatelů životní úrovně.

Doprava je rovněž velmi náročná na prostor, tedy na zábor půdy. Neustálý rozvoj dopravy vede k nedostatku půdy zejména v hustě obydlených územích. Půda se tak stala jedním z limitujících faktorů dopravní infrastruktury. Na záboru půdy má největší podíl automobilová doprava, zejména dálnice. Podle výzkumů se celkový stupeň mobilizace v ČR zastavil na čísle 3,3,

což znamená, že 3,3 obyvatele se dělí o jeden automobil, a právě neustálé snižování tohoto čísla vedlo k nutnosti hledání alternativy a tou je hromadná železniční doprava.⁽¹⁾

3.3. Situační analýza

3.3.1. Železniční doprava v ČR a její historie

Česká republika patří svou rozlohou k menším evropským státům, ale hustotou železniční sítě 12km na 100 km² patří mezi přední státy na světě. Po rozdělení Československa připadly Českým drahám téměř tři čtvrtiny ze sítě federálních drah. V roce 1995 České dráhy obhospodařovaly 9430km železničních tratí, z toho 1883km tratí je dvoukolejných a necelých 50km je vícekolejných. Nepatrný podíl (94km) zauímají tratě úzkorozchodné. Podíl elektrifikovaných tratí není v evropském měřítku příliš velký, pouze 29,1 % z celkové délky sítě, v absolutním vyjádření to je 2743km.

Na kolejích ČD je v provozu 1082 elektrických lokomotiv (toto číslo zahrnuje lokomotivy umožňující provoz jak na tratích napájených stejnosměrnou, tak střídavou proudovou soustavou, jakož i dvousystémové lokomotivy). Motorových lokomotiv je 1649. Především v příměstské dopravě je využíváno 83 elektrických motorových jednotek. Pro nákladní dopravu je určeno 63649 nákladních vozů a přepravě cestujících slouží 5585 vozů osobních.

Naše železniční síť vznikla ze své největší části do druhé světové války a v období socialismu na našem území nebyla prakticky vybudována žádná nová železniční trať, výjimku tvoří rozsáhlejší stavby v severních Čechách, které byly ovšem vynuceny těžbou hnědého uhlí a jednalo se takřka výhradně o přeložky stávajících tratí. Mírné zlepšení se dostalo jen tratím na Příbramsku, a to opět pouze díky těžebním aktivitám. Nejenže nebyla postavena žádná nová trať, ale do údržby se investoval minimální objem prostředků a o modernizaci nemohlo být ani řeči. Jediným pozitivem byla elektrifikace části sítě a to převážně pouze nejdůležitějších tahů, které byly významné pro přepravu uhlí. Zanedbané nejsou pouze tratě, ale také vozový park. Stáří osobních vozů kolem třiceti let není žádnou výjimkou. Tyto vagóny již nevyhovují jak po stránce technické, např. nízká maximální rychlost, tak po stránce komfortu, který poskytují cestujícím.

Od pádu komunismu neustále klesá zájem cestujících o přepravu po železnici. V roce 1995 bylo přepraveno 226,01 mil. cestujících oproti 242,18 mil. v roce 1993, pokles za tři roky o 6,7 %.

Poklesl rovněž počet osob připadajících na jeden vlak z 91,66 v roce 1993 na 74,06 v roce 1995 a v roce 1999 to bylo jen pouhých 52,3. Průměrná přepravní vzdálenost se nezměnila a pohybovala se mezi 35 a 36 km.⁽¹⁶⁾ Důležitým faktorem nejen pro střední Čechy bylo rozhodnutí o výstavbě koridorů, čímž se Česká republika jako celek zařadila k zemím s rozvinutou železniční dopravou a velice dobrým standardem poskytovaných služeb.

3.3.1.1. Výstavba koridorů

Významné politické, společenské a hospodářsko - ekonomické změny, ke kterým došlo po roce 1989, výrazně ovlivnily postavení a úkoly dopravy v současné etapě budování tržního hospodářství. Tyto změny nacházejí odraz nejen v ekonomické situaci Českých drah a v objemech dopravních výkonů, ale i ve strategii rozvoje železniční dopravy. Z hlediska rozvoje železniční infrastruktury je jedním z rozhodujících cílů postupné zkvalitnění hlavních tranzitních koridorů a jejich propojení s evropskou železniční sítí. V popředí zájmu stojí rovněž vytvoření atraktivní nabídky železniční dopravy postupným zkracováním jízdních dob a zkvalitněním služeb. Protože struktura železniční sítě, která byla vybudována z převážné části v minulém století a nevyhovuje tedy současným požadavkům, bylo rozhodnuto o modernizaci sítě ČD. Modernizace se týká tratí, které jsou zařazeny do mezinárodních dohod AGC a AGTC. Rozvoj železniční infrastruktury bude u nás do roku 2 000 orientován do následujících čtyř koridorů v pořadí podle důležitosti:

1. Koridor: st. hr. Německo - Děčín - Praha - Česká Třebová - Brno - Břeclav
- st. hr. Rakousko/st. hr. Slovensko
2. Koridor: st. hr. Rakousko - Břeclav - Přerov - Ostrava - Petrovice u Karviné - st. hr. Polsko
s větví Přerov - Olomouc - Česká Třebová
3. Koridor: st. hr. Německo - Cheb - Plzeň - Praha
- 4. Koridor: Praha - Veselí nad Lužnicí - České Velenice (Horní Dvořiště)
- st. hr. Rakousko**

Účelem modernizace těchto vybraných koridorů je zajistit úpravy tratí na rychlost do 160 km/h při odstranění přechodných i trvalých rychlostních traťových omezení bez zásadních stavebních úprav, to znamená sanaci železničního spodku, rekonstrukce mostů, tunelů, propustí a opěrných zdí, dále bude položen nový železniční svršek s novým typem kolejnic a novým způsobem

uchycení pražců. Při těchto pracích budou v případě potřeby modernizovány energetické a informační systémy, sdělovací a zabezpečovací zařízení a zařízení pro rozšíření a zkvalitnění služeb pro cestující a přepravce.⁽¹⁶⁾

Na všechny koridory budou zpracovány studie proveditelnosti. Doposud se tak stalo u prvních dvou koridorů. Porovnávaly se varianty od uvedení tratě do předpisového stavu, přes modernizace do 140 km/h či do 160 km/h, až po vybudování nové tratě pro rychlost 250 km/h. Byly zkoumány rovněž varianty s použitím elektrických jednotek s výkyvnou skříní v osobní dopravě.

3.3.1.2. Vysokorychlostní tratě

Poloha našeho státu do značné míry předurčuje směry, ve kterých by v budoucnu mohly přes naše území probíhat vysokorychlostní tratě. Výstavba těchto tratí připadá v úvahu na spojnici velkých evropských měst, tak aby se staly součástí evropské vysokorychlostní sítě, což samozřejmě zatíží především středočeský kraj, který dalo by se říci stojí v oblasti, kde se všechny koridory sbíhají. Vzhledem k velikosti našeho státního území a struktuře sídelní sítě je budování vysokorychlostních tratí pouze pro naši vnitřní potřebu nesmyslné. Naše republika nedisponuje ani sítí dostatečně velkých měst (v úvahu připadá jen Brno a Ostrava) a ani velkou aglomerací (Praha má jen 1,2 mil. obyvatel), která by byla schopna naplnit kapacitu vysokorychlostní tratě při vazbách do svého rozsáhlého zázemí.

Stavba vysokorychlostní tratě u nás připadá v úvahu až ve chvíli, kdy vyvstane její potřeba v evropském kontextu. Se stavbou první tratě, která by spojovala Berlín s Vídní, je u nás možno uvažovat až po roce 2010.

Vysokorychlostní tratě by u nás zřejmě probíhaly ve směru v současné době modernizovaných koridorů navazujících na mezinárodní tahy. Ve spojení Berlín - Praha - Vídeň, Norimberk - Praha a Praha - Varšava, přičemž se uvedené pořadí shoduje s jejich významem a rovněž i s pořadím jejich realizace. Při vedení těchto tratí přes naši republiku je nutné co nejvíce zohlednit vnitrostátní potřeby. Osobní vlaky v mezinárodní přepravě by u nás zastavovaly ve stanicích, kde by byl umožněn přestup na vlaky, které by cestujícím umožnily dostupnost jejich cílových stanic. Vysokorychlostní tratě by samozřejmě využívaly i vlaky určené pro vnitrostátní dopravu, které by sjížděly z vysokorychlostních tratí po spojkách vybudovaných speciálně pro tento účel.⁽⁷⁾

Veškeré tyto aktivity budou mít obrovský dopad na zahraniční cestovní ruch, přičemž obyvatelé budou využívat železniční dopravu stejně intenzivně jako dnes leteckou.

Železniční doprava poskytne požadovaný komfort, pohodlí, ekonomičnost a rychlost, která je dnes podmínkou dalšího rozvoje dopravní obslužnosti v segmentu cestovního ruchu.

3.3.1.3. Železniční společnosti působící v ČR

- ČD, a. s.

- Jindřichohradecké místní dráhy

- OKD, doprava a. s.

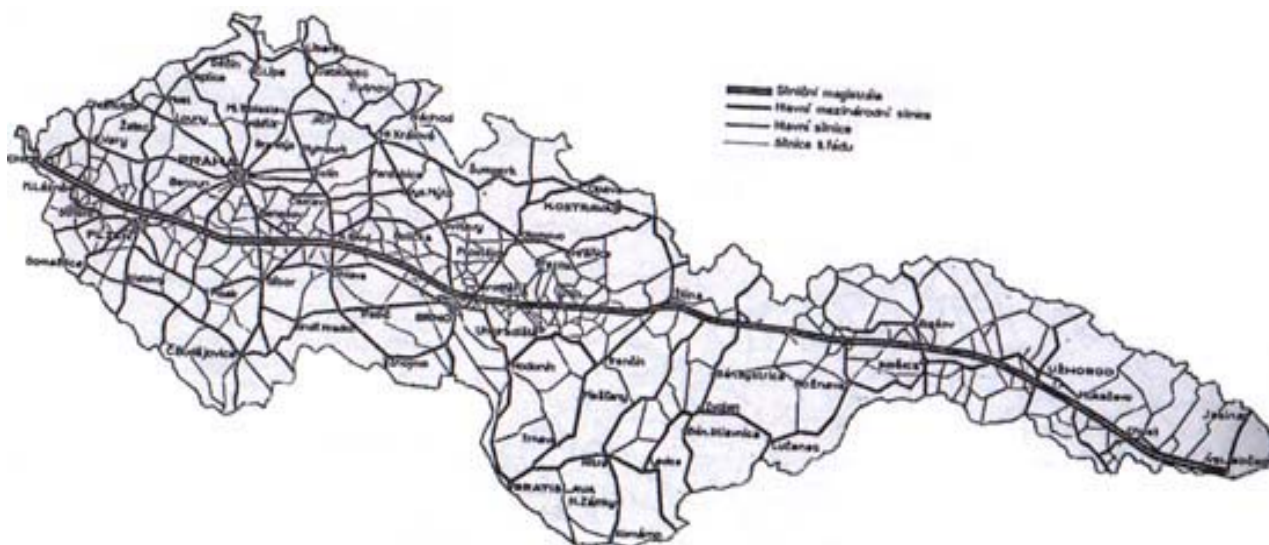
- **Viamont, a. s.** (V současné době je VIAMONT, a.s. výhradním dopravcem na tratích Trutnov

- Svoboda nad Úpou (trať číslo 045) a Sokolov - Kraslice (trať 145))

- Conner Morava, a. s.

3.3.2. Silniční doprava a její historie

Počátek výstavby dálnic si většina jejich uživatelů spojuje s obdobím konce šedesátých let minulého století. Ve skutečnosti se začalo se stavbou dálnic již před druhou světovou válkou a bylo to jako v jednom z prvních států na světě vůbec. První konkrétní myšlenky postavit silnici napříč naší republikou se objevily v roce 1935. Šlo o projekt "Národní silnice Plzeň – Košice", která neprocházela z dnešního pohledu významnými středisky koncentrace obyvatel jako Praha či Brno. S druhým návrhem přišel brněnský region. Předložil projekt silniční magistrály "Cheb – Chrast", která se skládala v úseku Cheb – Košice ze severního a jižního tahu. Z Košic pak pokračoval již jeden tah až do Chrastu na dnešní Zakarpatské Ukrajině. Oba tyto návrhy však nezískaly přízeň u pověřených úřadů a tak se nedočkaly ani realizace. Se zajímavou myšlenkou přišel zlínský průmyslník J. A. Baťa, který navrhl páteřní komunikaci napříč Československem v úseku Cheb – Velký Bočkov (dnes obec na ukrajinsko-rumunských hranicích). Celou trasu nechal na vlastní náklady vypracovat.⁽¹⁵⁾



Zdroj: www.dalnice.cz

Po Mnichovské dohodě 30. září 1938 přišlo Československo o značnou část svého území. Narychlo se proto musely změnit plány na výstavbu silniční sítě. Zemský úřad v Praze vypracoval v rekordním čase dvanácti dnů zcela nové vedení magistrály Praha – Jihlava a okruhu kolem Prahy, vše bylo vydáno na mapě v měřítku 1:25 000. 4. listopadu 1938 schválila ministerská rada návrh na zavedení jízdy vpravo od 1. května 1939. Tentýž den byl podán návrh na zřízení (a je i zřízeno) Velitelství stavby dálkových silnic (dále VSDS) a ředitelem byl jmenován brigádní generál žen. Ing. Václav Nosek. 5. listopadu 1938 se rozhodlo o vypracování generálního i detailních projektů magistrály ve trase Praha – Jihlava – Brno – Zlín – slovenská hranice. 19. listopadu 1938 podepsali zástupci vlád Německa a Československa (za naši vládu gen. Husárek) dohodu o stavbě "německé" autostrády z Breslau (dnes Wrocław) přes naše území do Vídně. S naší magistrálou se měla křížit u Brna. 1. prosince 1938 zahájili Němci stavbu tzv. sudetské autostrády (tehdy na území Německa) v trase Streitau (v Bavorsku) – Cheb – Karlovy Vary – Lovosice – Česká Lípa – Liberec – Görlitz (v Sasku). 23. prosince 1938 bylo VSDS přejmenováno na Generální ředitelství stavby dálnic (GŘSD) a byl úředně zaveden název "dálnice", který byl odvozen od základů slova železnice a silnice, a zdůrazňuje dálný, dálkový charakter dopravy. Autorem byl škpt. Ing. Karel Chmel. Tímto způsobem byla přijata vůbec první myšlenka na výstavbu dálkového spojení několika dopravních uzlů. Z historického hlediska se jedná o nejdůležitější počín, podle kterého se již dále ubírala československá dopravní infrastruktura. Postupem času vznikaly dálnice na nejdůležitějších uzlech ČR jako jsou např.: Praha – Průhonice.⁽¹⁵⁾

Obrázek č.1



Zdroj: www.dalnice.cz

Úsek nedokončené dálnice před Průhonicemi za Prahou v šedesátých letech.

Obrázek č.2



Zdroj: www.dalnice.cz

Stejné místo v osmdesátých letech (dálnice D1).

Obrázek č.3

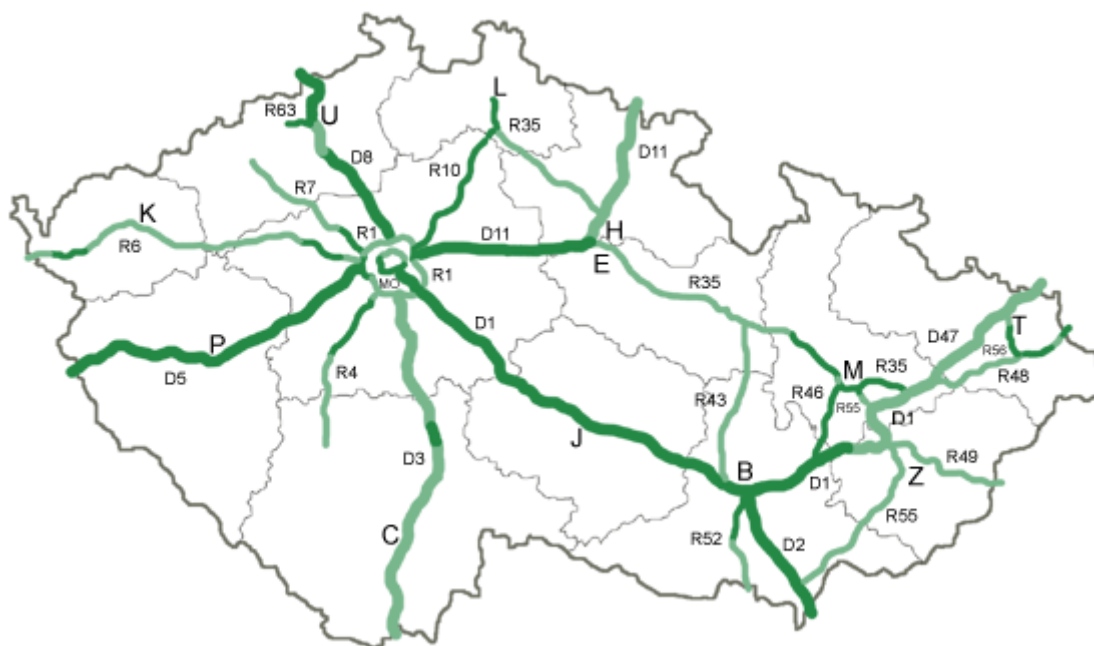


Zdroj: www.dalnice.cz

Stejné místo dnes (dálnice D1).

Prakticky již od roku 1942 jsou opuštěna staveniště obou "německých" dálnic na našem území v celkové délce 111 kilometrů. Celkem je tedy v roce 1950 odsouzeno na území Československa k postupnému chátrání neuvěřitelných 188 kilometrů rozestavěných dálnic. Naše přední pozice ve výstavbě dálnic, kterou jsme získali na konci třicátých let, je navždy ztracena. Řešení dopravních problémů se tak odsouvá do mnohem pozdějších období.⁽¹⁰⁾ Impozantní opuštěná staveniště našich i obou německých dálnic zůstávají po mnoho let němou připomínkou promarněné příležitosti.

Mapa č.2



Zdroj: www.dalnice.cz

Koncem padesátých let začala intenzita silničního provozu narůstat a brzy převýšila úroveň z doby těsně před válkou. Impulsem pro modernizaci silniční sítě byl prudký růst individuálního motorismu, který způsobil, že se v řadě úseků silnic provoz blížil k naplnění jejich dopravní kapacity. V roce 1963 byla vymezena vybraná silniční síť určená k přednostní modernizaci a zároveň byl stanoven tvar a rozsah dálniční sítě. V roce 1967 byla zahájena výstavba dálnice D1 Praha – Brno. První jednadvacetakilometrový úsek z Prahy do Mirošovic byl uveden do provozu 12. července 1971 a k propojení Prahy a Brna došlo v roce 1980, tedy o 40 let později, než bylo původně plánováno.⁽¹⁾

3.3.2.1. Silniční doprava a životní prostředí

Pro účely hodnocení vlivu dopravy na životní prostředí byla vypracována „Zelená kniha“ vlivů dopravy na životní prostředí, která definuje pojem kvality životního prostředí nejen na život člověka, ale i přírodní prostředí s přilehlými prostory pro život zvířat a rostlin, a to podle koncepce Komise evropských společenství. Účinky dopravy na životní prostředí jsou mnohonásobné. K nejdůležitějším patří provozní faktory zatěžování životního prostředí (znečištění ovzduší, vody a půdy, hluk a otřesy), přetížení dopravou a rizika při přepravě nebezpečného zboží.⁽¹¹⁾

3.3.3. Středočeský kraj

Středočeský kraj jako vyšší územně samosprávný celek byl vytvořen v roce 2000. Na rozdíl od ostatních krajů nemá své sídlo umístěno na vlastním území, ale na území jiného kraje, Hlavního města Prahy. Středočeský kraj se svojí rozlohou řadí k největším krajům a patří mezi čtyři kraje, na jejichž území žije více než 1 milion obyvatel.

Mapa č.3



Zdroj: www.kr-stredocesky.cz

Území Středočeského kraje:

- 26 správních obvodů obcí s rozšířenou působností
- rozlohou je největší správní obvod s rozšířenou působností – Příbram (8 % rozlohy Středočeského kraje)
- nejmenší je správní obvod s rozšířenou působností – Neratovice (1 % rozlohy Středočeského kraje)

Obce s rozšířenou působností:

Benešov, Beroun, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Čáslav, Černošice, Český Brod, Dobříš, Hořovice, Kladno, Kolín, Kralupy nad Vltavou, Kutná Hora, Lysá nad Labem, Mělník, Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Neratovice, Nymburk, Poděbrady, Příbram, Rakovník, Říčany, Sedlčany, Slaný, Vlašim, Votice.

3.3.3.1. Základní informace

Středočeský kraj je největším samostatným územně správním celkem České republiky. Jeho rozloha 11 014 km² zabírá téměř 14 % území České republiky. K 31. březnu 2005 žilo ve Středočeském kraji 1 146 343 obyvatel. Tento velice různorodý region v centrální části Čech, jedinečný a mnohotvárný, obklopuje hlavní město Prahu. Na rozdíl od ostatních krajů leží jeho sídlo v kraji sousedním, na území Prahy. Vzhledem ke krásné a zajímavé krajině jsou mnohá místa Středočeského kraje vyhledávanými cíli turistů. Leží zde několik chráněných krajinných oblastí, z nichž mezi nejvýznamnější patří Český ráj, biosférická rezervace UNESCO Křivoklátsko nebo geologicky zajímavý Český kras se známými Koněpruskými jeskyněmi. Právě díky těmto velice vyhledávaným turistickým destinacím by se dalo hovořit o velice rozvinuté dopravní struktuře, která je podmíněna právě onou kvalitou a množstvím památek a přírodních unikátů. Dopravní obslužnost (tzn. propojená síť spojů, poskytované standardy a další služby nabízené obyvatelům) by se dala v tomto regionu charakterizovat jako jedna z nejvyšších v rámci celé České republiky. Díky dobré dopravní dostupnosti se stále více turistů začíná zajímat o oblasti, které se v minulosti vysoké návštěvnosti netěšily. Jedná se o toky téměř všech zdejších velkých řek - Berounky, Jizery, Labe i Sázavy. Kraj je proslaven i vzácnými historickými památkami – patří mezi ně především hrady jako Karlštejn, Křivoklát, Konopiště, Kokořín, Český Šternberk.⁽¹³⁾

Prakticky všechna města ve Středočeském kraji se právem mohou pyšnit středověkým historickým centrem. Skutečnou perlou mezi nimi je bezpochyby Kutná Hora, která je zapsána na seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Ale i ostatní města jako

Kolín, Mělník, Mladá Boleslav, Slaný, Kladno, Beroun, Rakovník, Příbram, Benešov a další mají co nabídnout. Všechna tato turistická centra se různými podpůrnými programy snaží o velký rozvoj dopravy a dopravní gramotnosti a to nejen v segmentu cestovního ruchu, avšak slouží i jako celkový odraz společensko-ekonomické situace. Středočeský kraj patří mezi největší samostatné územně správní celky České republiky.

Území kraje 11 014km² s velmi rozsáhlou silniční a železniční sítí. V kraji se nachází dálnice a rychlostní komunikace, které jsou ve vlastnictví státu.

Dále jsou to silnice II. a III. tříd ve vlastnictví kraje a v neposlední řadě jsou to místní komunikace ve vlastnictví měst a obcí. Poloha regionu významně ovlivňuje dopravní infrastrukturu a její další charakteristiky.

Úzká vazba s hlavním městem a hustá dopravní síť činí kraj z hlediska dopravy mimořádně významným. Přes jeho území vedou historicky radiálně uspořádané hlavní železniční tratě i silniční tranzitní sítě.⁽¹⁷⁾

Určitou zajímavostí je, že v žádném městě Středočeského kraje není provozována elektrická městská doprava, i když třeba v Kladně měla být podle některých plánů z 80. let minulého století realizována. Záměry se ale ve skutečnost neproměnily a tak se musí město nadále spokojit s autobusy.

Své zastoupení zde má i vodní doprava.

3.3.3.2. Osobní doprava

Na území Středočeského kraje bylo ke dni 10.12.2006 vydaných celkem 636 platných licencí, dle Dopravní odboru Krajského úřadu Středočeského kraje:

Tabulka č.1

Počet	Druh
598	linek veřejné linkové vnitrostátní osobní dopravy
38	linek zvláštní linkové vnitrostátní osobní dopravy

Zdroj: www.kr-stredocesky.cz

Dopravní obslužnost území Středočeského kraje zajišťuje celkem 64 dopravců se sídlem ve Středočeském kraji a 87 dopravců, kteří nemají sídlo ve Středočeském kraji, ale mají alespoň 2 zastávky na území Středočeského kraje. Z toho počtu je 36 dopravců v závazku veřejné služby na základní dopravní obslužnosti a 43 dopravců v závazku na žákovské jízdné.

Délky silnic I., II. a III. třídy na území Středočeského kraje:

Tabulka č.2

okres	I.třída (km)	II.třída (km)	III.třída (km)
Benešov	52,421	357,220	789,096
Beroun		152,512	509,991
Kladno	97,282	154,161	534,955
Kolín	74,560	152,997	610,712
Kutná Hora	56,125	223,876	612,968
Mělník	70,891	149,782	382,142
Mladá Boleslav	117,930	221,199	592,381
Nymburk	61,800	201,246	463,186
Praha-východ	37,412	161,768	426,677
Praha-západ	28,334	150,265	389,554
Příbram	124,844	233,111	546,564
Rakovník	58,537	210,579	393,040
Celkem	780,136	2368,716	6251,266

Zdroj: www.kr-stredocesky.cz

Seznam jednotlivých SÚS, které se zabývají silnicemi II. a III. třídy po technické stránce a jejich působnost se uvádí zde:

SÚS Benešov - Benešov, Dobříš, Příbram, Sedlčany, Vlašim, Votice

SÚS Kladno - Rakovník, Beroun, Hořovice, Černošice, Slaný, Kladno

SÚS Kutná Hora - Čáslav, Český Brod, Nymburk, Kutná Hora, Lysá nad Labem, Poděbrady, Kolín, Říčany

SÚS Mnichovo Hradiště - Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav, Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Integrovaná doprava Středočeského kraje

První integrovaný dopravní systém pronikl na území dnešního Středočeského kraje už v lednu 1992, kdy se de facto začala psát historie Pražské integrované dopravy (PID). Tento systém se svými kruhovými pásmy zahrnuje autobusy i železnici, ale byl a je určen především pro pokrytí přepravních vztahů Středočeského kraje a Prahy - řada Středočechů do české metropole dojíždí za prací, studiem, ale i nákupy či zábavou. Jenomže existují i vztahy mezi jednotlivými oblastmi samotného kraje, které rovněž nemohly zůstat nevyřešeny. Proto začaly postupně vznikat od roku 2004 menší integrované dopravní systémy v jednotlivých oblastech kraje (Kladensko, Berounsko...), které jsou postupně spojovány do jednoho celku - Středočeské

integrované dopravy. Zatím se integrace zaměřuje především na autobusy, ale do budoucna se počítá i s železnicí. V současné době se o tom již jedná s ČD.

Cílem Integrovaného dopravního systému (dále jen IDS) je zajistit všem obyvatelům Středočeského kraje shodné možnosti využití hromadné dopravy, zvýšit počet cestujících ve veřejné dopravě a omezit negativní vlivy individuální automobilové dopravy.

Vzhledem k specifickému postavení území Středočeského kraje, v jehož přímém centru leží další kraj – hlavní město Praha, bez určení a postavení hlavního statutárního města Středočeského kraje, nebyl nalezen žádný podobný model IDS v České republice ani v Evropě. Středočeská integrovaná doprava (SID) je tedy specifický IDS, který vychází ze systému městské hromadné dopravy (MHD) největších obcí s rozšířenou působností (ORP) a jeho propojení na příměstskou autobusovou dopravu (PAD), která zajišťuje jejich obsluhu. Cílem SID je vytvářet postupně jednotný systém dopravní obslužnosti celého kraje.

Základem celého integrovaného dopravního systému zaváděného na území Středočeského kraje je navázat na existující stav Pražské integrované dopravy (PID) a to:

- zavedením dílčích IDS s výhledovým vzájemným propojením na celém území Středočeského kraje
- zavedením jednotného odbavovacího systému, jehož hlavním prvkem jsou bezhotovostní platby jízdného pomocí čipových karet
- vytvořením a provozem Clearingového centra pro zabezpečení finančního vyrovnaní mezi dopravci za provedenou službu placenou elektronickou peněženkou na čipové kartě
- zavedením jednotného tarifu a slev pro Středočeský kraj, přizpůsobením tarifu PID tarifu Středočeskému
- nerozšiřováním již zavedené PID
- přizpůsobením dopravního pásma PID 4 – 5 na území Středočeského kraje

Tato tarifní pásma však nelze v celém Středočeském kraji kolem každého centra spádovosti či pověřeného úřadu vymezit, a proto byl navržen systém tzv. dopravních zón – **zónový tarif**.

Zónový tarif spočívá v rozdělení celého území Středočeského kraje do přirozených malých regionů (mikroregionů) v závislosti na spádovosti jednotlivých obcí.

Tyto mikroregiony jsou pak základem jednotlivých tarifních zón (velmi přibližně lze tento systém přirovnat k včelím plástvím). Cena jízdy je pak jednoznačně určována počtem zakoupených zón, resp. počtem přejetých hranic zón.⁽¹³⁾

Pro orientaci cestujících jsou zóny označeny podle okresů jedním velkým písmenem takto:

Tabulka č.3

Kladno	A	Kutná Hora	F
Rakovník	B	Kolín	G
Beroun	C	Nymburk	H
Příbram	D	Mladá Boleslav	I
Benešov	E	Mělník	J

Zdroj: www.kr-stredocesky.cz

S postupným rozšiřováním IDS bude nutné zapojit do systému i železniční dopravu. V drážní dopravě musí být připraven projekt tzv. „nadhárodní karty“, tj. zavedení systému odbavení cestujících čipovou kartou, který umožní propojení železniční a autobusové dopravy.⁽¹³⁾

Předpokládaný harmonogram zavádění IDS ve Středočeském kraji:

Tabulka č.4

Rok	Oblast
2005	části Rakovnicka, Kolínska, Kladenska, Kutnohorská
2006	části Kolínska, Berounska
2007	části Nymburska, Benešovska
2008	části Mladoboleslavská, Mělnická
2009	části Příbramska,
2010	dokončení oblasti Kladenska, Kolínska
2011	dokončení oblasti Nymburska, Berounska
2012	dokončení oblasti Benešovska,
2013	dokončení oblasti Mělnická
2014	dokončení oblasti Příbramska
2015	dokončení oblasti Mladoboleslavská

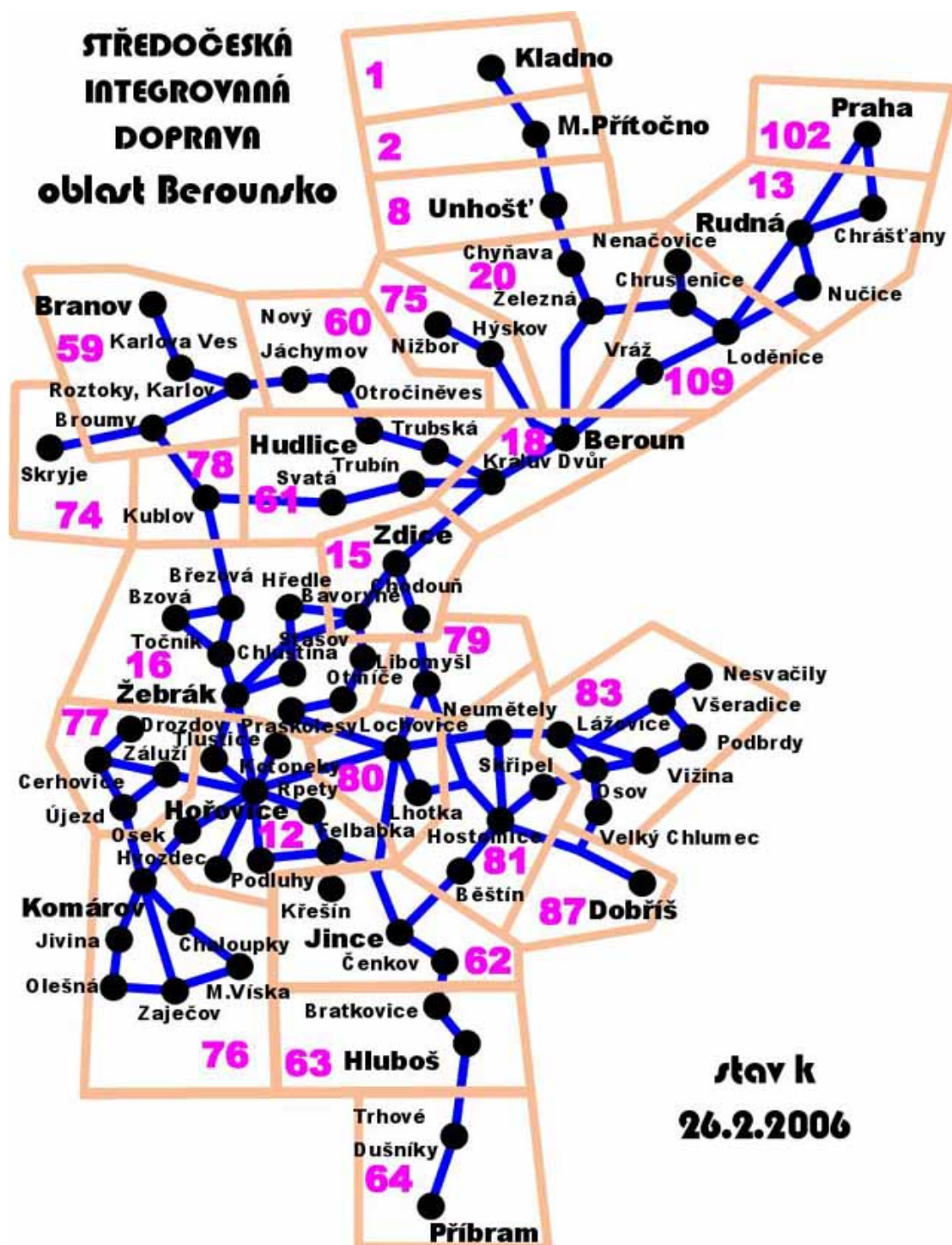
Zdroj: www.kr-stredocesky.cz

K hlavním přínosům obecné integrace lze označit :

- dosažení srovnatelného standardu kvality v přepravní nabídce bez ohledu na druh veřejné osobní dopravy
- stanovení jednotného tarifu, který významně podporuje pravidelné zákazníky (předplatní karty)
- dosažení vyšší míry produktivity a rentability celého systému veřejné osobní dopravy
- dosažení významné efektivnosti v bilanci vozidel veřejné osobní dopravy

Již zmíněné informace lze lépe vysvětlit na již vypracovaném plánu SID z oblasti Berounsko:

Mapa č.4



Zdroj: www.kr-stredocesky.cz

Jak je ze schémat patrné, každá zóna má své číslo. Číslování zón je prováděno chronologicky podle postupné realizace SID v jednotlivých oblastech. Jednotlivé zóny jsou od sebe odděleny tzv. hraničními zastávkami.

Standardy Středočeské integrované dopravy

Standardy dopravní obslužnosti ve veřejné dopravě jsou nedílnou součástí Integrovaného dopravního systému (IDS) ve Středočeském kraji.

Cílem zavedení standardizace dopravy je zajištění práva každého občana být dopravně obslužen na stejné úrovni v celém území Středočeského kraje bez ohledu na to, v jakém místě kraje žije.⁽²⁾

Vzhledem k neexistenci standardizace veřejné dopravy v legislativě je z hlediska kvality dopravní obslužnosti zapotřebí stanovit kvalitativní hranice, v jejichž rozmezí by se tato veřejná služba zabezpečovala. Standardem ve veřejné osobní dopravě a integrovaném systému se rozumí stanovená míra této veřejné služby.

Standardy jsou rozděleny na základní (upřesňují rozsah a kvalitu veřejné služby) a ostatní (ty jsou nástrojem pro hodnocení kvality uspokojení přepravní poptávky).

Pro vyhodnocení a kvalitní fungování dopravního systému bylo nezbytné, aby Středočeský kraj stanovil a zavedl tyto hodnotící standardy:

Základní standardy

Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy

Tento standard představuje zajištění dostupnosti veřejné osobní dopravy (zastávek, stanic) pěší dopravou zpravidla nepřesahující docházkovou vzdálenost 1,5 km, s přihlédnutím k místním podmínkám. Tímto kritériem je posuzována vzdálenost nejbližší zastávka veřejné dopravy od rozhodujících zdrojů a cílů cest, případně hustota (četnost) zastávek na jednotlivých trasách veřejné dopravy.

Standard četnosti spojů

Standard četnosti spojů má za cíl zajištění dopravního spojení každé obce (místní části obce), ve které vznikne přepravní potřeba na základě veřejného zájmu minimálně šesti páry spojů v pracovní dny v roce a dvěma páry spojů v SO a NE v roce pouze při odůvodnitelné poptávce v časovém rozložení provozního dne podle přepravní potřeby a místních podmínek. Výjimkou je případ, kdy nevznikne přepravní potřeba a nebude veřejný zájem či poptávka.

Veřejným zájmem nebo poptávkou se v oblasti veřejné osobní dopravy rozumí zájem na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel obce, ve které vznikla nebo vznikne přepravní potřeba. Jedná se o základní kvalitu veřejné služby.

Osobní standardy

Standard počtu přestupů

Posuzuje nezbytný počet přestupů nutných k dosažení cíle cesty. Tento standard zajišťuje maximální počet 3 přestupy během jedné cesty.

Standard návaznosti spojů

Definuje danou skutečnost, že doba čekání u návazných spojů nesmí překročit 20 minut podle jízdních řádů.

Standard zlepšení dostupnosti pro handicapované spoluobčany

Tento standard se věnuje problematice zajištění dopravních prostředků, které jsou vybaveny zařízením k možnosti bezbariérového nástupu a výstupu těchto cestujících, nebo přímo v bezbariérovém provedení. Zvýšení počtu informačních zařízení v dopravních prostředcích, v zastávkách i stanicích pro nevidomé nebo neslyšící občany, podle místních podmínek, potřeby a finančních možností.

Standard vybavení dopravních prostředků

Zajišťuje povinné vybavení dopravních prostředků používaných v nově zaváděném nebo již zavedeném IDS Středočeského kraje vyrobených a pořízených dopravcem od roku 2004:

- odbavovací systém pomocí čipové karty
- vnější informační systém – označení čísla a trasy linky
- vnitřní informační systém – informace o trase linky a zastávkách
- hlásiče – akustický hlásič zastávek
- nastupování do vozidla pouze předními dveřmi neplatí pro drážní přepravu

Standard spolehlivosti a pravidelnosti veřejné osobní dopravy

Sledování a zajištění tohoto standardu znamená maximální plnění jízdních řádů veřejné autobusové dopravy a grafikonů vlakové osobní dopravy. Standardem bude dopravní úřad pružně reagovat na změny přepravních potřeb a to změnou časového i trasového vedení linek, ale současně bude eliminovat provádění uvedených změn časového i trasového vedení linek, které nevyplývají z veřejného zájmu.

Standard ekologičnosti provozu

Zajištění tímto standardem v rámci ochrany životního prostředí by mělo být snižování hladiny emisí z exhalací a hluku, kvalitního technického stavu dopravních prostředků i pojižděných komunikací. Zastávky (stanice) zřizovat v místech, ve kterých bude provoz dopravních prostředků co nejméně ohrožovat obyvatele v jejich okolí zvýšeným hlukem (hlavně v nočních hodinách) a exhalacemi.⁽¹³⁾

Tarif

Náhodní cestující mají jedinou možnost, jak se v rámci SID odbavit - platbou v hotovosti u řidiče autobusu. Předprodej jednotlivých jízdenek mimo vozidlo tedy neexistuje. Pravidelní klienti mají však k dispozici čipové karty, přičemž tady existují dvě možnosti: v první z nich si cestující do karty nahraje nějaké časové období, v druhé využije tzv. elektronickou peněženku. Tu je možné dobít přímo v autobuse.⁽¹³⁾ Pokud cestující platící jízdné z elektronické peněženky do 45 minut přestoupí na další spoj integrované dopravy, nebude přestupní (již hrazená) zóna zahrnuta do výpočtu ceny jízdného za jízdu v následujícím spoji. Při všech uvedených způsobech odbavení dostane cestující jízdenku.

Samozřejmě existují i takoví cestující, kteří se přepravují zdarma, konkrétně se jedná o děti do 6 let, poslance, senátory, ústavní soudce a důchodce, kteří jsou držiteli průkazů vydaných Ústředním výborem Českého svazu bojovníků za svobodu, Konfederací politických vězňů České republiky, Sdružením bývalých politických vězňů České republiky a Ústřední radou Svazu PTP-VTNP. Zdarma se přepravují i vybraná zavazadla.

Některým skupinám cestujících se poskytuje zlevněné jízdné (např. studentům). Tyto slevy odpovídají cenovému výměru Ministerstva financí ČR.

Jakmile je SID zaváděna v konkrétním regionu, koná se informativní schůzka mezi starosty jednotlivých obcí, dopravci a pracovníky Krajského úřadu. Přímo v provozu je potom informování cestujících ponecháno přímo na jednotlivých dopravcích. Cestující tak mohou informace čerpat buď z tiskovin nebo internetových stránek jednotlivých dopravních firem.

Je nutno vykonat ještě mnoho práce, nejen z důvodu rozlohy kraje a nutnosti zapojit postupně všechny jeho oblasti, nýbrž i proto, že bude třeba se vypořádat s existencí Pražské integrované dopravy.

Čipové karty obou systémů (SID je už má a PID je chce zavést) by měly být navzájem kompatibilní. Celé území kraje by mělo být do SID zařazeno do roku 2015.

3.4. Dopravní výchova jako nedělitelný prvek společnosti

Dopravní výchova dětí je oborem, který si v základním školství těžko může „vybojovat“ samostatný předmět, i když v mnoha státech tomu tak je. O to více však je zapotřebí, aby ve všech základních školských dokumentech bylo jasně a konkrétně stanoveno, co vlastně musí škola pro dopravní výchovu dětí udělat jak v části povinné, tak i zájmové. Nejenom proto, aby se vědělo, co vlastně musí děti určité věkové kategorie znát a umět, ale zejména i proto, aby příslušní učitelé získali dostatečné odborné vzdělání, aby na tuto důležitou problematiku nezapomínali tvůrci a další konzultanti standardu a výchovných programů (koordinace mezi učebními předměty) a autoři učebnic, metodických a didaktických materiálů. Je nemyslitelné, aby standardy a učební osnovy na jedné straně obsahovaly at' už jako povinná nebo zájmová témata či hesla velice podrobná a na druhé straně problematika dopravní výchovy, která nemá své zázemí (samostatný předmět, katedry na fakultách, výzkumná a metodická pracoviště aj.) je stanovena jen většině učitelů nic neříkajícími hesly.

Na dopravní výchově dětí se podílejí rodiče a vlastně celá veřejnost, policie, domy dětí a mládeže, zájmové organizace, sdělovací prostředky a další.

Ale je nutné zdůraznit, že pouze škola dokáže vytvořit systém, který bude v daném segmentu účinný a přinese určitý pokrok.⁽⁹⁾

Doprava zasahuje různými způsoby do života každého člověka — v oblasti nejzákladnějších životních potřeb, při využívání volného času, podmiňuje růst hospodářství, služeb, životní úrovně. To, že se každý setkává se silničním provozem už od nejútlejšího dětství a musí řešit mnohdy i jeho věku nepřiměřené situace, navozuje nutnost, aby dopravní výchova v celé šíři byla součástí výchovně-vzdělávacího systému.

Z těchto hledisek pak lze charakterizovat základní cíle dopravní výchovy takto:

- a) pochopení funkce dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými normami
- b) formování mravního vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti při chůzi a jízdě v silničním provozu
- c) osvojení zásad bezpečného chování a jednání v silničním provozu dle zákonných norem jako chodec, cyklista, cestující (spolujezdec)
- d) zvládnutí techniky chůze a jízdy na jízdním kole
- e) pochopení významu technického stavu a údržby vozidel pro bezpečnou jízdu v silničním provozu a praktické zvládnutí základních úkonů údržby jízdního kola
- l) zvládnutí základních taktických prvků chůze a jízdy v silničním provozu

- g) znalost technických podmínek dopravy a zařízení ovlivňujících bezpečnost silničního provozu
- h) pochopení významu a role policistů pro bezpečný a plynulý provoz na silnicích
- i) osvojení základních dovedností a zásad jednání při dopravní nehodě.⁽¹⁷⁾

Konkrétní obsah a cíle dopravní výchovy věkové kategorie dětí 6 — 15letých nelze vyvozovat z výzkumných prací, z místních tradic apod. Z převážné části totiž musí odpovídat platným zákonným normám. Znamená to, že zásadní a cílová zaměření a soustředění na znalosti a dovednosti jsou předem bez jakýchkoli pochybností dána. Dopravní výchova je proces, který provází každého člověka po celý život. V tomto směru na něj více či méně působí rodiče, mateřská škola, základní škola, autoškola, sdělovací prostředky atd. Proto je také nutno chápat následující věkové a obsahové členění jako cílové pouze z hlediska okamžitého začlenění jedince do silničního provozu, přičemž je nutno vždy mít na paměti, že znalosti některých zásad či základních pravidel pro řidiče jsou životně důležité i pro chodce a naopak, a že zákonitě může docházet k naléhavým potřebám tyto požadavky měnit s ohledem na místní podmínky. Zásadu postupovat od konkrétního k obecnému snad není nutno připomínat.

3.4.1. Věkové členění a stěžejní zaměření

- A. do 9 let: problematika chodce
- B. od 10 do 12 let: problematika cyklisty, začátečníka
- C. od 12 do 14 let: taktika a mravní normy pohybu v silničním provozu
- D. od 14 do 15 let: problematika přípravy řidiče malého motocyklu – řidičské oprávnění A(M).
- E. od 15 do 18 let: problematika přípravy řidiče středního a velkého motocyklu.
- F. od 18 let: problematika přípravy řidiče automobilu⁽¹⁴⁾

3.4.2. Obsahové členění

- 1. Teoretické znalosti pravidel silničního provozu — jsou dané příslušnou zákonnou normou
- 2. Speciální praktický výcvik v chůzi a jízdě — v simulovaných podmínkách (např. na dětských dopravních hřištích), v silničním provozu, v terénu, pozorování silničního provozu, besedy s policisty

3. Taktika bezpečného chování a jednání při chůzi a jízdě v silničním provozu — základní prvky aktivní a pasivní bezpečnosti, zřetelné chování, předvídání vzniku situací
4. Podmínky provozu na silnicích — vlivy na bezpečnou chůzi a jízdu, situační řešení
5. Technické podmínky provozu vozidel — povinné vybavení, součásti sloužící k bezpečné jízdě, základy údržby
6. Hodnoty a postoje účastníka silničního provozu.⁽¹⁹⁾

3.4.3. Cíle

- bezpečné chování dětí v silničním provozu
- předvídat rizika, správně vyhodnocovat rizika a vhodně jednat v daných situacích
- získání a utváření návyků do budoucna
- naučit děti vážit si života a chránit jej

3.4.4. Principy

- zapojení rodiny – usnadnění práce rodičů
- zapojení školy, obce
- spolupráce s obcemi, kraji, Policií ČR, Městskou policií a nevládními organizacemi
- odpovědnost medií
- provázanost, posloupnost, kontinuita
- maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje, návyky
- u kategorií bez respektu k autoritám hledat účinné formy⁽²¹⁾

3.4.5. Hodnoty a postoje účastníka silničního provozu

Formování a rozvíjení mravního vědomí a jednání žáka jako jeden z cílů dopravní výchovy je totožné s cíly výchovy během povinné školní docházky. Zaměření na dopravu v tomto případě tyto hodnoty a postoje žákům přibližuje a činí je podstatně „názornější“. Příklady z dopravy, které vycházejí z potřeby morální a právní odpovědnosti k ostatním účastníkům silničního provozu jsou tak snadno srovnatelné s postoji v jiných oblastech lidského chování. K základním vlastnostem potřebným pro bezpečnou chůzi a jízdu v silničním provozu a navazujícím správný partnerský vztah mezi účastníky silničního provozu patří: sebekázeň, ohleduplnost, rozvážnost, rozhodnost, soustředěnost, slušnost, zdvořilost – tedy vlastnosti, které ovlivňují kvalitu mezilidských vztahů, ale i společenské chování.⁽²¹⁾ V různých situacích v dopravě se kvalita těchto vlastností projevuje ve vztazích mezi chodci či cestujícími, navzájem ve vztazích mezi chodci a řidiči a zejména pak ve vztazích mezi řidiči (i zde však panují na první pohled vztahy „nerovnoprávné“ – mezi řidiči nesterpně „silných“ nebo velkých automobilů, mezi řidiči motorových a nemotorových vozidel). Formování výše uvedených vlastností by mělo z hlediska dopravní výchovy vytvářet v dopravě ideální partnerský vztah, kdy jeden respektuje druhého, chápe jeho chování, chyby, omyly anebo naopak nutnost preference, respektu a potřeby pomoci.

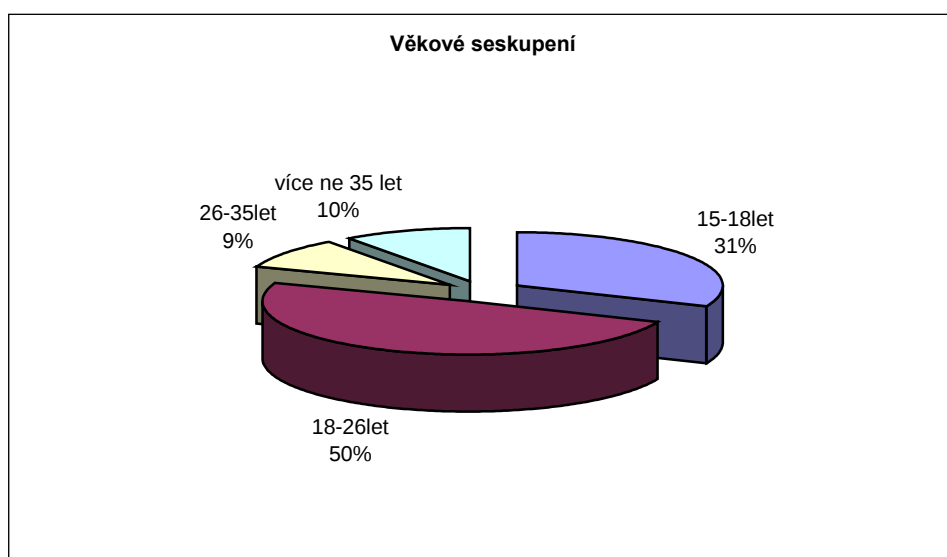
4. Analytická část

4.1. Dotazníkové šetření – Dopravní gramotnost

Kdy se konalo dotazníkové šetření?	prosinec 2006 – leden 2007
Místo výzkumu	Především jižní oblast Středočeského regionu, zejména Příbram, Sedlčany , Benešov, dále pak Kolínsko a Mladá Boleslav
Cílová skupina	Pravidelní uživatelé dopravních prostředků, zejména pak studenti
Počet dotazovaných	Celkový počet dotazovaných - 150 osob
Cílem dotazníkového šetření	Zjistit spokojenost uživatelů s dopravními službami, odhalit nedostatky v dopravní obslužnosti a dostupnosti
Zdroje	Dotazník byl vytvořen na základě rozhovorů prováděných s pravidelnými uživateli dopravních služeb, dále pak na základě podnětů vedoucího práce Mgr. Vladimíra Dvořáka

Otázka č.1: Váš věk?

Graf č.1

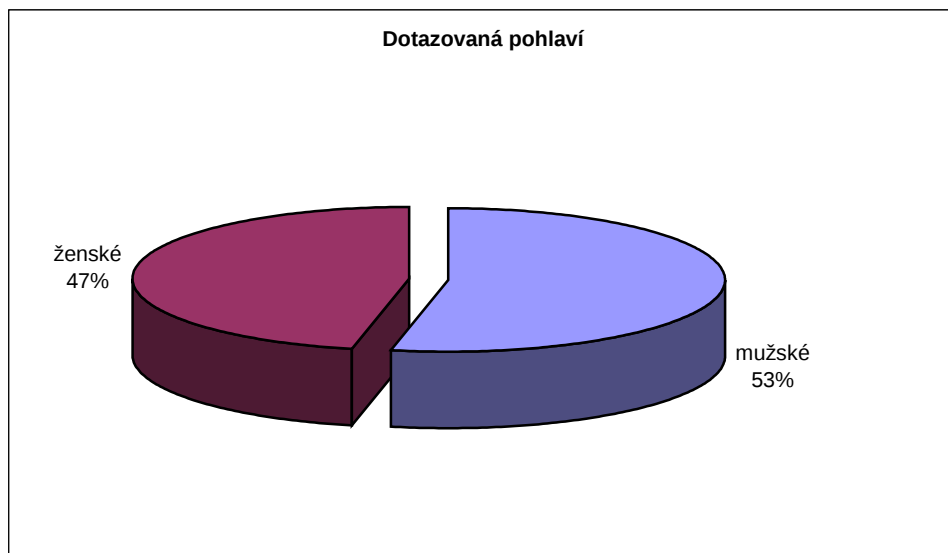


Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu vyplývá, že dotazníkové šetření bylo realizováno v převážné míře na segmentu občanů do 26 let. Valná většina respondentů z této skupiny ještě stále studuje a plně využívá různé formy dopravních prostředků.

Otázka č.2: Vaše pohlaví?

Graf č.2

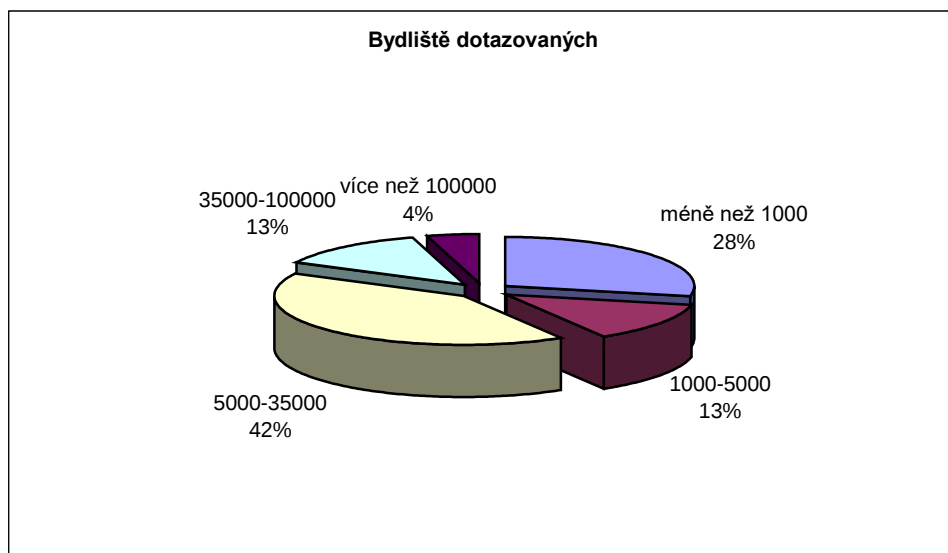


Zdroj: Vlastní šetření

Sloupec dotazovaných byl vytvořen na rovnoměrném rozložení ženského a mužského pohlaví.

Otázka č.3: Kolik obyvatel má obec, ve které žijete?

Graf č.3

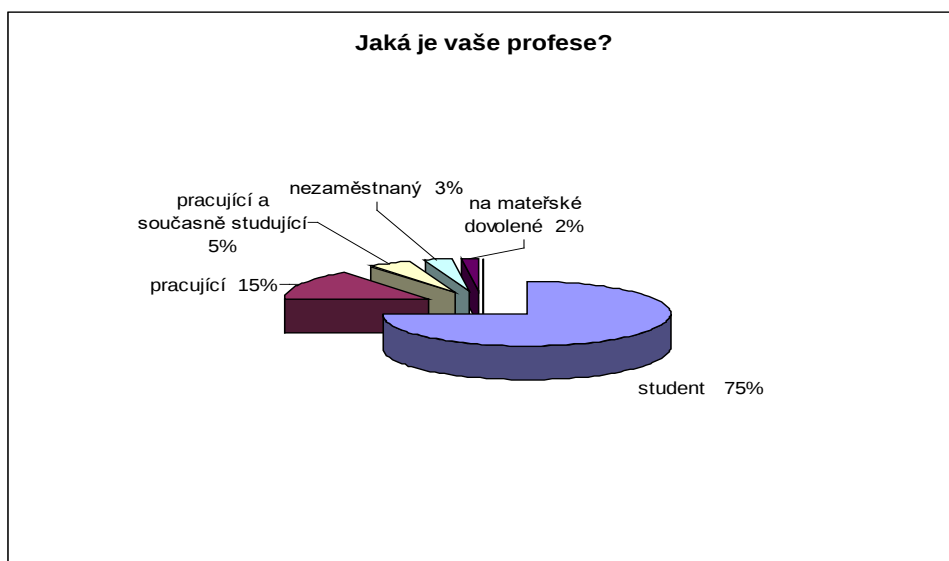


Zdroj: Vlastní šetření

Převážná většina obyvatel žije ve středně malých městech, kde se doprava uskutečňuje pouze pomocí veřejných autobusových spojů, městskou hromadnou dopravou, nebo se neuskutečňuje vůbec.

Otázka č.4: Jaká je vaše profese?

Graf č.4

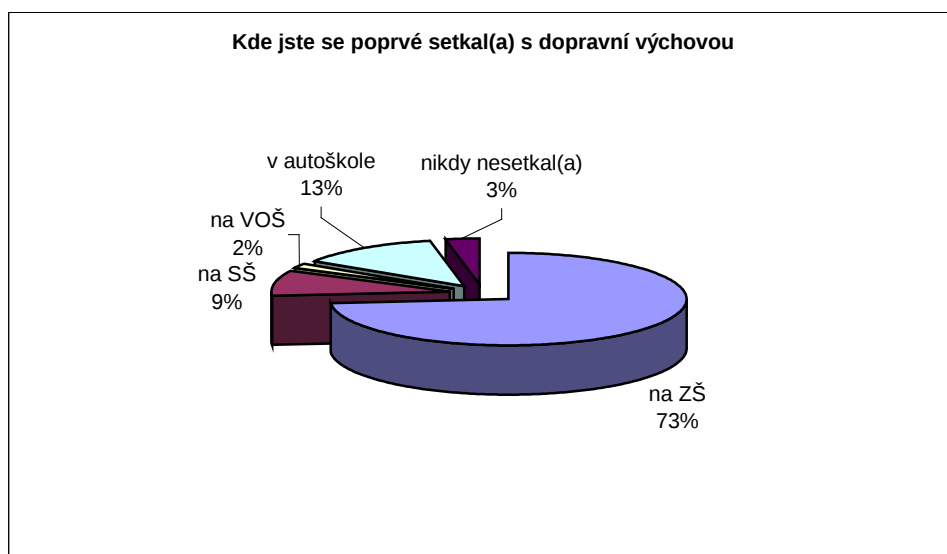


Zdroj: Vlastní šetření

Graf vyjadřuje poměry dotazovaných, ve kterých lze jasně vidět, že dotazníkové šetření proběhlo zejména v segmentu studentů.

Otázka č.5: Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou?

Graf č.5



Zdroj: Vlastní šetření

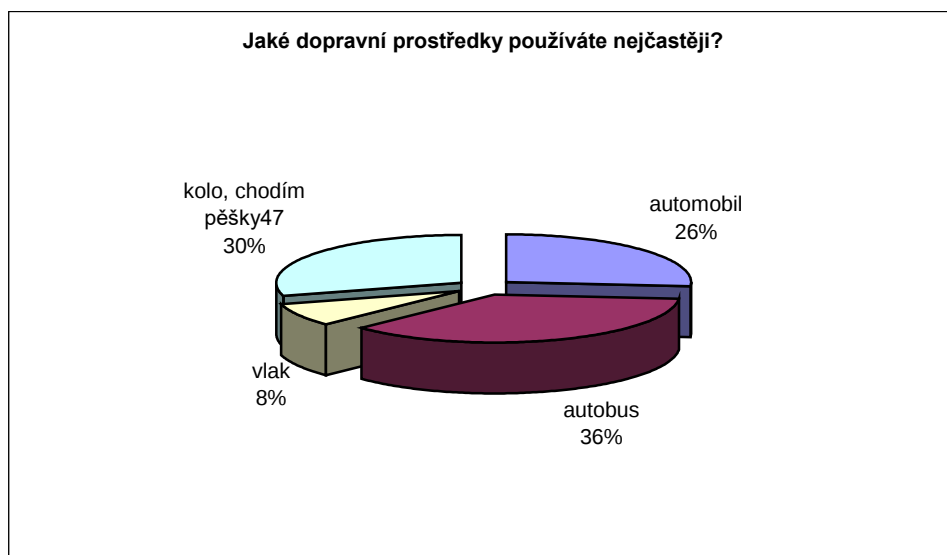
Většina dotázaných se setkala s dopravní výchovou na základní škole.

Problémem výuky na základních školách je skutečnost, že dopravní výchova není obsažena v osnovách výuky na 1. stupni. V tomto věku jsou děti nejvíce zranitelné a nedostatečně poučené o potenciálním nebezpečí, které na pozemních komunikacích existuje.

73% není dostačující výsledek. Základní školy by měly do svých harmonogramů zahrnout výuku dopravní výchovy. Tento záměr by se mohl uskutečnit na základě výuky nepovinných předmětů, či pouze jen jako zájmových kroužků.

Otázka č.6: Jaké dopravní prostředky používáte při cestě do školy/zaměstnání?

Graf č.6

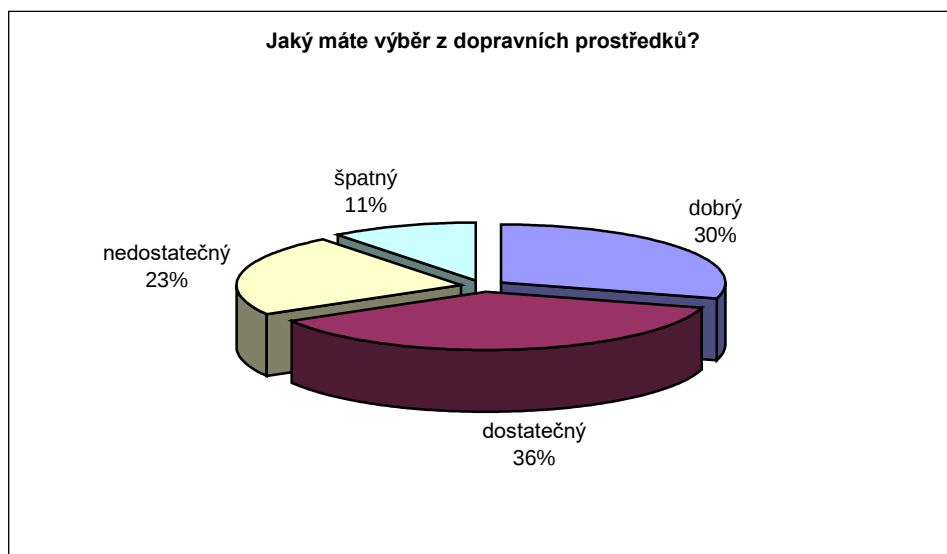


Zdroj: Vlastní šetření

Dalo by se říci, že dopravní prostředky jsou vytíženy rovnoměrně s výjimkou vlakové přepravy. Tato skutečnost je způsobena tím, že vlakové spojení není v některých specifických případech (obce s velice malým počtem obyvatel, špatné geomorfologické podmínky oblasti či nedostatek finančních prostředků ČD, které by byly potřeba na dotvoření kompaktní železniční sítě) dořešeno a tudíž dochází k neustálému zatěžování životního prostředí dopravou silniční.

Návrhy a doporučení:

Doprava silniční by měla sloužit jen jako nezbytný prvek pro přepravu cestujících na krátké vzdálenosti. V případě delšího úseku (příp. i několikadenního) by lidé měli využívat služeb drážní přepravy, která je ekologičtější, bezpečnější a z hlediska rychlosti v dnešní době již srovnatelná.



Zdroj: Vlastní šetření

Celkem 30% je se svým výběrem z dopravních prostředků spokojeno. Tato skutečnost je dána především tím, že dána skupina žije v místech, kde v podstatě není jiná volba, než ta, která je zřízena provozovatelem daných dopravních služeb.

Ostatní dotazující hodnotí tuto skutečnost jako dostačující, či dokonce nevyhovující.

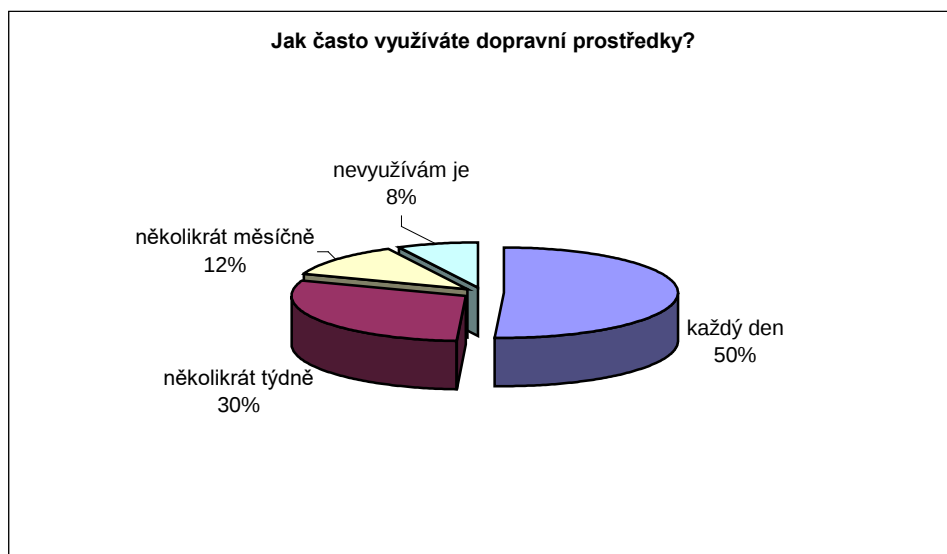
Návrhy a doporučení:

Provozovatelé dopravních služeb a to především autobusoví dopravci by měli přizpůsobit většinu těchto linek cestujícím, kteří jsou na takovýchto spojích naprosto závislí (lidé na vesnicích a v malých a středních městech).

Doprava by se tak zefektivnila a nevidali bychom poloprázdné či úplně prázdné autobusy.

Otázka č.8: Jak často využíváte dopravní prostředky?

Graf č.8



Zdroj: Vlastní šetření

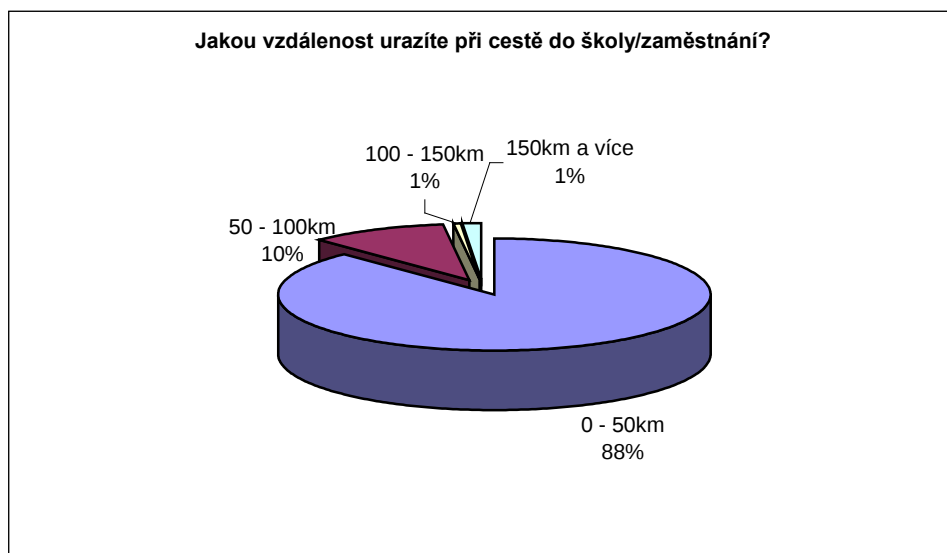
Přesná polovina dotazovaných využívá dopravní prostředky každý den.

Nejvíce jsou tedy využívány autobusy (lidé jezdí do školy/do práce) a osobní automobily.

Druhou kategorii tvoří studenti, kteří týdně jezdí na kolej či na internáty.

Otázka č.9: Jakou vzdálenost urazíte při cestě do školy/zaměstnání?

Graf č.9



Zdroj: Vlastní šetření

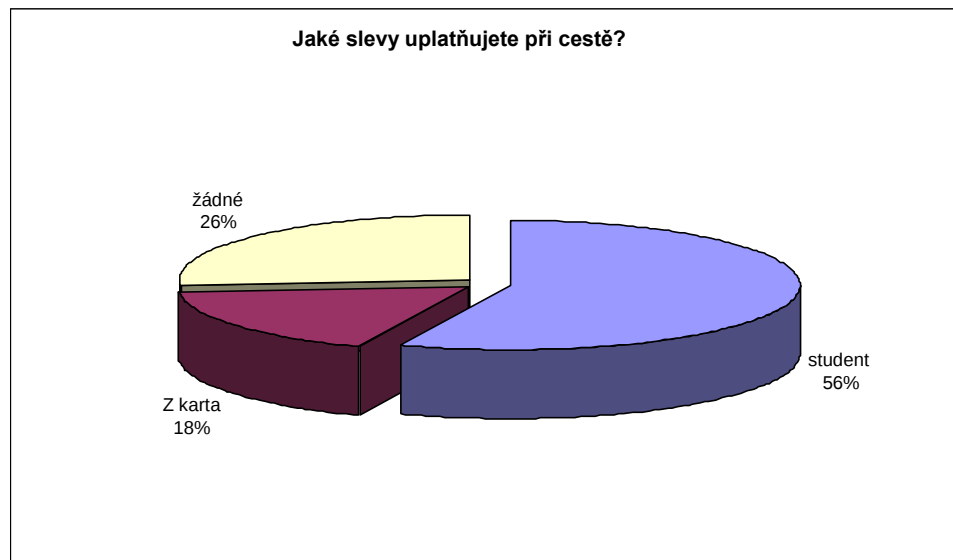
Největší procento zaujímá skupina, která má cíl své cesty vzdálen pouze 50km.

Z tohoto důvodu tito lidé dojíždějí denně a setrvávají v dopravním prostředku 20 – 30 minut.

Druhá kategorie dotazovaných jsou lidé, kteří dojíždějí 50 – 100km. Jsou to především již zmínění studenti, kteří tak jezdí na vysoké školy či na školy střední.

Otázka č.10: Jaké slevy uplatňujete při cestě?

Graf č.10



Zdroj: Vlastní šetření

Nezanedbatelná část dotazovaných používá studentskou slevovou kartu. Tato procentuální část daným způsobem koresponduje s otázkou č. 4, kde je většina dotazovaných právě studentem.

Návrhy a doporučení:

Většina dotazovaných používá při jízdě vlakem či autobusem studentské slevové karty.

Tyto karty však slouží jen pro určitý směr, a tak je dopravní prostředek vytížen vždy jen v daném směru.

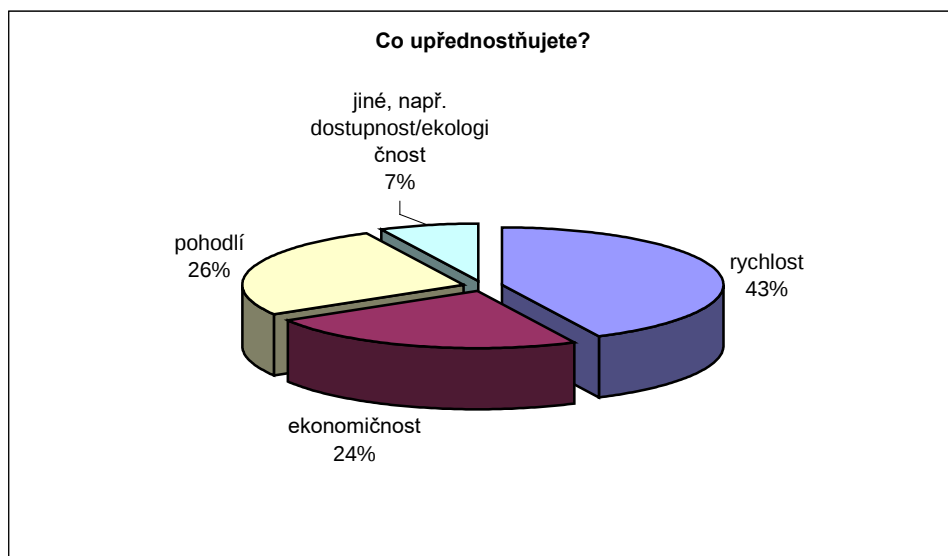
V případě, že by dopravci uznávali karty ISIC případně jiné studentské karty platné do 26 let, zvýšili by obsazenost dopravních prostředků i do ostatních směrů a to nejen v autobusové ale i ve vlakové dopravě.

Zároveň by se zefektivnili železniční spoje, protože by lidé do 26 let necestovali jen jedním směrem, který je daný, ale používali by vlakovou přepravu častěji a to z důvodu :

- je ekonomičtější
- je pohodlnější
- je bezpečnější
- je ekologičtější

Otázka č.11: Co upřednostňujete?

Graf č.11



Zdroj: Vlastní šetření

43% dotázaných upřednostňuje v dopravě rychlost. Tato skutečnost jasně poukazuje na fakt, že v případě potřeby se daný počet dotázaných rozhodne pro využití autobusových spojů.

Návrhy a doporučení:

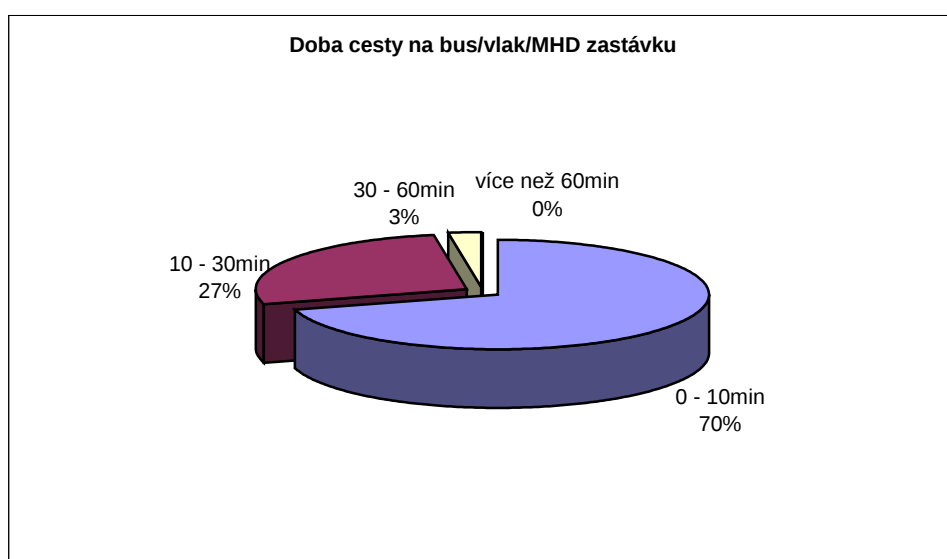
Osobní autobusová a automobilová přeprava zatěžuje výrazným způsobem dopravní systém.

K jeho odlehčení by měla napomoci již zmíněná vlaková a příp. jiná přeprava.

Vhodnou úpravou jízdních řádů, zefektivněním spojů (např. speciální železniční spoje pro školáky a studenty, specifická úprava zařízení pro bezbariérový přístup, vhodné uspořádání spojů v době největšího vytížení) by se silniční přepravě výrazným způsobem pomohlo a ulehčilo.

Otázka č.12: Jakou dobu vám trvá cesta z domova na vlak/bus/MHD zastávku?

Graf č.12



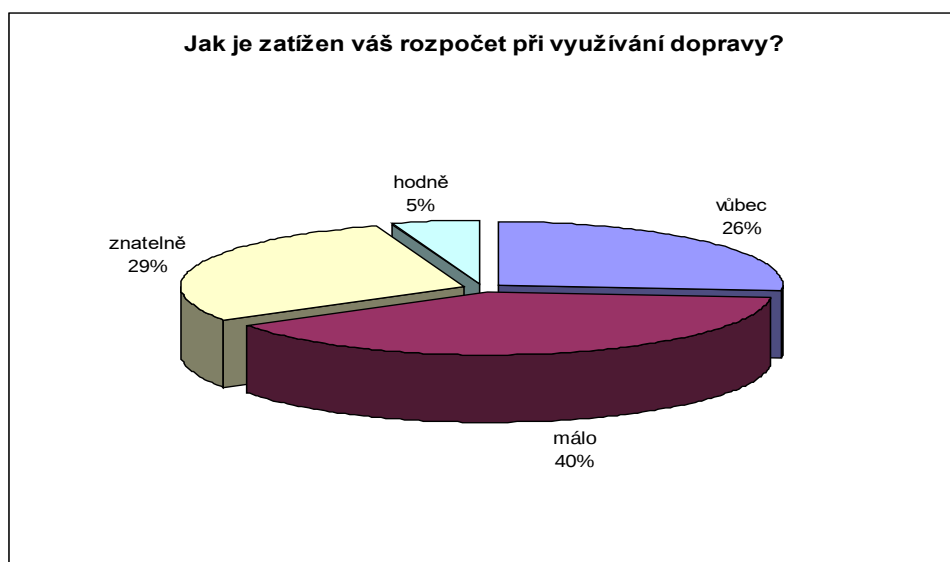
Zdroj: Vlastní šetření

Z celkového počtu dotazovaných se celých 70% lidí nesetkává s extrémní vzdáleností, kterou by museli překonávat.

27% dotazovaných dochází na bus/vlak/MHD zastávku 10 – 30 minut.

Je patrné, že dopravní dostupnost je na přijatelném stupni vývoje a po rozšíření dopravního integrovaného systému ve Středočeském kraji se situace zlepší.

Otázka č.13: Jak zatěžuje využívání dopravy váš rozpočet?



Zdroj: Vlastní šetření

Celkově 66% dotázaných využívá dopravních služeb bez větších výdajů.

Tento fakt je zapříčiněn skutečností, která je patrná i z předchozích grafů.

Většina lidí dojíždí na krátké vzdálenosti, případně používá různé slevové karty nebo nedojíždí vůbec, tudíž se výdaje za tyto služby pohybují v nízkých korunových relacích.

Druhou skupinu zatěžuje využívání dopravy znatelně, z toho lze usuzovat, že tito lidé dojíždějí na delší vzdálenosti, kde ani slevové karty neposkytují výrazné zvýhodnění.

Návrhy a doporučení:

Dopravci jsou schopni poskytnout kvalitní služby za přijatelných finančních podmínek.

Stálí klienti, a to jak v autobusové, tak ve vlakové dopravě by mohli být obdařeni určitými slevovými kupony (benefity), díky kterým by se cena za čerpané služby určitým způsobem zvýhodnila. Cestující by pak využívali jeden určitý dopravní prostředek i vyšší frekvencí a cesta by již nezatěžovala takovým výrazným způsobem jejich rozpočet.

Otázka č.14: Jakým způsobem získáváte informace o spojích? *Graf č.14*



Zdroj: Vlastní šetření

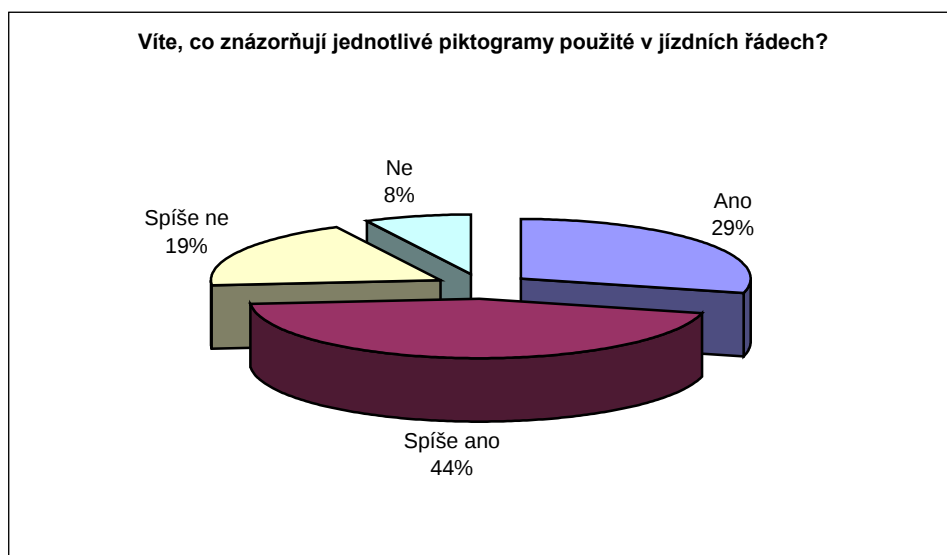
V několika posledních letech se internet dostal do výrazného popředí, a to i v získávání informací o dopravních službách.

47% dotazovaných získává informace o spojích z internetu, kde je nejvyhledávanější stránkou www.idos.cz, který poskytuje kompletní informace nejen o dopravě železniční, autobusové, MHD, ale i letecké. Klasické jízdní řády se dostávají do pozadí.

Lze říci, že u dotazovaných skupin hrál z hlediska přístupu k informacím významnou roli věk. Zatímco studenti vyhledávají veškeré informace na internetu a jen málokterí se podívají do klasických jízdních řádů, u osob starších 26 let se projevila větší náklonnost ke klasickým jízdním řádům.

Otázka č.15: Víte, co znázorňují jednotlivé piktogramy použité v jízdních řádech?

Graf č.15



Zdroj: Vlastní šetření

Necelá polovina dotázaných odpověděla, že jednotlivým piktogramům, které se běžně používají v jízdních řádech spíše rozumí. 19% pak spíše neví, čeho se dané piktogramy týkají a celých 8% nezná piktogramy vůbec.

Návrhy a řešení:

Zintenzivněním dopravní výchovy (např. na základních školách a to jak v rámci povinné či nepovinné výuky) lze dosáhnout větší gramotnosti v oblasti dopravní.

Děti by měly být vedeny i svými rodiči k základní rozpoznatelnosti nejdůležitějších symbolů a značek. Ve školkách lze zavést systém dopravních hřišť a tím zefektivnit dopravní výchovu v předškolním věku a děti tak připravit pro systém výuky na základních školách.

Otázka č.16: Kde nejčastěji ukládáte zavazadla v dopr. prostředku?

Graf č.16



Zdroj: Vlastní šetření

Zavazadla jsou dnes dalším nezbytným prvkem v dopravě. Podle dotazníkového šetření se ukázalo, že 79% cestujících si zavazadla bere jako příruční.

Jen 18% dotázaných je uskladňuje ve svém spoji.

V autobusové dopravě vzniká ten problém, že se za zavazadla platí určité částky, které jsou závislé na druhu, množství a váze zavazadla.

Vlaková přeprava poskytuje v tomto směru kvalitní služby a tudíž patří k nejvyužívanějším.

5. Závěr

Doprava je nedílnou součástí moderní společnosti. Jako samostatné odvětví se rozvíjí plynule a svojí intenzitou vyčnívá nad ostatní prvky národního i světového hospodářství.

Středočeský kraj patří mezi největší územně správní celky v České republice a svou intenzivní hospodářskou, ale i kulturní činností v různých sférách se řadí k nejrychleji se rozvíjejícím oblastem v ČR. Svou nezastupitelnou roli zde hraje právě doprava.

Stěžejní částí této bakalářské práce bylo analyzovat Středočeský kraj z hlediska dopravní situace resp. analyzovat dopravní podmínky, infrastrukturu a dopravní gramotnost vyskytující se v regionu v segmentu studentů. Důležitou částí práce bylo ohodnocení současného stavu poskytovaných služeb dopravní infrastruktury.

Pro železniční dopravu je poloha regionu velice výhodná a umožňuje především snadnou dostupnost do všech významných oblastí a to jak z hlediska hospodářských aktivit tak z hlediska transitu. Tento druh dopravy zajišťuje zejména přepravu objemných nákladů. Je ale škoda, že už není tak intenzivně využívána jak pro přepravu osob tak i pro nákladní dopravu jako tomu bylo v minulosti. Je jasné, že zintenzivnění automobilové přepravy bude mít negativní dopad na životní prostředí a tím i na samotné obyvatelstvo.

Dopravní infrastruktura jako taková je ve Středočeském kraji zajištěna především četnými dálnicemi, rychlostními komunikacemi a silnicemi I. a II. tříd. Je zřejmé, že tato oblast má z hlediska dopravní infrastruktury výsadní postavení a zajišťuje dopravní spojení mezi ostatními regiony. Dálnice, které vybíhají na všechny světové strany zajišťují regionu dominantní postavení v dopravní infrastruktuře v rámci ČR. Jejich nevyhovující stav však bude v několika dalších letech vyžadovat nutnost jejich komplexní modernizace.

Z hlediska dopravní situace je bohužel Středočeský region zatížen nejvíce a to především vysokou frekvencí přepravy, exhalacemi a neúnosnou úrovní hluku.

Dopravní gramotnost, která je jistě nezbytně nutná k cílenému a bezpečnému chování v dopravním prostředí, je v této oblasti na přijatelné úrovni, což zcela prokazatelně ukázalo dotazníkové šetření.

Dá se očekávat, že v následujících letech se chápání dopravy posune dál a dopravní gramotnost bude základním prvkem výuky v rámci dopravní výchovy již od nejútlejšího věku dětí.

Pod slovem doprava si dnes většina lidí představí především autonehody a smrtelné úrazy.

Není však již nic jednoduššího, než se zastavit, začít myslet a uvědomit si, že umět se chovat v dopravním prostředí je dnes schopnost, která dokáže zachránit nejen lidský život.

6. Summary

Transport is one of the most important parts of modern society. As an independent line it experiences a huge progress and it is very significant not only for national economy but also for the whole world.

The Central Bohemia region belongs to the biggest areas in the Czech republic and its intensive activities of economic and cultural fields make its dominant standing in the Czech republic.

From the railway transport point of view the Central Bohemia region is very well situated and it enables very quick and easy connection among all important areas of the Czech republic.

It is a pity, that the railway transport is not used for the personal and goods transmission as much as it was in the past. It is the fact, that the more intensive car transport and the busy traffic will influence the environment and the people themselves.

Transport infrastructure is secured by numerous motorways and also by roads of 1st and 2nd class. The Central Bohemia region is significant especially by its situation, which provides the good connection with all important parts in the Czech republic.

As for motorways, it is necessary to say that they are in a bad condition. In few years there will be a necessity of their total modernization.

It is necessary to point out that the Central Bohemia region is overloaded by busy traffic, which brings poisonous gases to the air and terrible level of noise.

The knowledge of transport, which is necessary for aimed and safe behaviour in the traffic has its satisfactory level, which was proved by public inquiring. We should suppose that in the future this ability will rise and the general knowledge of transportation will be one of the most important parts of elementary school's education.

The knowledge of transportation belongs to the most significant parts of our lives. It is not only a hidden danger, but also the skill, which has power to save the human life.

7. Seznam použité literatury

Monografie, skripta:

1. Brinke, J.: Úvod do geografie dopravy. Praha: Nakladatelství UK Karolinum, 1999.
2. Dušek, P.: Encyklopedie městské hromadné dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha : Nakladatelství Libri, 2003.
3. Eisler, J., Hobza, M.: Ekonomika podniku dopravy. Praha: VŠE, 1994.
4. Eisler, J.: Úvod do ekonomiky dopravy. Praha: Codex Bohemia, 1998.
5. Francová, E.: Cestovní ruch. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003.
6. Hesková, M. a kol.: Cestovní ruch. Praha: Nakladatelství Fortuna, 2006.
7. Hlaváčka, M.: Doprava. Praha: Scientia, 2002.
8. Horáková, H.: Strategický marketing. Praha: Grada, 2001.
9. Límová, L.: Teorie dopravní výchovy. Praha: Nakladatelství UK Karolinum, 2006.
10. Mirvald, Stanislav.: Geografie dopravy I.. Plzeň: Tiskové středisko ZČU, 1999.
11. Řezníček, B., Kousal, M.: Životné prostredie a doprava. Bratislava: Alfa, 1986.
12. Zelený, L.: Rozvoj dopravy ve světě. Praha: Tiskové středisko VŠE, 1994.

Internetové zdroje:

13. www.kr-stredocesky.cz
14. www.bezpecnedoskoly.cz
15. www.dalnice.cz
16. www.ceskedrahy.cz
17. www.ibesip.cz
18. www.idnes.cz
19. www.amavet.org
20. www.uamk.cz
21. www.clive-detem.cz
22. www.cdv.cz

8. Seznam příloh

Příloha č.1

Certifikát systému jakosti ISO 9001:2001

Příloha č.2

Dopravně výchovný program „Zlatá zebra“

Příloha č.3

Studentské slevové průkazy

Příloha č.4

Dotazník – dopravní gramotnost

Příloha č. 1

Certifikát systému jakosti ISO 9001:2001

Ústřední automotoklub ČR je od roku 1998 držitelem certifikátu systému jakosti ISO 9001:2001 pro oblast dopravní výchovy a prevence nehodovosti silničního provozu. Při recertifikaci v roce 2004 byl certifikát systému jakosti rozšířen o obory: služby v motorismu, výuku řidičů motorových vozidel a jejich další vzdělávání.



Zdroj: www.uamk.cz

Příloha č. 2

Dopravně výchovný program „Zlatá zebra“

Pravidla pořádání programu základního chování a jednání v provozu na pozemních komunikacích „Zlatá zebra“

Čl. 1

Program základů chování a jednání v provozu na pozemních komunikacích „Zlatá zebra“ vyhlásují Koordinační rada ministra dopravy pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a Český rozhlas ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a s dalšími orgány a organizacemi.

Čl. 2

Program je vyhlášován jednou za dva roky a je určen žákům 1.- 4. ročníků základních škol (3.-6. ročníků speciálních škol) ve dvou kategoriích:

1. kategorie – 1. a 2. ročník ZŠ
2. kategorie – 3. a 4. ročník ZŠ

Čl. 3

Cílem programu je:

shrnout zásady bezpečného chování a jednání v provozu na pozemních komunikacích
poukázat na závažnost nutnosti dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích
podpořit vzájemnou spolupráci škol, policie a rodičů při dopravní výchově

Čl. 4

Program má tři části, spočívající v rozhlasových informacích (motivační část), kursu dopravní výchovy a vyhodnocení pracovních sešitů (kontrolní část).

Motivační část sestává z krátkých informačních, zpravodajských a publicistických relací zaměřených k problematice dopravní výchovy dětí (přestupky, dopravní nehodovost a její příčiny, partnerské vztahy v dopravě).

Kurs dopravní výchovy obsahuje deset pětiminutových motivačních a výchovných relací pro každou kategorii se zaměřením k zásadám a pravidlům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, spojených s použitím pracovních sešitů.

Kontrolní část zahrnuje vyhodnocení pracovních sešitů žáků, besedy k programu ve třídách, popř. organizaci setkání vyhodnocených dětí a jejich rodičů na základě kuponů zaslaných oblastním pracovištěm BESIP v průběhu dubna a května.

Čl. 5

Organizace, finanční a materiální zajištění

Vlastní průběh kursu dopravní výchovy a hodnocení pracovních sešitů zajišťují organizačně i finančně oblastní pracoviště BESIP po dohodě se školskými úřady.

V rámci setkání lze dětem věnovat drobné ceny v hodnotě do 100,- Kč.

Materiální zajištění programu je v garanci Koordinační rady ministra dopravy pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (BESIP) (pracovní sešity, odznaky, propagační letáky, metodické pokyny,) distribuce prostředním oblastním pracovišť BESIP.

Zdroj: www.bezpecnedoskoly.cz

Příloha č. 3

		ŽÁKOVSKÝ PRŮKAZ		do 15 let			
Jméno:		 foto 3,5 x 4,5 cm					
Příjmení:							
Datum narození:							
Platí od:						do:	
Z:							
Do:							
a zpět		AA * 000000					
Razítko a záznamy dopravce:		 Platí pouze v *					
Cena průkazu a cena za ověření průkazu - viz tarif dopravce							

* Škola vytkne údaj (platí pouze v *), pokud žák nedojíždí denně. Držitel je žákem/studentem denního studia školy:			
Razítko školy:	Razítko školy:	Razítko školy:	Razítko školy:
Školní rok:	Školní rok:	Školní rok:	Školní rok:

Průkaz opravňuje držitele k používání žákovských jízdenek v železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravě a veřejné vnitrostátní silniční linkové osobní dopravě se slevou dle platného výměru MF.
Jakákoliv dodatečná úprava průkazu je zakázána.

ŽÁKOVSKÝ PRŮKAZ
15 - 26 let

Jméno:
Příjmení:
Datum narození:
Platí od: do:
Z:
Do:

a zpět
AA * 000000

foto
3,5 x 4,5 cm

Razítko a záznamy dopravce:

735 2 3000

Cena průkazu a cena za ověření průkazu - viz tarif dopravce

Platí pouze v

Držitel je žákem/studentem denního studia (prezentační formy) školy:

*) Škola vyškrtne údaj (platí pouze v), pokud žák nedojíždí denně.
Razítko školy:

Školní rok:

Průkaz opravňuje držitele k používání žákovských jízdenek v železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravě a veřejné vnitrostátní silniční linkové osobní dopravě se sítí dle platného výměru MF.
Jakákoliv dodatečná úprava průkazu je zakázána.

Zdroj: www.ceskedrahy.cz

Dotazník

Dopravní gramotnost

- 1) Váš věk: a) 15 – 18 let b) 18 – 26 let c) 26 – 35 let d) více než 35 let
 - 2) Vaše pohlaví: a) mužské b) ženské
 - 3) Kolik obyvatel má obec, ve které žijete?
a) méně než 1000 b) 1000 – 5000 c) 5000 – 35000 d) 35000 – 100000
e) víc než 100000
 - 4) Vaše profese?
a) jsem student e) jsem na mateřské dovolené
b) jsem pracující f) jsem v důchodu
c) jsem pracující a současně studuji g) jiná možnost(jaká?)
d) jsem nezaměstnaný/ná
 - 5) 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) nesetkal(a) jsem se vůbec s dopravní výchovou
-
- 6) Jaké dopravní prostředky používáte při cestě do školy nebo zaměstnání?
a) automobil b) autobus c) vlak d) jiné
 - 7) Jaký máte výběr z dopravních prostředků?
 - 8) Jak často využíváte dopravní prostředky?
a) každý den b) několikrát týdně c) několikrát měsíčně d) nevyžívám je
 - 9) Jakou vzdálenost urazíte při cestě do školy/zaměstnání?
a) 0 – 50km b) 50 – 100 c) 100 – 150 d) 150 a více
 - 10) Jaké slevy používáte při cestě ?

- 11) Upřednostňujete:
a) rychlost b) ekonomičnost c) pohodlí d) jiné
- 12) Kolik času vám zabere cesta z domova na vlak/bus/MHD zastávku?
a) 0 – 10 min. b) 10 – 30 min. c) 30 – 60 min. d) víc než 60 min.
- 13) Jak zatěžuje využívání dopravy váš rozpočet?
a) vůbec b) málo c) znatelně d) hodně
- 14) Kolik peněz vynaložíte na jednu cestu do školy/zaměstnání?
a) 0 – 50Kč b) 50 – 100 c) 100 – 150 d) 150 a více
- 15) Odkud získáváte informace o spojích?
a) z internetu b) klasické jízdní řády c) pomocí mob. telefonu d) jiné
- 16) Víte, co znázorňují jednotlivé piktogramy použité v jízdních řádech?
a) ANO
b) spíše ANO
c) spíše NE
d) NE
- 17) Jaké využíváte prostředky MHD?
a) autobus b) trolejbus c) tramvaj d) žádné
- 18) Jak nakládáte se zavazadly?
a) máte je u sebe b) uskladňujete je ve svém spoji c) odesíláte je zvlášť d) jiné

DĚKUJI ZA VYPLNĚNÍ

