

Univerzita Karlova v Praze
Přirodovědecká fakulta
Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Politická a regionální geografie



Petr Pavlíš

**Aspekty ovlivňující volbu dopravního prostředku při pravidelném dojíždění do
školy a zaměstnání ze Zruče nad Sázavou**

**Aspects influencing modal-choice in school and labour commuting from Zruč nad
Sázavou town**

Diplomová práce

Praha 2013

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D

Prohlášení:

Prohláším, že jsem závěrečnou práci samostatně zpracoval a uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 27. 3. 2013

Podpis

Poděkování:

Za vynaložené úsilí, cenné rady a bezprošední pomoc, kdykoliv bylo potřeba, bych velice rád poděkoval svému vedoucímu práce, panu RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D., který mým svým otevřeným a vstřícným přístupem vždy motivoval k práci.

Obsah

1. Úvod.....	11
1.1 Výběr tématu a seznam hypotéz.....	12
1.2 Struktura práce	13
2. Teoretický rámec.....	15
2.1 Teorie racionální volby	16
2.2 Teorie plánovaného chování, hypotéza nízkých náklad	18
2.3 Activity based approach.....	19
2.4 Emocionální a symbolický aspekt dopravního chování.....	20
2.5 Sociologie mobilit	21
2.6 Vliv racionality při každodenní volbě dopravního prostředku	21
2.7 Volba dopravního prostředku jako výzkumné téma v literatuře	25
2.7.1 Volba dopravního prostředku v české literatuře	25
2.7.2 Volba dopravního prostředku v zahraniční literatuře.....	26
2.8 Vyuffití teoretických poznatků při konstrukci výzkumu volby dopravního prostředku ve zkoumané lokalitě	27
3. Metodický postup výzkumu.....	29
3.1 Stručná charakteristika ekonomických a demografických poměrů ve Zrují nad Sázavou	29
3.2 Dopravní poloha místa	30
3.3 Silniční a železniční infrastruktura	31
3.4 Charakteristika a dle aplikace jednotlivých indikátorů	33
3.5 Výzkum primárních zdrojů	35
3.5.1 Úvod do dotazníkového šetření	35
3.5.2 Uspořádání výzkumu, volba jednotlivých otázek do dotazníku	35
3.5.3 Struktura a forma dotazníkového šetření.....	36
3.6 Sekundární data	37
4. Analýza vybraných indikátorů ovlivňujících volbu dopravního prostředku ve zkoumané lokalitě	38
4.1 Uspořádání výzkumu, diskuze volby jednotlivých indikátorů	38
4.2 Cestovní čas při poufití různých druhů dopravy	38
4.3 Finanční náklady při poufití různých druhů dopravy	40
4.4 Interval spojivejné dopravy	42
4.5 Vybrané socioekonomické charakteristiky při volbě dopravního prostředku	44
4.6 Efekt charakteristiky bydliště	46

4.7	Emocionální a sociální aspekty volby dopravního prostředku	49
5.	Specifika při volbě dopravního prostředku na jednotlivých zkoumaných trasách.....	52
5.1	Dotazníkové –et ení na trase Zru nad Sázavou o Praha	52
5.2	Dotazníkové –et ení na trase Zru nad Sázavou o Kutná Hora.....	55
5.3	Dotazníkové –et ení na trase Zru nad Sázavou o Vlašim	58
5.4	Dotazníkové –et ení na trase Zru nad Sázavou- Ledce nad Sázavou	60
5.5	Strukturovaný rozhovor o starostám města Zru nad Sázavou	62
6.	Závěr	64
	Seznam literatury	66
	Seznam pramenů	67
	Seznam příloh.....	68

Seznam tabulek

Tabulka 1: Obsahový posun výzkumu z hlediska dopravy	17
Tabulka 2: Operacionalizace sloflek modelu plánovaného chování.....	19
Tabulka 3: Smrová vyjížďka ze Zru e nad Sázavou v roce 1991 a 2001.....	31
Tabulka 4: Doba p epravy v minutách na sledovaných trasách p i použití r zných druh dopravy.....	39
Tabulka 5: Ceny v korunách za jednotlivé druhy p epravy na sledovaných trasách	41
Tabulka 6: Frekvence spoj ve ejné dopravy na sledovaných trasách ve v-ední dny a v ned li.	43
Tabulka 7: Vliv vzdálenosti místa bydli-t od zastávek autobusové dopravy na volb automobilu ve Zru i nad Sázavou.....	47
Tabulka 8: Vliv vzdálenosti místa bydli-t od zastávek vlakové dopravy na volb automobilu ve Zru i nad Sázavou	48
Tabulka 9: Sledované ukazatele na trase Zru nad Sázavou - Praha	52
Tabulka 10: P íb h respondenta dojížd jíčího na trase Zru nad Sázavou - Praha	54
Tabulka 11: Sledované ukazatele na trase Zru nad Sázavou - Kutná Hora	55
Tabulka 12: P íb h respondenta dojížd jíčího na trase Zru nad Sázavou - Kutná Hora	57
Tabulka 13: Sledované ukazatele na trase Zru nad Sázavou - Vla-im	58
Tabulka 14: P íb h respondenta dojížd jíčího na trase Zru nad Sázavou - Vla-im	59
Tabulka 15: Sledované ukazatele na trase Zru nad Sázavou ó Lede nad Sázavou.....	60
Tabulka 16: P íb h respondenta dojížd jíčího na trase Zru nad Sázavou - Lede nad Sázavou	61

Seznam obrázk

Obrázek 1: Vyzna ení silni ních tras do sledovaných m st	32
Obrázek 2: Vyzna ení fizezni ních tratí do cílových m st	33
Obrázek 3: Mapa Zru e nad Sázavou se zastávkami autobusových a vlakových spoj	49

Seznam graf

Graf 1: Vývoj po tu obyvatel ve Zru i nad Sázavou v období 1989- 2012.....	30
--	----

Graf 2: Počet osob podle dosaženého vzdělání	45
Graf 3: Procentní podíl lidí podle vzdělání	46
Graf 4: Vyjádření respondentů ke stanovisku: "Veřejnou dopravu používají lidé, kteří si nemohou dovolit nic jiného (počet osob)"	51
Graf 5: Počet osob podle volby dopravního prostředku na trase Zruč nad Sázavou - Praha	55
Graf 6: Počet osob podle volby dopravního prostředku na trase Zruč nad Sázavou - Kutná Hora	58
Graf 7: Počet osob podle volby dopravního prostředku na trase Zruč nad Sázavou - Vlašim	60
Graf 8: Počet osob podle volby dopravního prostředku na trase Zruč nad Sázavou - Ledeč nad Sázavou	62

Abstrakt

Volba dopravního prostředku při pravidelném dojíždění je problematika, která se dotýká širokého spektra pracujících a studujících populace. Na reprezentativním vzorku obyvatel se práce snaží objasnit příčiny volby různých dopravních prostředků při pravidelném dojíždění do zaměstnání a do škol z malého města v relativně periferní poloze.

Diplomová práce se zabývá vybranými aspekty, které ovlivní volbu dopravního prostředku ve Zruč nad Sázavou při pravidelném dojíždění. Získané výsledky jsou podpořeny dotazníkovým šetřením. Analýzy jsou provedeny na základě kvazi-experimentálního postupu hodnocení jednotlivých indikátorů. V další části se diplomová práce zabývá specifikami volby dopravního prostředku na vybraných územních trasách ze Zruče nad Sázavou. Provedený výzkum prokázal platnost stanovených hypotéz. Nejčastějším dopravním prostředkem užívaným pro pravidelné dojíždění na zkoumaných trasách je automobil, především pro svoji flexibilitu a rychlost přepravy. Pro určitou skupinu lidí ve stejné dopravě stále plní svoji funkci při zajištění dopravní obslužnosti.

Klíčová slova: volba dopravního prostředku, dopravní chování, dopravní obslužnost území

Abstract

The choice of means of transport for regular commuting is an issue which concerns a wide range of working and student population. The aim of the thesis is to explain on a representative sample of the population this choice of different means of transport for regular commuting to work and school from a small town in a relatively peripheral position. This thesis deals with some aspects that influence the choice of means of transport in Zruč nad Sázavou for regular commuting. The results are also supported by a questionnaire survey. Analyses are conducted on the basis of quasi-experimental approach assessment of individual indicators. The next part of the thesis

deals with the specifics of the choice of means of transport on the selected routes from Zruc nad Sazavou. The research has demonstrated the validity of the hypotheses. The most common means of transport used for commuting to selected towns is a car for its flexibility and speed of transport. For certain groups of people public transport is still playing its role in providing transport services.

Key Words: choice of means of transport, transport behaviour, transport services

1. Úvod

V dnešní době neustále narůstají požadavky na efektivní dopravní obslužnost, doprava je nedílnou součástí našich životů. Velká část obyvatelstva České republiky musí pravidelně dojíždět do zaměstnání nebo do škol. Fungující individuální a veřejná doprava je důležitým prvkem kvalitního a spokojeného života obyvatel.

Před rokem 1989 v souladu s tzv. socialistickým zřízením byly upraveny všechny druhy dopravy. Rozvoj silniční infrastruktury a počet automobilů na obyvatele v bývalém Československu výrazně zaostával za západní Evropou. Nutnost dojíždět za prací byla v tomto systému omezena politikou plné zaměstnanosti a nízkým rozdílem ve vyplácené mzdě. Nebylo by možné pravidelně cestovat na větší vzdálenosti za prací nebo vzdáváním.

Po pádu totalitního režimu došlo ke změně dopravního chování obyvatel. Restrukturalizace hospodářství byla spojena s krachem neefektivních podniků a centralizací služeb. Ve městech nebo regionech vyvolaly tyto ekonomické procesy rostoucí nezaměstnanost. Nárůst rozdílu mezi platy v jednotlivých oborech i napříč celým spektrem pracovních příležitostí, nefungující trh s byty a nízká míra ochoty se natrvalo přestěhovat za prací (splácení hypoték) přispívalo k nárůstu počtu osob, které pravidelně cestují za prací v České republice.

Význam regionální veřejné dopravy po roce 1989 postupně stagnuje, dochází k redukci autobusových a vlakových spojů a naopak k nárůstu automobilové dopravy. Individuální doprava poskytuje užívateli v porovnání s veřejnou dopravou velkou míru svobody a flexibility. Tato volba s sebou nese také určitá negativa. S nárůstem automobilismu nekoreluje rozvoj silniční a silniční sítě, v provozu vzniká každodenně mnoho dopravních nehod, ve městech schází dostatek parkovacích míst. V opozici proti individuální dopravě vystupují různé ekologické organizace. Bojují proti záboru plochy pro stavbu nových infrastrukturních projektů (dálnic, silnic, nebo parkovacích ploch), z důvodu fragmentace krajiny, znečištění ovzduší, zvýšeného hluku nebo úniku provozních kapalin do ekosystému.

1.1 Výběr tématu a seznam hypotéz

Cílem diplomové práce je analyzovat vybrané aspekty ovlivňující rozhodování o volbě dopravního prostředku pravidelně dojíždících obyvatel, žijících ve městě na periférii Středočeského kraje. Výsledky této práce by měly významně přispět k pochopení dopravních potřeb obyvatelstva a pomoci při nalezení vhodného řešení pro zlepšení dopravní obsluhovatelnosti města Zruče nad Sázavou.

Záměr této práce je zčásti podobný výzkumným pracím, které se zabývají volbou dopravního prostředku Braun-Kohlová (2012), analýzou dopravního chování populace Moldan (2008) nebo obdobně zaměřeným publikacím výzkumného centra dopravní geografie (CeDoG). Pro účely naší práce bylo vybráno malé město Zruče nad Sázavou ležící v periferní poloze ve Středočeském kraji. Výběr zkoumané lokality není náhodný a opírá se o následující argumenty:

- Město Zruče nad Sázavou prošlo po roce 1989 výraznou porevoluční transformací. Krach dominantního zaměstnavatele obuvnického podniku Sázavan měl výrazně negativní dopad na nabídku pracovních příležitostí ve městě.
- Zruče nad Sázavou leží na periférii Středočeského kraje s nízkou nabídkou pracovních příležitostí, proto je logické očekávat velkou vyjížďku do okolních měst.
- Na sledovaných trasách je možné efektivně porovnat automobilovou dopravu s veřejnou dopravou.
- Z města je možné každodenní dojíždění do Prahy, Kutné Hory, Vlašimi a Ledče nad Sázavou.

Ovořené hypotézy se dělí do dvou kategorií. První skupina zahrnuje vedlejší (dílčí) hypotézy, v práci jsou pojmenovány jako předpoklady. Vztahují se pouze k jednotlivým kapitolám nebo podkapitolám. Hlavní výzkumný směr diplomové práce zohledňuje i hlavní hypotézy, které byly formulovány na základě studia odborných prací a literatury.

Jedná se o tyto hypotézy:

- Při volbě dopravního prostředku budou respondenti pozitivněji vnímat automobil. Automobilovou dopravu ve formě individuálních jízd nebo spolujízdy bude vyupřívát více dojížděcích než ve veřejnou dopravu. Hlavním důvodem této preference je, že lidé nejvíce zohlední při pravidelném dojíždění cenu a čas jako hlavní aspekty při rozhodování o volbě dopravního prostředku. Zdá se, že nesoulad mezi dražšími náklady na provoz automobilu v porovnání s cenou jízdného ve veřejné dopravě má část uživatel spolujízdy, která kombinuje finanční i časovou úsporu.
- Pro část dojížděcí populace představuje veřejná doprava jediný způsob, jak se dopravovat do zaměstnání nebo do školy. Tito lidé vnímají dopravní obslužnost jako určitý stabilní prvek a jistotu a nejsou nakloněni jejímu výraznému rušení.
- Pro určité skupiny obyvatel je vyupřívání veřejné dopravy nepřijatelné z důvodu jejich vysoce sociálního postavení. Lze proto předpokládat, že budou existovat měřitelné socioekonomické rozdíly při volbě dopravního prostředku.
- Vzhledem k rozdílným charakteristikám sledovaných tras, které se od sebe liší rozsahem spojů veřejné dopravy a strukturou cestujících, lze předpokládat zjevný rozdíl ve vyupřívání dopravních prostředků.

1.2 Struktura práce

V první kapitole této práce je uveden obecný úvod a celkem čtyři hlavní hypotézy, na které se práce snaží nalézt odpovědi.

Druhá kapitola se zabývá pěti teoretickými koncepty volby dopravního prostředku: a) teorie racionální volby, b) teorie plánovaného chování, c) hypotéza nízkých nákladů, d) activity based approach, e) emocionální a symbolický aspekt dopravního chování, f) sociologie mobility. V druhé kapitole je také proveden rozbor

vnímání racionality při volbě dopravního prostředku a pohled české i zahraniční literatury a odborných prací, které se zabývají výzkumem dopravního chování.

Kapitola č. 2 obsahuje metodické postupy použité v této diplomové práci. Je zde charakterizována ekonomická, demografická a dopravní poloha města. Další podkapitola obsahuje výčet jednotlivých indikátorů, které jsou využity pro posouzení volby dopravního prostředku. Poslední podkapitoly popisují získávání primárních a sekundárních dat.

čtvrtá kapitola analyzuje volbu dopravního prostředku pomocí zvolených indikátorů. Pro analýzu volby dopravního prostředku v této diplomové práci bylo vybráno sedm indikátorů: cestovní čas při použití různých druhů dopravy, finanční náklady při použití různých druhů dopravy, interval spojů ve veřejné dopravě, vybrané socioekonomické charakteristiky při volbě dopravního prostředku, efekt charakteristik bydliště, socioekonomické faktory a sociální a emocionální aspekt dopravního chování.

Pátá kapitola má specifika při volbě dopravního prostředku na jednotlivých trasách. Součástí páté kapitoly je strukturovaný rozhovor se starostou města Zru nad Sázavou.

Závěrečná šestá kapitola sumarizuje poznatky, kterých bylo dosaženo v této diplomové práci. Jsou zde také vyhodnoceny jednotlivé hypotézy, které byly stanoveny na začátku výzkumu.

2. Teoretický rámec

S nar stající pot ebou lidské spole nosti cestovat se zvy–uje nutnost efektivního výzkumu dopravního chování. V minulosti vyufflávaly výzkumné práce poznatky p edev–ím z inflenýrství a ekonomie. Charakteristickým rysem t chto studií nebo odborných lánk byla snaha predikovat poptávku po doprav nebo efektivn navrhovat systémy dopravní infrastruktury. V sou astné dob se hlavní sm ry rozvoje výzkumu dopravního chování koncentrují do vývoje efektivní strategie regulace dopravy a studia dopravního chování jednotlivc . Cíle výzkumu nyní spo ívají p edev–ím ve snaze zm nit nebo ovlivnit chování jednotlivých aktér pomocí promy–len j–í nabídky slufleb ve ejné dopravy nebo souborem legislativních opat ení, které umofl ují lépe regulovat dopravu a sníflit negativní dopady p epravy osob na flivotní prost edí.

V teoretické rovin se volbou dopravního prost edku zabývá p t teoretických koncept . První z nich je teorie racionálního chování. Hlavním rysem této teorie je inspirace z neoklasicistických ekonomických postulát a p edpoklad racionálního chování zú astn ních aktér . Druhý my–lenkový koncept se nazývá teorie plánovaného chování. Na rozdíl od první uvedené teorie nezohled uje poznatky pouze z ekonomie, ale do výzkumu zahrnuje také aspekty ze sociologie a psychologie. Sou ástí teorie plánovaného chování je také hypotéza nízkých náklad , která vysv tluje nekonzistenci mezi postoji a jednáním osob. T etí my–lenkový koncept se jmenuje activity based approach (p ístup založený na ú elu cesty). Hlavní ideou této teorie je, fl cestování odvozujeme od poptávky po lidských innostech. Základním prvkem výzkumu je tedy jednotlivá cesta. tvrtý my–lenkový proud má základ v sociologickém p ístupu, který akcentuje p í rozhodování o volb dopravního prost edku emocionální ást na–í osobnosti. ást zkoumané teorie se prioritn zabývá vnímáním automobilu jako symbolu nezávislosti a svobody majitele. Poslední teoretický koncept uvedený v této diplomové práci se nazývá sociologie mobility. Tento my–lenkový proud se zabývá budoucí prognostikou vývoje v dopravním chování a hodnotí technický pokrok ve vztahu k doprav .

2.1 Teorie racionální volby

Nejastji používaným teoretickým konceptem v dopravní geografii je teorie racionální volby. Tato teorie předpokládá, že v praxi existuje soubor racionálně uvážujících aktérů, kteří mají logické a především promyšlené jednání. Svými činy se snaží maximalizovat svůj užitek a osobní prospěch. Chování jednotlivých účastníků, ale nemusí být navzájem shodné a může se i výrazně lišit. Teorie se zaměřuje na zachycení individuálních rozhodnutí zkoumaných osob.

Hlavním cílem tohoto konceptu je snaha izolovat jednotlivé rozhodovací procesy a transformovat získaná data do podoby proměnných. Předmět empirického zájmu je zpravidla přesněji vymezen jako švolba dopravního prostředí, švolba času cesty, švolba vlastnictví auta atd. (Moldan, 2007). V další fázi výzkumu dochází ke sběru relevantních dat, takto získané prvky výzkumu jsou dále zpracovány a vyhodnocovány dle neoklasicistické teorie.

Předikce poptávky po dopravě byla v 70. letech činností pouze dopravních inženýrů, kteří se zaměřovali na velké infrastrukturní projekty s cílem efektivně odhadnout objem dopravy. V nedávné minulosti došlo k posunu v užití teorie racionální volby. Do popředí zájmu se dostává management dopravy, který si klade za cíl vytvářet aktivní dopravní strategii. Součástí této koncepce je snaha více zdraznit regulační opatření, nejen vytvářet další prostor dopravy. Výzkum se zaměřuje na snahu porozumět dopravnímu chování a pomocí aktivních opatření vytvářet přijatelnou úroveň dopravy v souladu s požadavky cestujících, ekonomiky provozu, ale také ochrany životního prostředí nebo obyvatelstva před negativními vlivy dopravy (hluk, emise, prašnost atd.).

Tabulka 1: Obsahový posun výzkumu z hlediska dopravy

	70. léta 20 století	Sou asnost
Priority	Vytvo it prostor doprav /accomodate transport/	ídit dopravu /managing transport/
Nástroje	Stavby velkých infrastrukturních projekt	Regula ní politika
Výzkumné problémy	Odhady poptávky	Porozum ní a vysv tlení dopravního/ cestovního chování
Teoretické p ístupy	P ístup založený na cest /trip - based approach/	P ístup založený na innosti/ aktivity based approach ó ABA/

Zdroj: Moldan 2008

Mezi charakteristické prvky výzkumných prací, vycházejících z teorie racionální volby pat í: kategorické za azení jedince do systému volby dopravního prost edku, zkoumání alternativních mořností volby cesty nebo ekonomická analýza prost edí aktér . Obecn ě lze z výsledk odborných lánk nebo výzkumných prací usuzovat, že tento teoretický koncept má silnou vypovídající hodnotu p i pot eb generalizace zkoumaných fakt a vysv tlení hlavních sm ru vývoje dopravního chování spole nosti.

Mezi nevýhody tohoto teoretického modelu pat í omezení p i objasn ní celkové variability chování zkoumaných aktér . Dal-í negativum spo ívá v interpretaci výsledk výzkumu. Záv ry a celková doporu ení jsou zpravidla velice deskriptivní a mají generalizující charakter. P evedení obecných hypotéz do roviny zkoumaných znak má pom rn striktn omezené pravidla. Forma výzkumu nutí k vytvá ení um lých kategorií, které nejsou schopny komplexn obsáhnout celkovou realitu. Jednotlivé a unikátní preference aktér jsou švyhlazenyõ do podoby zamý-leného cíle sm ující ke sledovanému tématu a p edm tu výzkumu.

2.2 Teorie plánovaného chování, hypotéza nízkých náklad

Tato teorie byla formulována na začátku devadesátých let profesorem Icekem Ajzenem. Teoretický koncept úspěšně modifikuje teorii racionální volby s využitím poznatků sociální psychologie. Koncept se snaží rozlehnout pozorované mechanismy, které provázejí dopravní chování do čtyř základních částí:

- postoj k chování,
- sociálních norem,
- vnímané behaviorální kontroly,
- intence (jednání).

Na základě zkoumání variability těchto složek se teorie plánovaného chování snaží vysvětlit různé preference zkoumaných aktérů nebo omezení, které mohou vytvářet sociální normy nebo vliv jiných osob na naše rozhodování. Tato teorie do výzkumu volby dopravního prostředí zahrnuje nejenom ekonomické faktory, ale i osobní preference, záměry, plány atd.

Je poměrně úspěšná při odhalování příčin volby v jednotlivých případech. Zároveň výzkumu umožnila s velkou přesností formulovat, jakým způsobem se jedinec rozhoduje v konkrétní situaci. Aplikace teorie plánovaného chování ve výzkumu s sebou nese také řadu omezení. Nejvýraznější nedostatek lze spatřit v nemožnosti efektivně vysvětlit sociální procesy jako celek. Z obecného pohledu je teorie plánovaného chování příliš restriktivní a závěry spolehlivě platí pouze pro konkrétní výzkum, informace nejsou přenositelné do vysvětlení jiných voleb a rozhodnutí.

Tabulka 2: Operacionalizace slovek modelu plánovaného chování

Použití autobusu na cestu do práce		
Postoj k chování: šAfl p í-t pojedu autobusemí myslím, fle celkov to budeí ò	–patné	dobré
Sociální normy: šV t–ina lidí, na nichfl mi záleffí, by souhlasila s tím, abych jel p í-t autobusemò.	pravd podobn ano	ne
Vnímaná behaviorální kontrola: šJet p í-t autem by byloí ò	snadné	obtíffné
Intence: šPlánuji jet p í-t autobusemí ò	pravd podobn ano	ne

Zdroj: Moldan 2008

2.3 Activity based approach

Tento teoretický koncept je velice komplexní a zahrnuje v sob nejenom prvky z geografie, ale také z obor ekonomie, sociologie nebo psychologie. Teorie activity based approach za le uje do celkového rámce uvařovaných skute ností také fakt, fle pot eba cestování je odvozená po poptávce výkonu lidských inností. Základní výzkumnou jednotkou je cesta (trip).

Activity based approach vznikl v 70. letech jako reakce na nutnost smysluplného managementu dopravy, který se více zam oval na efektivní vyuffití dopravního systému, nefl na výstavbu nových kapacit dopravní infrastruktury. Výzkum zohled uje nehomogenitu sociálních skupin, flivotních styl , nebo pracovního za azení v rámci spole nosti.

P i aplikaci tohoto konceptu je nutné brát v potaz, fle se jedná spí–e o et zec r zných p ístup , které nemají jednotné ukotvení. Ve výzkumných pracích nebo odborných lánkách se v r zné mí e prolínají charakteristické p ístupy (McNally 2000).

Charakteristické p ístupy teorie activity based approach (p evzato z Moldan 2008):

- cestování / travel je odvozeno od poptávky po ú asti na r zných innostech,

- relevantní jednotkou analýzy jsou sekvence nebo vzorce chování (et zce), nikoliv individuální cesty,
- domácnost nebo sociální struktury ovlivují cestovní chování a úasti na innostech,
- prostorové, časové a dopravní souvislosti a vztahy mezi osobami omezují jak úast na innostech, tak dopravní chování,
- ABAs reflektuje časování a plánování aktivit v čase a prostou.

2.4 Emocionální a symbolický aspekt dopravního chování

Tento koncept máme chápát jako reakci na nástup automobilismu, který se stal dominantním stylem cestování. Snaží se reagovat na nedokonalé neoklasicistické teorie racionální volby. Degradace zkoumaného fenoménu na pouhou racionální jednotku se ukázalo jako nedostatečné. Další vymezení tohoto myšlenkového směru v rámci neoklasicistické teorii racionální volby se týká přílišné koncentrace na ekonomické faktory a opomínání emocionálních sloflek při rozhodování o volbě dopravního prostředku (Sheller, 2003).

Odlíhý způsob zkoumání skutečnosti oproti předchozím teoriím tvoří soubor študia emocionálních a symbolických aspektů při volbě dopravního prostředku. Tyto práce nahrazují prázdné místo teorie racionální volby a snaží se vnímat automobilismus jako fenomén. V rámci sociologického výzkumu je nutné nahlíšet na š vysv tlující mechanismy reprodukce sociálních norem a kulturní správy emocí v tzv. automobilové společnosti (Urry, 2000).

Podle autorů podcenila teorie racionální volby hloubku vztahu, kterou lidé mají k cestování automobilovou dopravou. Lidé jsou hluboce sociálně a kulturně zapuťeni v užívání automobilu (Sheller, 2003).

Výzkum pomocí tohoto myšlenkového proudu je úspěšný v zachycení sociální struktury aktérů nebo jednotlivých mechanismů ovlivujících volbu dopravního prostředku.

2.5 Sociologie mobility

Auto i Larssen a Urry výrazně rozšířili zájem o výzkum dopravní geografie. Třetími jejich práce se staly možné predikce v budoucím vývoji dopravního chování lidstva. V níže uvedených kategoriích se snaží auto i vysvětlit dopravní chování na principu subsidiarity nebo komplexity. Jejich výzkum je zaměřen především na analýzu, zda je popisovaný prvek spíše vytlačován do pozadí technickým pokrokem lidstva, nebo zda nová technologická změna spíše doplňuje a rozvíjí současný stav dopravy.

Auto i definovali pět hlavních kategorií dopravního chování:

- fyzické cestování osob za prací, volným časem, rodinným životem a potěšením, které zahrnuje i migraci nebo únik,
- fyzický pohyb především výrobce, spotřebitel a maloobchodník,
- imaginární cestování například prostřednictvím vzpomínek, textů, obrázků, televize a filmu,
- virtuální cestování prostřednictvím internetu například ujmou geografické sociální vzdálenosti,
- komunikativní cestování prostřednictvím osobních zpráv, psaným dopisem, pohlednicí, telefonem, emailem, zprávou SMS nebo prostřednictvím videokonferencí.

2.6 Vliv racionality při každodenní volbě dopravního prostředku

Při hledání významu spojení širší racionalita při volbě dopravního prostředku se v různých teoriích vyskytuje mnoho výkladů. Charakteristika racionality se používá jako východisko při diskuzi o povaze volby jednotlivých dopravních prostředků. Podle Shütze (1976) má pojem racionálního chování v souvislosti s jednáním tyto následující významy:

- uvážené (deliberate),
- plánované, projektované (projected),
- zahrnující volbu mezi prostředky k dosažení určitého cíle,

- rozumné (reasonable),
- logické,
- předvídatelné (predictable).

Rutinní jednání v každodenním životě je **uvážené** pouze do té míry, do jaké se vztahuje zpětně k předchozímu aktu úvahy, která kdysi předcházela tvorbě pravidla nebo vzorce, který je nyní brán jedincem jako standard pro jeho vlastní jednání. Každodenní rozhodovací procesy, jsou ovlivněny předchozí úvahou, která vytvořila pravidla vlastního jednání. Uváženost při rozhodování také znamená šdramatický převrat v představitelnosti o vzájemně si konkurujících smlouvách jednání Shütz (1976).

Při každodenních volbách se aktéři rozhodují na základě aktuální situace a pravidla neaplikují pravidla mechanickým způsobem. Při vznikajících potížích se v našem v domě odehrává analýza situace, která vede k vnímání, interpretaci, hodnocení, racionalizaci nebo reflexi při rozhodovacích procesech. Naše zdánlivě mechanicky opakované nastupování do auta s velkou pravděpodobností obsahuje mnohé prvky našeho předchozího rozhodování o tom, proč použít tento dopravní prostředek, navzdory tomu, že v současné situaci o svém chování v něm neuvažujeme, natož abychom byli schopni své dříve vyjádřit slovně Giddens (1984).

Při pravidelných cestách do školy nebo do zaměstnání použijeme dopravní prostředek zcela rutinně. V nenadálé situaci, kdy nebude v našem v domě existovat dostatečně silná analogie pro předchozí události (pravidelná dopravní zácpa, stavební omezení, růst nebo pokles ceny pohonných hmot) budeme více rozmyšlet možné cestovní alternativy.

Při každodenních rutinních dopravních volbách, lze uvažovat o **plánovaném chování** pouze za předpokladu, pokud je k tomuto jednání vázán nějaký konkrétní dlouhodobý cíl. Má-li být tedy každodenní mobilita a volba dopravního prostředku plánovaná, měli bychom být schopni identifikovat její cíle, účel i její smysl, a to alespoň v dlouhodobém horizontu opakování určité rutiny Braun Kohlová (2012).

V odborné literatuře zabývající se volbou dopravního prostředku nalezneme poměrně protichůdné názory. Na jedné straně stojí dopravní inženýři, kteří zdůrazňují roli přístupu založeného na aktivitě (active based approach) McNally (2000). Jiná skupina autorů zdůrazňuje skutečnost, že doprava není hlavním cílem, ale pouze

prostředkem k dosažení jiných cílů, které nejsou spojeny s realizovanou cestou. Urry (2000) ve své publikaci zdrazuje, že lidská pirozenost je sdílet prostor s ostatními lidmi, kteří jsou nám blízcí nebo jsou potěbní k různým sociálním interakcím.

V odborné literatuře existuje velké množství publikací, které se zabývají unikátní rolí automobilu a jeho speciální hodnotou pro jejich užívatelky. Při analýze selhání regulačních mechanismů veřejné dopravy, je nutné vzít v potaz jedinou hodnotu, kterou má pro jedince cestování autem (Mann, Abraham, 2006). Mezi další obdobné argumenty podporující používání automobilu patří pocit soukromí, domáckosti, pocit osvobození, zplnomocnění a sociální inkluze (Hochschild, 1983). Pro určitou část užívatelů představuje řízení automobilu specifický pozitivní pocit svobody a nezávislosti (Hochschild, 1983). U sledovaných osob může být úroveň zkoumaných emocí velice rozdílná.

Každodenní plánované dopravní chování lze spatřovat také v postoji, kdy člověk využívá pouze prostředky veřejné dopravy, kolo nebo chůzi ve snaze omezit nepříznivé ekologické dopady individuální automobilové dopravy. Opačné chování lze identifikovat, když člověk používá při svých cestách drahý automobil, aby vyjádřil svůj pocit nadřazenosti a sociálního postavení ve společnosti. Samotný cílnáho jednání se nevytváří znovu při každodenní volbě dopravního prostředku, ale je přítomen v podobě vzorce chování.

Co se týká **volby mezi různými alternativami**, máme své každodenní jednání chápat jako výběr. Výběr však šnutn nemusí zahrnovat v domou volbu mezi alternativami, která předpokládá úvahu, volbu a preference (Shütz, 1976). Ke změnám v dopravním chování osob dochází při náhlých nepředvídatelných jevech, pro které nemáme v náší mysli vytvořenou dostatečnou analogii. U jedince s lépe formulovanými cíli na úrovni diskursivního vědomí lze předpokládat, že bude operovat s různými cíli a alternativami k jeho dosažení. Zvolenými cíli může například posílit svoji prestiž nebo chránit životní prostředí (Braun Kohlová, 2012). Otázkou zůstává nakolik, je naše každodenní volba dopravního prostředku ovlivněna vzorci chování, minulými zkušenostmi, tradicemi nebo různými společenskými normami.

Obecně máme definovat **rozumnost** jako soubor jednání, kdy se vyhýbáme mechanickému aplikování precedentů. Naopak se snažíme aktivně vymyslet nový způsob řešení problému, který musíme zvládnout.

Při každodenním cestování nelze předpokládat, že by si člověk pomohl nejlepší nabídkou z hlediska všech charakteristik cesty. Na celkové zhodnocení situace se člověk zaměří, ať už po významných nebo po déle trvajících komplikacích na jeho pravidelné cestě. Dopravní komplikace vznikající při dojíždění, vnímá jedinec jako tlak, který ho nutí uvažovat nad různými alternativami.

Při zkoumání otázky, proč dojíždějí lidé vždy autem, i přes nepříznivé okolnosti cesty (dopravní zácpy nebo obtížné parkování) jsou v literatuře uváděny tyto důvody. První důvod je obvykle spojen s povahou práce, při které jedinci potřebují dopravní prostředek i během pracovní doby. Druhý důvod se týká dlouhodobé snahy jedince získat společenské uznání za předpoklad, že u referenční skupiny toto chování skutečně vede k zamýšlenému cíli.

Při posuzování **logičnosti** volby dopravního prostředku je nutné si uvědomit, že se nejedná o analogii získávání informací ve smyslu uznané platnosti postupu někým jiným (Shütz, 1983). Pozorovaný rozhodovací proces má validní hodnotu pouze z pohledu aktéra. Tento výzkumný závěr je poměrně omezující. Při doslovné interpretaci těchto závěrů by bylo složitě vytvořit potřebný metodologický nástroj zkoumání. Nezpochybnitelným faktem přesto zůstává rozpor mezi logickým jednáním, jak ho vnímá aktér a jak ho vnímá výzkumník.

Při výzkumu **předpověditelnosti** v oblasti sociálních věd se pracuje s pravděpodobností výskytu zkoumaného jevu. Modely nikdy nepracují s jistotou, jako například v technických vědách.

Volba dopravního prostředku při pravidelném dojíždění do zaměstnání nebo do školy je poměrně předpověditelná, jedná se o rutinní chování s předem známými omezeními a odhadnutelnými preferencemi účastníků. Volba dopravního prostředku je proto poměrně konzistentní a lze ji snadno predikovat.

2.7 Volba dopravního prostředku jako výzkumné téma v literatuře

2.7.1 Volba dopravního prostředku v české literatuře

Mezi české autorky, které zkoumají problematiku volby dopravního prostředku patří Markéta Braun Kohlová. V roce 2012 vyšla její publikace s názvem *Cesty mstém*. V této knize se autorka zabývá otázkou dopravní problematiky z pohledu udržitelnosti individuální automobilové přepravy v dnešním moderním velkomstě. Kniha přispívá k rozvoji sociologické koncepce chápání aktérů, jejich motivačních i regulačních mechanismů, které ovlivňují volbu dopravního prostředku. Připravení obecných znaků jednotlivých skupin autorka, zobrazení pomocí typologie aktérů a odlišných projevů racionality.

Volbu dopravního prostředku řeší studie š *Analýza každodenního dopravního chování dospělého českého obyvatelstva a nástroje regulace dopravy*. Tato práce byla vytvořena v organizaci Centrum pro otázky životního prostředí jako projekt pro ministerstvo dopravy, který byl financován z prostředků Evropského fondu regionálního rozvoje. Tento výzkum se zaměřil na zkoumání otázek, proč a jak si lidé vybírají různé dopravní prostředky. Výzkumná práce zahrnuje analýzu faktorů vysvětlujících volbu jednotlivých dopravních prostředků. Analyzují se zde regulační opatření omezující individuální automobilovou dopravu. Znalost těchto procesů je nezbytná pro tvorbu efektivních dopravních rozhodnutí státu nebo místních samospráv.

V odborném článku *Šdiferenciace nabídky dopravních přežitostí v českých obcích a sociografický mikroregionech* řeší autoři M. Marada a V. Květo dopravní obslužnost venkovských a periferních regionů České republiky. Před rokem 1989 měla Česká republika hustou síť veřejné dopravy. Po roce 1989 došlo ke změně dopravního chování obyvatel. Postupně se zvyšoval podíl individuální přepravy a klesal význam veřejné dopravy. První část článku se zaměřuje na zkoumání dopravní problematiky pomocí analýzy diferenciace dopravních přežitostí na bázi obcí a sociogeografických regionů. Druhá část se zabývá stanovením míry vlivu předpokládaných sociogeografických a geosociálních faktorů podmiňujících diferenciace dopravních přežitostí. Ve zbytku článku je vytvořena typologie sociogeografických regionů z hlediska dopravních přežitostí. V blízké budoucnosti lze předpokládat, že vývoj

dopravní obslužnosti v malých obcích a periferních částech bude mít tyto typické jevy: nárůst podílu užívatelů automobilů, rušení regionálních železničních tratí a jejich nahrazení autobusovými spoji a další úbytek podílu spojů veřejné dopravy.

2.7.2 Volba dopravního prostředku v zahraniční literatuře

Publikace Handbook of Transport Modelling v duchu teorie racionální volby se zabývá modelováním dopravních situací. Předmětem zkoumání je tvorba aktuálních datových modelů, ocenění výkonnosti a nákladů dopravy a vytvářením nových empirických metod měření výkonnosti dopravy. Publikace obsahuje také modely případových studií, které se týkají modelování různých druhů dopravních módů. Její specifické aplikace pro veřejnou dopravu, dopravu ve městech nebo efektivní logistikou. Tato kniha obsahuje rozbor nových trendů, které vznikly v dopravním inženýrství v posledních letech. Publikace poskytuje náhled do využití teorie racionální volby v praxi.

Odborný článek Passion and heart in transport se zabývá současným prudkým rozvojem automobilismu. Povaha odborného článku spadá do teoretického konceptu sociálních a emocionálních aspektů při volbě dopravního prostředku. Cílem článku je rozkrýt široké spektrum kulturních i sociálních aspektů, které se podílejí na životě v automobilové společnosti. Je zde charakterizováno šest typů lidí automobilů: a) vášnivý člověk, b) každodenní člověk, c) uživatel automobilu, d) přesvědčený uživatel veřejné dopravy a cyklistiky, e) každodenní uživatel veřejné dopravy a cyklistiky, f) uživatel veřejné dopravy nebo cyklistiky. Tento článek obsahuje také rozbor vnímání vztahu respondentů mezi životním prostředím a automobilismem. Tyto postoje jsou dále analyzovány a diskutovány.

2.8 Vyuffití teoretických poznatk p i konstrukci výzkumu volby dopravního prost edku ve zkoumané lokalit

V teoretickém rozboru byly p edstaveny základní my-lenkové sm ry a uveden rozbor vnímání racionality p i volb dopravního prost edku. Kapitola je dopln na p ehledem eské i zahrani ní literatury o volb dopravního prost edku. Poznátky a postupy z prací autor byly vyuffity p i sestavování vlastních teoretických a metodologických východisek pro výzkum.

P i rozhodování o výb ru teorií pro výzkum aspekt ovliv ující volbu dopravního prost edku byly vybrány z p ti studovaných teorií dv , které nejlépe vystihují zám ry této diplomové práce.

Hlavní ást diplomové práci erpala p edev-ím z první vybrané **teorie racionálního chování**. Cílem výzkumu vycházející z této teorie bylo izolování jednotlivých prvk v rozhodovacím procesu. Sledované prvky tvo í a) charakteristika jednotlivých alternativ dopravy, b) individuální charakteristika jedince, c) charakteristika prost edí, ve kterém se pohybují jedinci. Teorie racionálního chování se vyzna uje schopností popsat dominantní společenské trendy, zobecnit a vysv tlít získaná data a popsat ur ující trendy vývoje společnosti, což bylo vyuffito v provedených analýzách a v dotazníkovém -et ení. Mezi nevýhody teorie racionální volby pat í popisné charakteristiky, nedostate né vysv tlení variability, p edev-ím v oblasti asu, finan ních náklad , sociálních vazeb a struktur společnosti. Jednotlivé volby jsou zpravidla vyhlazeny do zamý-leného celkového rámce.

Z d vodu vý-e zmín ných nevýhod pro odstín ní a dopln ní výzkumu byla vyuffita druhá **teorie emocionálních a symbolických aspekt** p i volb dopravního prost edku. Dopln uje a zp es uje výzkum v oblastech, kde selhává teorie racionálního chování. Zam uje se p edev-ím na emocionální a sociální aspekty volby dopravního prost edku: na význam společenské prestiže p i volb dopravního prost edku, na neracionální vnímání benefit spojených s volbou automobilu. Moldan, (2007) uvádí, že tento p ístup produkuje poznátky zakotvené v datech, neposkytuje konceptualizaci i operacionalizaci klí ových prom nných, statkového významu nebo flexibility, které by umofnili ov ení platnosti navržené teorie.

Při volbě jednotlivých indikátorů bylo inspirováno z knihy Cesty směrem od Markéty Braun Kohlové. Autorka vyvozuje devět hypotéz při analýze dopravního chování. Pro potřeby diplomové práce bylo převzato a upraveno šest hypotéz, které byly transformovány do podoby indikátorů vystihující charakter práce. Vyloučeny jako nevyhovující byly ekonomická omezení, efekt zaměstnání a jeho povahy a efekt preferovaného bydliště jako součást životního stylu.

3. Metodický postup výzkumu

3.1 Stručná charakteristika ekonomických a demografických poměrů ve Zruči nad Sázavou

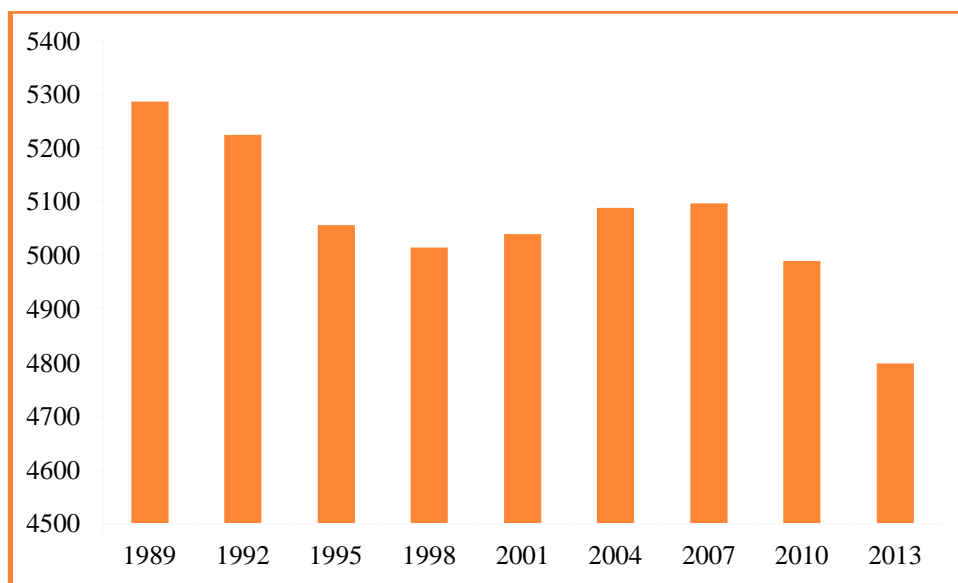
Zruč nad Sázavou byla vybrána jako zástupce malého města ležící v relativně periferní poloze v rámci České republiky s jedním dominantním zaměstnavatelem, který ukončil svojí činnost během porevoluční transformace. Tato skutečnost měla vliv na nabídku pracovních příležitostí ve městě a změnu dopravního chování obyvatelstva.

Na začátku devadesátých let byl hlavním zaměstnavatelem ve městě Zruč nad Sázavou obuvnický podnik Sázavan, který poskytoval práci téměř tisícům lidí. Po neúspěšné kuponové privatizaci se podnik postupně restrukturalizoval, utlumoval svoji výrobu a začal propouštět zaměstnance. Definitivní uzavření továrny nastalo v roce 1997. S krachem továrny prudce vzrostla nezaměstnanost, která kulminovala na hranici 30 procent v roce 1998. Město se stalo plnit svojí důležitou úlohu centra dojížděky za prací. Znaméná část obyvatel byla nucena hledat nové zaměstnání s každodenním dojížděním do okolních měst. Uzavření továrny Sázavan a dojíždění za prací způsobilo celou řadu negativních jevů. Došlo k uzavírání obchodů, restaurací a omezení služeb, což mělo za následek rozpad sociálního a kulturního života ve městě. Zastupitelstvo města se snažilo řešit nezaměstnanost přilákáním zahraničních investorů. V areálu bývalého Sázavanu začalo působit několik menších firem, které vytvořily pracovní příležitosti pro řádově stovky zaměstnanců. Zároveň vznikla promyslová zóna, kde byla postavena japonská firma ASMO. Investice na šzelené louce vytvořila přibližně 200 pracovních míst. Tento stav však nepokryl poptávku praceschopného obyvatelstva, která čítá řádově tisíce lidí. Mladé generaci nebylo město schopno nabídnout zajímavé pracovní příležitosti, proto tato skupina obyvatelstva opouští město a stahuje se natrvalo do větších měst, jako jsou Praha, Brno nebo Plzeň.

Na začátku sledovaného období v roce 1989 žilo ve Zruč nad Sázavou 5265 obyvatel. Číslo je nutné navýšit o zhruba 1000 studentů, brigádníků, zahraničních zaměstnanců a stávkářů, kteří zde přechodně žili na internátech nebo ubytovnách. Po uzavření továrny v roce 1997 došlo k poklesu počtu obyvatel. Rok po krachu Sázavanu se počet obyvatel stabilizoval na počtu 4 978. Mezi lety 2002 a 2004 byl zaznamenán

mírný nárůst obyvatelstva, tento jev nebyl způsoben zvýšením porodnosti, ale především hromaděním cizích státních příslušníků. V roce 2006 žilo ve městě 5015 obyvatel. V posledních letech se počet obyvatel snížil, podle posledních dostupných dat k 1.7.2013 žilo ve městě 4882 obyvatel.

Graf 1: Vývoj počtu obyvatel ve Zruči nad Sázavou v období 1989- 2013¹



Zdroj: městský úřad Zruč nad Sázavou

3.2 Dopravní poloha města

Zruč nad Sázavou leží ve východní části Středočeského kraje, nedaleko hranice s krajem Vysočina. Město se nachází přibližně kilometr severně od dálnice D1. Od hlavního města Prahy je Zruč nad Sázavou vzdálena přibližně 70 kilometrů. Nejblíže v okolí města, která poskytují možnost zastavení nebo vzdalování ve vzdálenosti do 50 kilometrů jsou: Kolín, Kutná Hora, Mělník, Ledeč nad Sázavou, Světlá nad Sázavou, Vlašim, Benešov a Uhlířské Janovice.

Z výše uvedených měst do vzdálenosti 50 kilometrů byla vybrána Kutná Hora, Ledeč nad Sázavou a Vlašim na základě vyhodnocení dat ze sčítání lidu, domů a bytů v letech 1991 a 2001. Po Praze, která je dominantní správní centrum, kam se koncentruje

¹ Stav k 1.7.2013

nejvíše proud dojících, byla tato tím sta dle dostupných dat nejastěji cíli dojíky do zaměstnání a do škol.

Sítání lidu, domů a bytů probíhlo v roce 1991 a 2001. Data z posledního sítání z roku 2011 nejsou ještě k dispozici. Pro potřeby výzkumu v této diplomové práci byl využit soubor s názvem Šmrová vyjížka z obcí a měst. Tento rozsáhlý soubor obsahuje údaje o smrech vyjížky za práci a do škol ze všech měst a obcí z české republiky. V tabulce 3 jsou uvedeny nejastější smry ze Zruče nad Sázavou.

Tabulka 3: Smrová vyjížka ze Zruče nad Sázavou v roce 1991 a 2001

Smr vyjížky	1991	2001
Praha	121	366
Kutná Hora	101	113
Vlašim	61	71
Ledeč nad Sázavou	89	84
Dolní Kralovice	34	67
Kácov	45	23
Trhový Štěpánov	23	19

Zdroj: SLDB 1991, 2001

3.3 Silniční a železniční infrastruktura

Při silniční cestě do Prahy je nejrychlejší a nejkratší spojení po dálnici D1. Hlavním nedostatkem této komunikace jsou především betonové úseky dálnice, které vyžadují urychlenou rekonstrukci. Nejhorší situace je v pravém jízdním pruhu dálnice. Zanedbávání údržby a přetížené kamiony zde poškodily povrch vozovky. Další omezení při cestování po této komunikaci představují časté dopravní zácpy. V případě dopravní nehody je provoz po dálnici omezený a výrazně se prodlužuje dojezdový čas.

Pro cestu do Kutné Hory se využívá silnice číselné číslo 126. Tato komunikace je v dobrém technickém stavu s kvalitním asfaltovým povrchem. Silnice byla v osmdesátých letech minulého století optimalizovaná a nevyskytují se zde nebezpečné úseky.

Dopravní spojení s Vlastimí je zajištěno po silnici číslo 126. Komunikace je ve špatném technickém stavu, obsahuje řadu dopravně závadných míst (úzké mosty, velice prudké zatáčky, nepřehledné horizonty, nevyhovující přechody pro jezdce).

Do Ledče nad Sázavou lze dojet po silnici číslo 336. Uvedená komunikace je v dobrém technickém stavu s kvalitním asfaltovým povrchem.

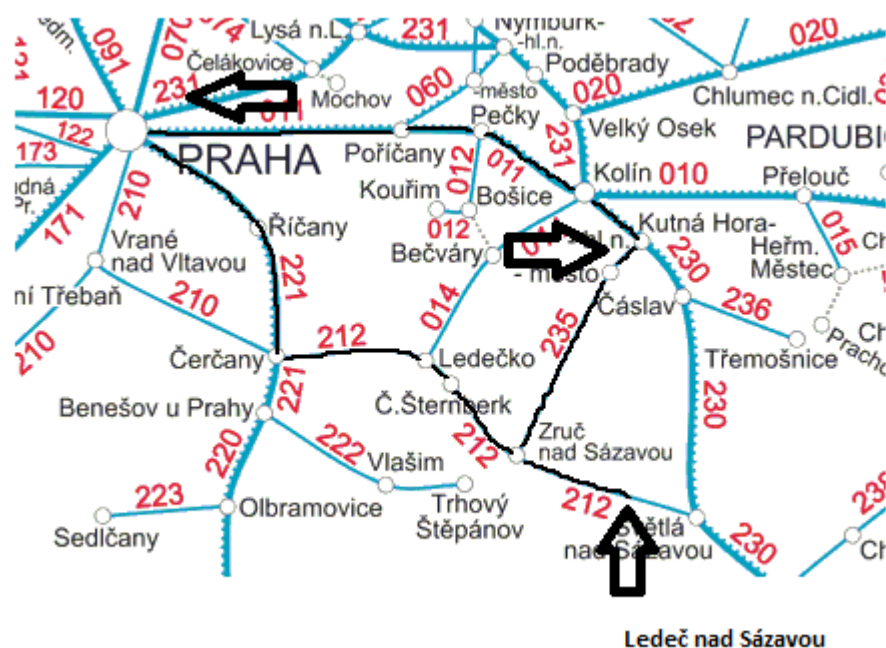
Obrázek 1: Vyznačení silničních tras do sledovaných měst



Zdroj: Mapy.cz, vlastní zpracování

řelezniční trať procházející Zručí nad Sázavou byly zbudovány na začátku 20. století. Pro regionální trať na zkoumaném území jsou typické prudké oblouky zatáček, nízká cestovní rychlost a stanice vzdálené daleko od center měst nebo vesnic. V době svého vzniku byly konstruovány na rychlost maximálně 60 kilometrů v hodině. Kvůli absenci zabezpečení dopravních přejezdů závorami a nevyhovujícími výhledy pro jezdce je na mnoha místech rychlost jízdy ještě snížena.

Obrázek 2: Vyznačení fizebních tratí do cílových měst



Zdroj: Idos.cz, vlastní zpracování

3.4 Charakteristika a dle vod aplikace jednotlivých indikátorů

V této podkapitole jsou stručně charakterizovány jednotlivé indikátory, které jsou použity při analýze aspektů ovlivňujících volbu dopravního prostředku v kapitole 4. Tyto indikátory byly zvoleny na základě etby literatury a studia odborných článků diskutované v druhé kapitole. V této části práce je také zavedeno, pro které byly vybrány právě tyto ukazatele.

- **Doba přepravy na sledovaných trasách:** Tento indikátor uvádí, jak dlouho trvá přeprava při využití různých dopravních prostředků na sledované trase. Cestovní čas různých dopravních prostředků se měří v minutách. Informace o době přepravy pro vešnou dopravu je možné vyhledat na internetových serverech. Přepravní čas při použití automobilu lze získat pomocí vyhledávacího spojení,

který je k dispozici na serverech Google, Seznam apod. Cestovní pas byl vybrán jako základní hledisko při výzkumu o preferencích volby dopravního prostředí.

- **Finanční aspekt cest:** Ukazuje náklady na jednotlivou cestu na zkoumaných trasách. V diplomové práci jsou hodnoceny ceny jízdenek vlakové a autobusové dopravy. Při určení nákladů za automobilovou dopravu se nepočítalo s tzv. započítanými náklady, cenová kalkulace byla provedena pouze za palivo. Cena spolujízdy byla určena pomocí zprůměrovaných hodnot zjištěných v dotazníkovém šetření. Finanční aspekt dopravy je velice důležitý, dopravní náklady tvoří významnou část rozpočtu pro většinu lidí.
- **Počet spojů ve veřejné dopravě:** Zde jsou hodnoceny dvě základní kategorie: počet spojů v pracovní dny a počet spojů v neděli. Tyto dvě kategorie zkoumají počet vlakových, autobusových a obou druhů dopravy dohromady. Počet spojů ve veřejné dopravě nám poskytuje informace o potenciálních možnostech ve veřejné dopravě a zajištění dopravní obslužnosti.
- **Vzdálenost zastávek ve veřejné dopravě od místa bydliště:** Tento indikátor zkoumá, jak ovlivňuje docházková vzdálenost na zastávky ve veřejné dopravě volbu dopravního prostředí. Vzdálenost zastávek ve veřejné dopravě sice přímo neovlivňuje volbu dopravního prostředí, ale výsledky jsou validní při posouzení preferencí volby dopravního prostředí.
- **Socioekonomické charakteristiky:** Vybrané socioekonomické ukazatele: pohlaví, vzdělání, student nebo pracující, byly využity pro zjištění preferencí o volbě dopravního prostředí a pravidelném dojíždění.
- **Emocionální a sociální rozměr volby dopravního prostředí:** Při operacionalizaci tohoto indikátoru byly použity otázky z publikace Cesty mstem od autorky M. Brau-Kohlové (2012). Předmětem zkoumání je ověření těchto dvou tvrzení:
 - skutečnost, zda má osoba v zamýšlení nějaké podřízení, ovlivňuje volbu dopravního prostředí kladným směrem k automobilu,
 - souhlas s tvrzením, že ve veřejnou dopravu přecházejí pouze lidé, kteří si nemohou dovolit nic jiného (měřená pomocí Lickrtových škál).

3.5 Výzkum primárních zdroj

3.5.1 Úvod do dotazníkového šetření

Hlavní část dat pro výzkum volby dopravního prostředku byla získána pomocí dotazníkového šetření. Otázky, které se objevují v dotazníku, byly inspirovány z obdobných šetření, které ve svých pracích poučila Braun-Kohlová (2012) nebo Moldan (2008). Pro potěby této práce byl dotazník šetření upraven. Dotazníkové šetření je uvedeno v příloze diplomové práce. Celkem se podařilo oslovit 361 respondentů.

Při analýze vybraných indikátorů ovlivňujících volbu dopravního prostředku v kapitole 4 bylo dotazníkové šetření využito v těchto podkapitolách: emocionální a sociální aspekty volby dopravního prostředku, vybrané socioekonomické charakteristiky při volbě dopravního prostředku a efekt charakteristiky bydliště. Povaha zkoumaných jevů neumožnila aplikaci sekundárních dat.

Při posuzování specifík a odlišností při volbě dopravního prostředku na jednotlivých zkoumaných trasách se plně využilo dotazníkové šetření.

Součástí výzkumu primárních zdrojů byl strukturovaný rozhovor se starostou města Mgr. Martinem Hujerem. V tomto případě se nejednalo o klasický dotazník, ale o dotazování formou řízeného rozhovoru. Hlavním tématem byla dostupnost a rozvoj dopravy pro obyvatele města Zruče nad Sázavou.

3.5.2 Úsporiádání výzkumu, volba jednotlivých otázek do dotazníku

První část dotazníkového šetření byla strukturována jako kvalitativní výzkum s uzavřenými odpověďmi. V této části lidé odpovídali na otázky týkající se volby dopravního prostředku a své odpovědi vybírali z předem připravených možností, které vyjadřovaly preference.

Druhá část dotazníku byla koncipovaná jako kvalitativní výzkum s otevřenými odpověďmi. Účastníkům byly pokládány otázky, aby se volným vyprávěním (narativem) vyjádřili ke zkoumaným faktorům dopravního chování. Dotazník byl sestaven na

základ metod bibliografické sociologie. Nestrukturalizovaná forma výzkumu umožní lépe zachytit komplexní informace od aktérů. Tento způsob výzkumu slouží k obohacení dotazníkového šetření a umožní lépe pochopit zkoumané děje. Touto formou byli respondenti tázáni například na nedostatky, které vnímají při dojíždění na uvedených trasách.

Otázky do dotazníku byly sestaveny s ohledem na zvolenou teorii racionální volby. Pro doplnění je část otázek v dotazníku věnována emocionálnímu a sociálnímu aspektu volby dopravního prostředku. Respondenti byli tázáni například na způsob cestování, vzdálenost bydliště od zastávek ve veřejné dopravě, zjišťovány byly také socioekonomické ukazatele. Součástí dotazníkového šetření byl také vztah k vnímání automobilismu jako prestižního způsobu cestování.

3.5.3 Struktura a forma dotazníkového šetření

V této podkapitole jsou přehledně uspořádány faktické informace, které byly relevantní pro dotazníkové šetření v této diplomové práci.

- **Předmět šetření:** objasní preferenci a omezení při volbě dopravního prostředku při pravidelném dojíždění ze Zruče nad Sázavou.
- **Sledované území:** Šetření probíhalo na katastrální územní části Zruče nad Sázavou.
- **Termín šetření:** Dotazníkové šetření probíhalo od března 2012 do října 2012.
- **Způsob dotazování:** Dotazování bylo prováděno v dopravních prostředcích, na zastávkách ve veřejné dopravě (před odjezdem dopravního prostředku) nebo osobní návštěvou u respondenta. V případě, že účastníci dojížděli do zkoumaných míst pouze automobilem, byli s nimi dotazník sepsán při osobní návštěvě.
- **Charakteristika respondentů:** Pro potřeby výzkumu bylo nezbytné, aby měly dotazované osoby trvalé bydliště ve Zruči nad Sázavou a dojížděly pravidelně do zaměstnání nebo do škol (každodenně nebo jednou za týden)

do jednoho ze čtyř sledovaných m. st. Do výzkumu nebyli zahrnuti lidé, kteří dojíždí již pouze nepravidelně.

- **Základní nezávislé ukazatele:**

- pohlaví: muž, žena,
- ekonomická aktivita: studenti, pracující,
- frekvence dojíždění: denní, týdenní
- vzdělání: základní, střední, vyšší odborné, vysokoškolské.

- **Zkoumané trasy:**

- Zru nad Sázavou - Praha,
- Zru nad Sázavou - Kutná Hora,
- Zru nad Sázavou - Vlašim,
- Zru nad Sázavou - Ledce nad Sázavou.

3.6 Sekundární data

- **Informace o dostupnosti dopravy:** Data tohoto charakteru slouží v diplomové práci k analýze cestovní dostupnosti zkoumaných dopravních prostředků, finančního aspektu volby dopravního prostředku a zjištění intervalu veškeré dopravy. Hlavním zdrojem těchto sekundárních dat jsou internetové servery: www.idos.cz a www.mapy.cz.
- **Demografické informace:** Vývoj počtu obyvatel v letech 1989-2013 je uveden v grafu 3.1 v kapitole 3. Tyto informace přímo nesouvisí s volbou dopravního prostředku ve zkoumané lokalitě, ale mají vypovídající hodnotu pro posouzení celkové situace ve zkoumaném m. st.
- **Data ze sčítání obyvatel 1991 a 2001:** Pro potřebu náhodného výzkumu byl vybrán soubor dat šesti obcí vyjíždějících z obcí. Tento rozsáhlý soubor obsahuje údaje o vyjížděcích z obcí do jednotlivých zkoumaných m. st. Tyto informace jsou nezbytné pro určení hlavních směrů cest do zaměstnání a do škol ze Zru nad Sázavou.

4. Analýza vybraných indikátorů ovlivňujících volbu dopravního prostředku ve zkoumané lokalitě

4.1 Úsporiadání výzkumu, diskuze volby jednotlivých indikátorů

V této části diplomové práce je analyzováno šest indikátorů, které ovlivňují volbu dopravního prostředku.

Zkoumané aspekty ovlivňující volbu dopravního prostředku:

- cestovní čas při použití různých druhů dopravy,
- finanční náklady při použití různých druhů dopravy,
- interval spoj ve veřejné dopravě,
- vybrané socioekonomické charakteristiky ovlivňující volbu dopravního prostředku,
- umístění bydliště od zastávek ve veřejné dopravě,
- symbolický a emocionální dopad volby dopravního prostředku.

V první části každé podkapitoly budou uvedeny základní informace o sledovaných charakteristikách a dříve předpoklady pro výzkum. V druhé části každé podkapitoly budou prezentována získaná data ve formě tabulek nebo grafů. V závěrečné části každé podkapitoly bude provedeno zhodnocení.

4.2 Cestovní čas při použití různých druhů dopravy

V této podkapitole byl testován vliv časové dostupnosti při volbě dopravního prostředku na jednotlivých trasách.

Sledované ukazatele v této podkapitole:

- doba přepravy autem,
- doba přepravy vlakem,
- doba přepravy autobusem.

Vzhledem k charakteru výzkumu nepotítáme s tzv. travel time (časová dostupnost od místa bydlišt do cílového místa), operujeme zde s pouze s ásem, který stráví cestující v dopravním prost edku. Na základ obecného odhadu charakteristik jednotlivých tras m ťeme stanovit jednotlivé dí í p edpoklady v této podkapitole:

V této podkapitole byly stanoveny dí í p edpoklady:

- P í cest do Prahy není automobil o mnoho rychlejš než autobus.
- Nejkonkuren n ji se jeví vlaková doprava na trase Zru nad Sázavou - Lede nad Sázavou.
- Automobil je nejrychlejším zp sobem dopravy na trase Zru nad Sázavou. ó Vlaím.

Tabulka 4: Doba p epravy v minutách na sledovaných trasách p í pouíití r zných druh dopravy

Trasa	Automobil	Autobus	Vlak
Zru n. S. ó Praha	45	65	135
Zru n. S. ó Kutná Hora	34	55	70
Zru n. S. ó Vlaím	21	50	x ²
Zru n. S. - Lede n. S	22	40	28

Zdroj: Idos.cz, Mapy.cz

Z tabulky . 3 je patrné, ťe p í dojížd ní vychází nejrychlejš pouíití osobního automobilu na v-ech zkoumaných trasách. Nap íklad cesta automobilem do Prahy trvá p í dodrťování rychlostních limit p íblíťn 45 minut. Autobusová doprava je zaji-t na p ímým spojením Zru n. S. ó Praha-Roztyly, cesta trvá 65 minut. Silni ní doprava vyuffívá blízkost dálnice D1. Uvedené hodnoty jsou platné pouze p í bezproblémovém provozu. V pond lí ráno nebo v pátek odpoledne dochází k pravidelným dopravním zácpám, které zpomalují provoz a tím í asovou dostupnost. V p ípad dopravních nehod je pr jezd po dálnici také omezený. íelezni ní cesta do Prahy je moflná dv ma zp soby. První moflnost je po regionální trati íslo 235 do Kutné Hory, následným

² Poznámka: Do Vlaími není p ímé vlakové spojení.

p estupem v Kolín . Druhá varianta využívá regionální tra číslo 212 s p estupem v er anech. V obou případech trvá cesta průměrně dva a půl hodiny.

Asov nejvýhodnější vychází použití automobilu při dojíždění na trase Zruč nad Sázavou - Kutná Hora. Automobil je na uvedené trase průměrně o polovinu rychlejší. Při dodržování dopravních předpisů trvá cesta mezi městy průměrně 34 minut. Přiémému autobusovému spojení trvá cesta 55 minut. Nejdelší jízdní dobu má vlak, který ujede vzdálenost mezi oběma městy za 70 minut. V roce 2012 byly nasazeny novější vlakové soupravy číslo 810 známé pod názvem Regionova, které zrychlily a zkvalitnily spojení na uvedené trase. Nárůst rychlosti byl způsoben lepšími akceleračními schopnostmi soupravy a také zavedením vlnových zastávek na znamení. I přes tyto změny patří vlaková doprava na zkoumané trase k nejpomalejšímu způsobu dopravy.

Na této zkoumané trase Zruč nad Sázavou - Vlašim vycházela nejrychleji oproti automobilová doprava. Při dodržování rychlostních limitů trvá cesta autem do Vlašimi průměrně 21 minut. Autobus urazí uvedenou cestu za 50 minut. Je nutné zmínit fakt, že průměrný autobus v rámci zajištění dopravní obslužnosti, zajíždí do okolních vesnic a tím prodlužuje dobu jízdy. Na této trase neexistuje žádné železniční spojení, proto zde není uvedeno.

Na trase Zruč nad Sázavou - Ledeč nad Sázavou není asový rozdíl při využití automobilové nebo vlakové dopravy příliš výrazný. Cesta autem mezi městy trvá při dodržování rychlostních limitů průměrně 22 minut. Regionální vlak urazí tuto cestu průměrně za 28 minut. Železniční trať je přímo vedena údolím řeky Sázavy na rozdíl od silniční trasy, která je vedena oklikou, proto je rozdíl ve výsledných časoch relativně malý. Autobusové spojení mezi městy je naopak výrazně pomalejší, cesta autobusem trvá 41 minut, protože spoj zajišťuje dopravní obslužnost vesnic na trase.

4.3 Finanční náklady při použití různých druhů dopravy

Tato podkapitola byla zaměřena na hodnocení volby dopravního prostředku z hlediska finančních nákladů na jednotlivou cestu. Každodenní náklady na dojíždění tvoří významnou část rozpočtu respondentů, proto je pravděpodobné, že se dojíždějí budou snažit efektivně vynakládat svoje prostředky za cestování.

Sledované ukazatele v této podkapitole:

- zprůměrovaná cena jednosměrné cesty při využití automobilu,
- jízdné ve veřejné dopravě (dospělí, studenti, zvýhodněné předplacené jízdenky),
- obvyklá cena spolujízdy.

Při určení ceny za jednotlivou cestu automobilem se kalkulovalo s průměrnou spotřebou 6 litrů benzínu a cenou za jeden litr 35,60 Kč. Předpokládání bylo zjištěno, že pro většinu lidí představují výdaje spojené s poplatky a provozem auta charakterizovanými náklady, proto nejsou v této analýze zohledněny. Při určení ceny spolujízdy byla použita průměrná hodnota, která byla zjištěna v dotazníkovém předpokládání.

V této podkapitole byly stanoveny dílčí předpoklady:

- Spolujízda jako forma společného cestování bude tvořit významnou část dopravy na všech sledovaných trasách.
- Předplacené vlakové jízdenky, i přes svoji výhodnost nebudou hlavní volbou dojížděcích.

Tabulka 5: Ceny v korunách za jednotlivé druhy přepravy na sledovaných trasách

Trasa	Auto	Spolujízda	Vlak	Autobus
Druh jízdného	X	X	D/ST/ /PKD/PKS	Dospělí/ Student
Zru n. S. o Praha	150	60	151/75/X/X	80/63
Zru n. S. o Kutná Hora	70	30	42/22/1568/560	57/32
Zru n. S. o Ledce n. S.	45	25	23/15/868/308	43/27
Zru n. S. o Vlašim	45	25	X	47/29

Zdroj: vlastní výzkum

Vysvětlivky k tabulce 5:

D: dospělí, ST: studenti, PKD: předplacená měsíční jízdenka dospělí, PKS: předplacená měsíční jízdenka student, X: data nedostupná

Na všech sledovaných trasách vychází jako nejdražší způsob cestování individuální používání automobilu. Finančně výhodnější způsobem není cestovat

individuálně autem je spolujízda. Tento způsob dopravy je výhodný pro lidi i spolujezdce. Průměrná cena spolujízdy na sledovaných trasách je uvedena v tabulce .

5. Z výzkumu vyplynulo, že existují tři typy majitelů automobilů, kteří pravidelně dojíždí. První skupinu tvoří lidé, kteří spolujízdu odmítají a cestují vždy individuálně. Druhá skupina lidí nevyhledává aktivně spolujízdu, ale v případě potřeby je ochotna podílet se o svůj dopravní prostředek s rodinným příslušníkem nebo blízkým přítelem. Tito lidé zpravidla nevyžadují za spolujízdu finanční kompenzaci, ale berou to spíše jako výpomoc. Naproti tomu existuje významná skupina motoristů, kteří aktivně vyhledávají spolucestující a nevádí jim vzít do auta i cizího člověka. Hlavní motivací těchto lidí je snížit si finanční náklady za cestu.

Dle dotazníkového šetření vychází autobus jako dražší způsob cestování než vlak nebo spolujízda. Ve vlaku je možné zakoupit i pravidelné cestování předplacené dlouhodobé jízdenky, což v autobuse není možné. Průměrná cena spolujízdy vychází na všech sledovaných trasách levněji než autobus. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že lidé, kteří si volí ve stejnou dopravu i dojíždění, jsou ochotni vydat větší částku za dojíždění autobusem, pokud je tento způsob dopravy rychlejší.

I přes svoji finanční výhodnost nejsou předplacené vlakové jízdenky lidmi, kteří pravidelně dojíždí do zaměstnání. Hlavním důvodem je dlouhá doba přepravy i cest vlakem do zaměstnání. Na sledovaných trasách předplacené vlakové jízdenky nejvíce využívají studenti středních škol, kteří pravidelně dojíždí na uvedených trasách.

4.4 Interval spojů ve veřejné dopravě

Předmětem šetření byla frekvence spojů ve veřejné dopravě na zkoumaných trasách.

Sledované ukazatele v této podkapitole:

- počet spojů v pracovní dny,
- počet spojů v neděli,
- celkový počet spojů ve veřejné dopravě v pracovní dny a v neděli.

V této podkapitole byl stanoven dílčí předpoklad:

- nejvíce počet spojů ve veřejné dopravě bude na trase Zruč nad Sázavou - Kutná Hora

Tabulka 6: Frekvence spojů ve veřejné dopravě na sledovaných trasách ve pracovní dny a v neděli

Trasy	Vlak (pracovní den/ neděle)	Autobus (pracovní den/ neděle)	Celkem (pracovní den/ neděle)
Zruč nad Sázavou - Praha	12/8	2/0	14/8
Zruč nad Sázavou - Kutná Hora	10/7	7/0	17/7
Zruč nad Sázavou - Vlašim	x	6/1	6/1
Zruč nad Sázavou - Ledce nad Sázavou	11/9	2/0	13/7

Zdroj: Idos.cz, vlastní zpracování

Z tabulky 6 je patrné, že do Prahy ve pracovní dny je možno vyuffit dvou autobusových spojů. První ranní spoj vyuffidí ze Zruče nad Sázavou v 5:30, druhý odpolední v 15:30. V opačném směru vyuffidí první autobus z Prahy v 7:00 a druhý odpolední v 17:00. Vlakové spojení je časově nevýhodné, a proto není plně vyuffíváno pro pravidelné douffidění ve pracovní dny do Prahy. Vlak poskytuje alternativu pouze pro douffidění v neděli, kdy na této trase není k dispozici plně autobusové spojení.

Nejvíce frekvence spojů ve veřejné dopravě byla zjištěna na trase Zruč nad Sázavou - Kutná Hora. Zde mohou cestující vyuffit celkem 17 spojů ve pracovní den. První ranní spoj v pracovní dny oduffidí ze Zruče nad Sázavou ve 4:03 z vlakového nádraffí. Celkem se během dne vypraví 10 vlakových a 7 autobusových spojů. Poslední vlak vyuffidí ze zručského nádraffí v 19:48. V neděli se počet spojů výrazně snižuje, k dispozici je 7 vlakových spojů. Autobusy na uvedené trase jezdí pouze ve pracovní dny.

Na trase Zruč nad Sázavou - Vlašim je veřejná doprava zajišťována pouze autobusy. Ve pracovní dny se uskuteční 6 plně spojů. První ranní spoj vyuffidí

ze Zru e nad Sázavou v 6:15, a poslední ve erní spoj v 17:30. V ned li na zkoumané trase jezdí jeden autobusový spoj.

Na trase Zru nad Sázavou- Lede nad Sázavou vyjíždí ve v-ední dny celkem 13 spoj ve ejné dopravy. Z tabulky . 6 vyplývá dominantní podíl vlakové dopravy. V pracovní dny je na uvedené trase vypraveno celkem 11 vlakových a 2 autobusové spoje. První ranní vlak vyjíždí zru ského náraří v 5:01, poslední ve erní spoj v 21:31. V ned li se po et vlakových spojení na této trase snižuje na 7 spoj . Autobusová doprava není v ned li na této trase k dispozici.

Z provedeného -et ení vyplynulo, že nejv t-í po et spoj ve ejné dopravy je na trase Zru nad Sázavou ó Kutná Hora. Okresní m sto Kutná Hora plní funkci p irozeného spádového centra, kam se mí í nejenom za prací nebo do -kol, ale i na ú ady nebo k odborným léka m.

4.5 Vybrané socioekonomické charakteristiky p i volb dopravního prost edku

V této podkapitole byl zkoumán vliv vybraných socioekonomických ukazatel na rozhodování o volb automobilu jako hlavního dopravního prost edku p i pravidelném dojížd ní. **Závisle prom nná byla zvolena š vyuffívám auto jako hlavní dopravní prost edekõ.**

Sledované ukazatele v této podkapitole:

- pohlaví: muž, žena,
- vzd lání: základní, st edo-kolské, vysoko-kolské,
- ekonomická aktivita: student, pracující.

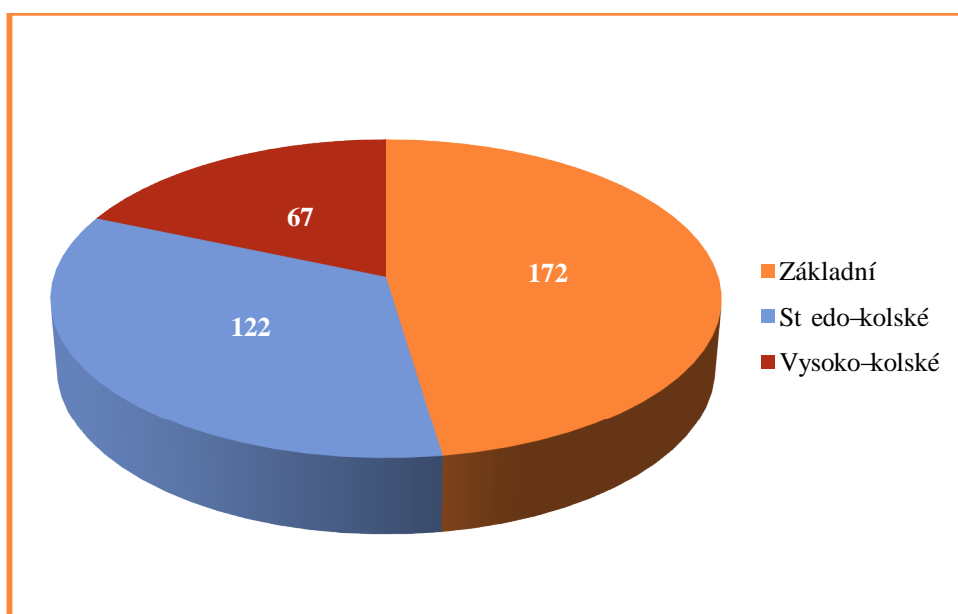
V této podkapitole byly stanoveny díl í p edpoklady:

- Muži budou tvo it výrazn vy-í podíl idi .
- Lidé s vy-ím vzd láním budou ast ji vyuffívát automobil.
- Studenti budou vyuffívát spí-e ve ejnou dopravu.
- Muži budou tvo it výrazn vy-í podíl idi .

Pohlaví ovlivňuje volbu automobilu jako hlavního dopravního prostředku poměrně výrazně. Z celkového počtu 81 respondentů, kteří se v průzkumu označili jako aktivní řidiči bylo 62 mužů a 19 žen. V provedeném šetření jasně převládají muži.

Dosažené **vzdělání** má výrazný vliv na volbu dopravního prostředku. Z celkového počtu 361 osob v průzkumu uvedlo, že základní vzdělání má 172 osob (včetně studentů středních škol s neukončeným studiem), střední 122 a vysokoškolské vzdělání 67 osob.

Graf 2: Počet osob podle dosaženého vzdělání

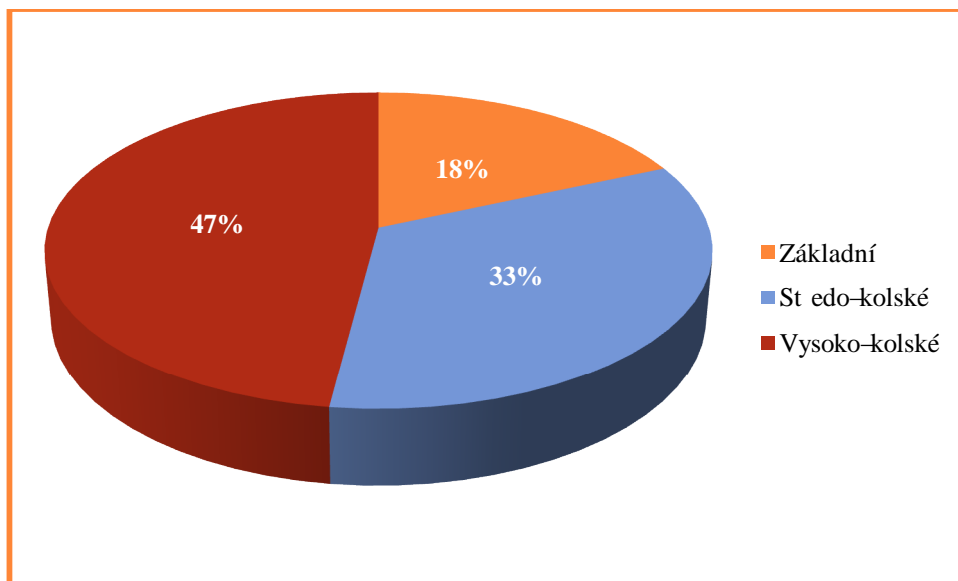


Zdroj: vlastní průzkum

Dle dotazníkového šetření vyplynulo, že z celkového počtu 361 respondentů je 81 aktivních řidičů, kteří dojíždí pravidelně do zaměstnání nebo do škol automobilem. Automobil používá pravidelně při dojíždění 15 osob se základním vzděláním z celkového počtu 172 dotazovaných, 34 osob se středním vzděláním z celkového počtu 122 a 32 vysokoškolaček z celkového počtu 67 dotazovaných.

Nejvyšší počet aktivních řidičů z celkového počtu respondentů byl zjištěn mezi osobami s vysokoškolským vzděláním, kteří mají vyšší platy a tím vyšší životní standard. V grafu 3 je znázorněn procentní podíl aktivních řidičů podle vzdělání.

Graf 3: Procentní podíl lidí podle vzdálenosti



Zdroj: vlastní výzkum

Ekonomická aktivita také determinuje volbu automobilu při dojíždění. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že pracující lidé využívají individuální cestování autem i ti, kteří nejsou studenti. Z celkového počtu 361 dotazovaných dojíždí pravidelně za prací 170 osob, z toho automobilem 61. Z celkového počtu 191 studentů dojíždí automobilem jako řidiči i 20 osob.

4.6 Efekt charakteristiky bydliště

V této podkapitole byl zkoumán vliv vzdálenosti bydliště od zastávek veřejné dopravy na volbu dopravního prostředku. Předpokladem šetření je obecný předpoklad, že vzdálenost od místa bydliště na zastávku veřejné dopravy ovlivňuje volbu dopravního prostředku. Vycházíme z předpokladu, že lidé žijící v okrajových částech města, mají ztížený přístup k veřejné dopravě, a proto budou preferovat spíše automobil.

Data pro tento výzkum byla získána v dotazníkovém šetření, respondenti odpovídali na otázku, jak daleko mají od svého bydliště na nejbližší vlakovou nebo autobusovou zastávku. Ukazatel: vzdálenost zastávek veřejné dopravy od místa bydliště byl rozdělen do tří kategorií: a) do 5 minut b) 5-10 minut c) více než 10 minut.

Tyto odpovědi byly následně porovnány s volbou dopravního prostředku, kterou respondenti uvedli v jiné části dotazníkového šetření.

Sledované ukazatele v této podkapitole:

- docházková vzdálenost na vlakovou zastávku,
- docházková vzdálenost na autobusovou zastávku.

V této podkapitole byl stanoven dílčí předpoklad:

- docházková vzdálenost na zastávky veřejné dopravy bude mít vliv na volbu dopravního prostředku.

Tabulka 7: Vliv vzdálenosti místa bydliště od zastávek autobusové dopravy na volbu automobilu ve Zruči nad Sázavou

Autobusová zastávka	Osoby celkem	Aktivní idi i nebo spolujízda	Procentní podíl
Bydlím do 5 minut od zastávky	70	41	58
Bydlím do 10 minut od zastávky	166	97	58
Bydlím více než 10 minut od zastávky	125	88	70

Zdroj: vlastní výzkum

Tabulka 8: Vliv vzdálenosti místa bydliště od zastávek vlakové dopravy na volbu automobilu ve Zruči nad Sázavou

Vlaková zastávka	Osoby celkem	Aktivní idi i nebo spolujízda	Procentní podíl
Bydlím do 5 minut od zastávky	45	21	46
Bydlím do 10 minut od zastávky	103	67	65
Bydlím více než 10 minut od zastávky	213	138	64

Zdroj: vlastní výzkum

Vliv vzdálenost zastávek veřejné dopravy od místa bydliště nemá prokazatelný vliv ve sledované lokalitě na volbu dopravního prostředku. Při porovnání tří zvolených kategorií docházkové vzdálenosti se neprokázalo, že se vzrůstající vzdáleností od zastávek veřejné dopravy roste počet lidí, kteří využívají individuální automobilovou dopravu. Lze to vysvětlit tím, že ve sledovaném městě je vzdálenost bydliště od zastávek není tak velká, aby neumožňovala využívat veřejnou dopravu.

Obrázek 3: Mapa Zruče nad Sázavou se zastávkami autobusových a vlakových spojů



Zdroj: Mapy.cz, vlastní zpracování

4.7 Emocionální a sociální aspekty volby dopravního prostředku

Pro určitou skupinu lidí představuje volba veřejné dopravy symbol nízké prestiže ve společnosti. Tito lidé upřednostují volbu automobilové dopravy a cestování veřejnou dopravou se vyhýbají. V této podkapitole byla ověřena platnost dvou dílčích obecných předpokladů, které vyjadřují názory lidí ohledně volby dopravního prostředku. Podstata zvoleného –etní emocionálních a sociálních aspektů má omezení při ověření předpokladů výzkumu, proto je nutné provést smysluplnou operacionalizaci zkoumaných složek. Vycházíme z faktu, že mezi latentními konstrukcemi a cestovním chováním existuje pouze nepřímý vztah.

Sledované ukazatele v této podkapitole:

- zda má respondent v zaměření nějaké podílené (ano/ne),

- stanovisko měně na p ěibodové Lickrtov ěkále, ěe ve ejnou dopravu pouělívají pouze lidi, kte ěí si nemohou dovolit nic jiného.

V této podkapitole byly stanoveny díl ěí p edpoklady:

- Skute nost, zda má osoba v zam stnání n jaké pod ězené, ovliv uje volbu dopravního prost edku pozitivn ěm rem k automobilu.
- Vněmání automobilu jako prestiěn ěího zp sobu dopravy bude u respondent ě p evaěovat.

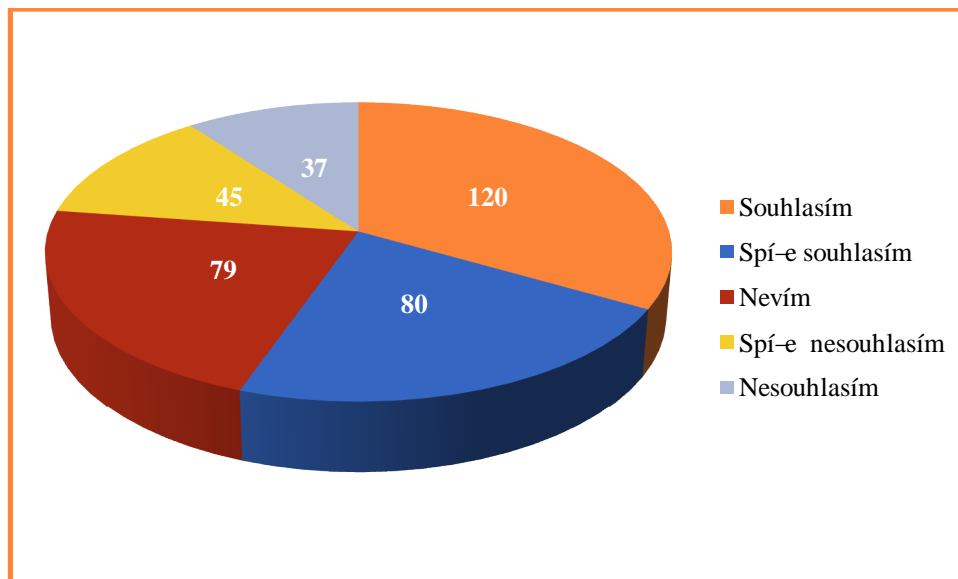
Z celkového po tu 361 respondent ě, kte ěí se zú astnili dotazníkového ěet ení, uvedlo 21 respondent ě, ěe v práci mají n jaké pod ězené. Celkem 19 respondent ě uvedlo, ěe vyuělívá p ěi sv ěých cestách do zam stnání automobil ťvědyě, pouze 2 osoby uvedli, ěe nevyuělívají pravideln ě automobil.

Osoby, které mají v práci pod ězené, se vyh ěbají aktivnímu nabízení spolujízdy, 14 osob uvedlo, ěe vyuělívají sv ě j dopravní prost edek pouze pro sebe. Zbylých 7 osob uvedlo, ěe spolujízdu aktivn ě nenabízejí, ale jsou ochotni v p ěpad ě pot eby nabídnout sluěbu rodinn ěm ěslu-ník ěm nebo blízkým p ětel ěm.

Z tohoto výzkumu je patrné, ěe automobil tvo ěí neodmysliteln ě standart v dopravním chování osob, které mají pod ězené v zam stnání. Uělívání automobilu je spojeno ěi s jinými benefity, jako je nap ěklad rychlost, flexibilita, cofl není ve výzkumu zohledn no. Ve zkoumaném souboru osob byl potvrzen díl ěí p edpoklad o vyuělívání automobilu, který slouěí k posílení vlastní sociální pozice v ěi ostatním lidem v pracovním kolektivu ěi ve spole nosti.

V dal-ěí ásti podkapitoly byla testována platnost druhého zvoleného p edpokladu o vněmání ve ejné dopravy jako zp sobu cestování pro lidi, kte ěí nemohou dovolit nic jiného. Stanovisko bylo m ěeno na p ěibodové Lickrtov ěkále. Tato stupnice obsahuje celkem 5 kategorií: a) zcela souhlasím b) spěe souhlasím c) nevím d) spěe nesouhlasím e) zcela souhlasím. Z grafu vyplynula p evaha pozitivních odpov ěí. Z celkového po tu 361 respondent ě odpov ěd lo 120 osob ťzcela souhlasímě, do druhé kategorie ťspěe souhlasímě se za adilo 80 osob. Kategorii ťnevímě za-krťlo v dotazníkovém ěet ení celkem 79 osob, ťspěe nesouhlasímě za-krťlo 45 osob, ťnesouhlasímě uvedlo 37 osob.

Graf 4: Vyjádření respondentů ke stanovisku šVe ejnou dopravu pouffvají lidé, kteří si nemohou dovolit nic jiného (po et osob)ů



Zdroj: vlastní výzkum

5. Specifika p i volb dopravního prost edku na jednotlivých zkoumaných trasách

V následujících podkapitolách byly zkoumány ty i zvolené trasy. Na za átku t chto podkapitol jsou stanoveny p edpokládané výsledky –et ení. Pro výzkum byly vyuffity poznatky z dotazníkového –et ení, které se nachází v podkapitole 3.5. Zkoumaná specifika jsou: socioekonomické ukazatele, rozbor vyuffivání jednotlivých druh dopravy, subjektivn vnímané nedostatky dopravy dle respondent . Pro dokreslení situace jsou zde uvedeny p íb hy dojífd jících, kde popisují své cestovní reálie. Na záv r jsou porovnány jednotlivé p edpoklady stanovené na za átku –et ení se získanými výsledky výzkumu.

5.1 Dotazníkové –et ení na trase Zru nad Sázavou ó Praha

P edm tem –et ení bylo porovnat volbu dopravního prost edk na trase Zru nad Sázavou- Praha. Do tohoto –et ení bylo zahrnuto 195 respondent , kte í dojífd í na uvedené trase.

Tabulka 9: Sledované ukazatele na trase Zru nad Sázavou - Praha

Pohlaví	93 řen	102 muřl
Ekonomická aktivita	104 pracujících	91 student
Frekvence dojífd ní	120 řdenní báze	75 denní báze

Zdroj: vlastní výzkum

Pro výzkum na této trase byly stanoveny tyto p edpoklady:

- Automobilová doprava tvo í p evládající zp sob cestování na uvedené trase.
- Reálnou alternativu k automobilové p eprav p edstavuje pouze autobusová doprava, vlak vyuffívá nízký po et cestujících.

Z dotazníkového –et ení vyplynulo, ře z celkového po tu 195 respondent , 89 osob bylo aktivními idi í a sou asn byli vlastníky automobil . Ze skupiny aktivních

idi využívá automobil při pravidelném dojíždění 50 osob. Tito lidé uvedli v průzkumu, že cestují automobilem jako idie švůdy nebo štém vřdy. Pozitivní aspekty, které vnímají aktivní idie, byly identifikovány takto: rychlost, flexibilita a cena přepravy³.

Naopak 19 osob uvedlo, že svůj automobil využívají při dojíždění pouze občas, 20 osob uvedlo, že svůj automobil nevyužívají při dojíždění vůbec. Jako hlavní důvod byl uveden špatný technický stav automobilu, který slouží pouze na lokální cesty. Další negativním důvodem byly vysoké finanční náklady, které jsou spojené s dojížděním⁴.

Z celkového počtu 50 osob, které automobil používají na uvedené trase, 30 osob aktivně nabízí spolujízdu svým známým. Další 9 osob uvedlo, že spolujízdu aktivně nevyhledávají, ale jsou v případě potřeby ochotni nabídnout spolujízdu ostatním členům rodiny nebo blízkým přátelům. Posledních 11 osob uvedlo, že spolujízdu vůbec neposkytují a preferují samostatné dojíždění.

V následující části dotazníku odpovídali respondenti na otázku, jak často využívají spolujízdu na uvedené trase. Z celkového počtu 195 osob, které uvedli, že pravidelně dojíždí na uvedené trase, bylo odečteno 50 osob, které se v předchozí otázce označily jako aktivní idie. Spolujízdu aktivně vyhledává 90 osob, které uvedli do dotazníku, že využívají spolujízdu švůdy nebo štém vřdy. Ve stejné dopravě přichází v úvahu pouze v případě, kdy nelze najít vhodnou spolujízdu.

Cestování ve stejné dopravě využívalo 50 osob. Tito lidé odpověděli, že cestují ve stejné dopravě švůdy nebo štém vřdy. Nejčastějším dopravním prostředkem byl autobus. Pro svoji cestu si ho vybralo celkem 45 osob. Jako hlavní důvod respondenti uvedli subjektivní pocit bezpečí a možnost odpočinku po dobu jízdy nebo neznají nikoho, kdo by pravidelně dojížděl na uvedené trase. Vlakem dojíždělo pouze 5 respondentů.

Zjištěné nedostatky při cestování na trase:

- špatný stav dálnice D1,
- chybějící autobusové spojení o víkendech,

³ Úsporná auta vykazují nízkou spotřebu pohonných hmot, cena za cestu se přibližuje hodnotě za autobusovou jízdenku.

⁴ Na této trase navýšuje náklady další známka.

- nekonkurenční ceny veřejné dopravy oproti individuální dopravě,
- nepohodlné autobusy (chybí klimatizace a nepohodlné sedadla),
- dlouhá doba přepravy regionálními vlaky s nutností přestupu.

Tabulka 10: Příběh respondenta dojíždějícího na trase Zruč nad Sázavou - Praha

Příběh:

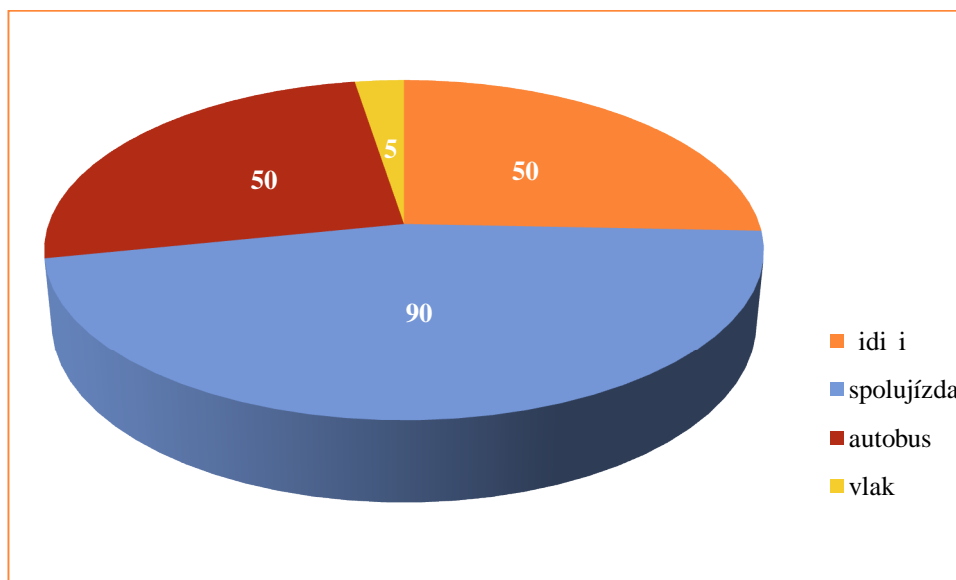
Studuji v Praze na vysoké škole. Do Zruče nad Sázavou dojíždím pravidelně každý týden. O nákupu vlastního automobilu neuvažuji z finančních důvodů. Při cestování na této trase se snažím jezdit spolujízdou. Mám vytvořenou síť kontaktů s pravidelnými jezdci na této trase. O cestě veřejnou dopravu uvažuji až v okamžiku, kdy se mi nepodaří sehnat žádného jezdce.

věk 22 let, studentka vysoké školy

Zdroj: vlastní výzkum

Uvedené dotazníkové výsledky prokázaly platnost důvodů předpokladů, které byly stanoveny na základě práce. Automobilová doprava ve formě individuálních jízd nebo spolujízdy tvoří nejčastější volbu dopravního prostředku na této trase. Pokud respondenti volí veřejnou dopravu, rozhodují se ve většině případů pro autobus. Cesta vlakem je značně neatraktivní, protože doba přepravy je neúměrně dlouhá. Alternativu plní pouze o víkendech, kdy jí lidé využívají z důvodu absence autobusového spojení. Jedinou výjimkou tvoří studenti, jejich rodiče pracovali na dráze a měli proto předplacenou reflexní jízdenku.

Graf 5: Počet osob podle volby dopravního prostředku na trase Zruč nad Sázavou - Praha



Zdroj: vlastní výzkum

5.2 Dotazníkové šetření na trase Zruč nad Sázavou - Kutná Hora

Průběhem druhého dotazníkového šetření je volba dopravního prostředku na trase Zruč nad Sázavou- Kutná Hora. Průzkumu se zúčastnilo celkem 75 respondentů, kteří uvedli v dotazníku, že pravidelně dojíždí na uvedené trase.

Tabulka 11: Sledované ukazatele na trase Zruč nad Sázavou - Kutná Hora

Pohlaví	41 žen	34 mužů
Ekonomická aktivita	30 pracujících	45 studentů
Frekvence dojíždění	50 denní báze	25 týdenní báze

Zdroj: Vlastní výzkum

Pro výzkum na této trase byly stanoveny tyto předpoklady:

- Spolujízda bude tvořit nejčastěji volbu pracujících.
- Studenti středních škol budou využívat při svých cestách nejčastěji vlakovou dopravu.

Z druhého dotazníkového –et ení vyplynulo, že z celkového počtu 75 respondentů, kteří dojíždí na uvedené trase je 30 osob aktivními řidiči a vlastníci vozidla. Šest lidí nebo šest lidí využívalo automobil při cestě na uvedené trase 15 osob. Zbýlých 15 osob uvedlo, že svůj automobil používalo na uvedené trase pouze občas nebo vůbec. Jako hlavní důvody byly uvedeny finanční náklady spojené s cestováním a špatný technický stav vozidla, které slouží pouze na lokální cestování.

Dotazníkovým –et ením bylo zjištěno, že z celkového počtu 15 osob, které aktivně využívají automobil na uvedené trase, nabízí spolujízdu celkem 13 osob. Naproti tomu 2 řidiči uvedli, že se spolujízdy vyhýbají a preferují jízdu pouze sami.

V následující části dotazníkového –et ení odpovídali respondenti na otázku, jak často využívají spolujízdu na uvedené trase. Z celkového počtu 75 osob bylo odečteno 15 lidí, kteří se v předchozím průzkumu označili jako aktivní řidiči. Ze zbylých 60 osob uvedlo do dotazníku, že spolujízdu aktivně vyhledává 40 lidí.

Ve veřejnou dopravu pravidelně cestuje 20 osob. Vlakovou dopravu uvedlo v průzkumu 13 osob. Hlavní důvod je cena dlouhodobě zvýhodněných studentských jízdenek, které vycházejí levněji v porovnání se spolujízdou. V pravděpodobně tento druh cestování využívají studenti středních škol. Studenti také uvedli, že neznají nikoho, kdo pravidelně cestuje autem. Autobusovou dopravu pravidelně využívá 7 respondentů. Jedná se o řidiče, dojíždící do zaměstnání, které momentálně neznají nikoho, kdo by pravidelně poskytoval spolujízdu.

Zjištěné nedostatky při cestování na zkoumané trase:

- vzdálenost železniční stanice v cílové stanici od centra města,
- nepohodlné autobusy,
- dlouhá doba přepravy vlakem.

Tabulka 12: Příběh respondenta dojíždícího na trase Zru nad Sázavou - Kutná Hora

Příběh:

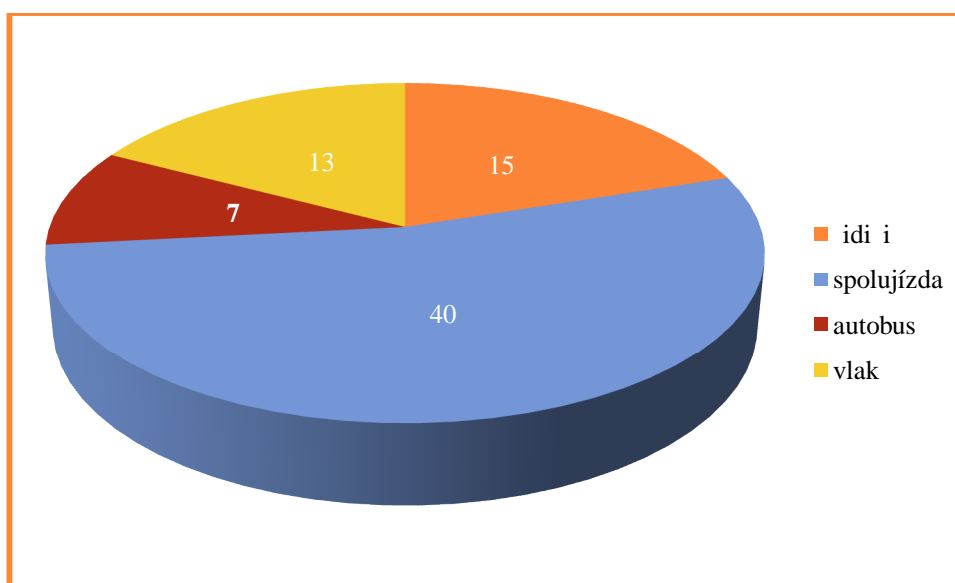
Pracuji v továrně Foxconn v Kutné Hoře. Nevlastním osobní automobil, každodenní dojíždění děláme spolujízdu se svými kolegy. Místa vlaková jízdenka je sice výhodná, ale celková doba přepravy i s cestou na zastávku a ze zastávky do práce přesahovala únosnou mez. Společnost nám vychází vstřícně při plánování směny. Ve vlastní dopravu využívám nepravidelně, pouze pokud není jiná možnost jak se dopravit do zaměstnání.

Muž 35 let, dělník v továrně Foxconn

Zdroj: vlastní výzkum

Provedené dotazníkové šetření volby dopravního prostředku na trase Zru nad Sázavou - Kutná Hora potvrdilo zkoumané předpoklady. Na této trase volí automobil ve formě individuálního dojíždění nebo spolujízdy především pracující. Ve vlastní dopravě není na této trase pro pracující atraktivní z důvodu dlouhé doby přepravy. Využívají jí především studenti středních škol. Většina studentů je nevlastní idioskratické oprávnění a zpravidla i po dosažení plnoletosti nedisponuje financemi na zakoupení automobilu. Další omezující faktor pro využívání spolujízdy studenty středních škol je existence předplacených jízdenek ve vlastní dopravě. Obecná spolujízda nemá pro studenty ekonomický smysl.

Graf 6: Počet osob podle volby dopravního prostředku na trase Zruč nad Sázavou - Kutná Hora



Zdroj: vlastní výzkum

5.3 Dotazníkové šetření na trase Zruč nad Sázavou - Vlašim

Předmětem tohoto dotazníkového šetření je volba dopravního prostředku na trase Zruč nad Sázavou - Vlašim. V této podkapitole nebude zahrnut vlak jako možný dopravní prostředek, protože na této trase chybí přímé železniční spojení. Do dotazníkového šetření se zapojilo 35 osob, které pravidelně dojíždí na uvedenou trasu.

Tabulka 13: Sledované ukazatele na trase Zruč nad Sázavou - Vlašim

Pohlaví	17 žen	18 mužů
Frekvence dojíždění	30 denní báze	5 týdenní báze
Ekonomická aktivita	15 pracujících	20 studentů

Zdroj: vlastní výzkum

Pro výzkum na této trase byly stanoveny tyto předpoklady:

- Na této trase se evaluují studenti středních škol, kteří budou dojíždět autobusem.

- Vzhledem k nízkému podílu lidí, kteří dojíždí jí automobilem, bude spolujízda realizována pouze na základě příslušnosti k pracovnímu kolektivu.

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že 20 osob pravidelně využívá autobusovou dopravu. Jedná se hlavně o studenty, kteří dojíždí jí na studijní koly nebo firmy pracující v průmyslové zóně ve Vlašimích. Jako hlavní důvod využívání autobusové dopravy uvádí nedostatek financí na koupi automobilu a náklady spojené s jeho používáním.

Zbývajících 15 respondentů uvedlo, že pro dojíždění do Vlašimích využívají pravidelně automobil. Jako další dojíždí pravidelně 6 osob. Zbýlých 9 účastníků dotazníkového šetření uvedlo, že používá spolujízdu švafldyõ nebo štémã vldyõ.

Zjištěné nedostatky při volbě dopravního prostředku:

- Neúplný stav silniční infrastruktury
- Absence víkendového spojení ve veřejnou dopravu
- Dlouhá doba přepravy autobusovou linkou

Tabulka 14: Příběh respondenta dojíždějícího na trase Zruč nad Sázavou - Vlašim

Příběh:

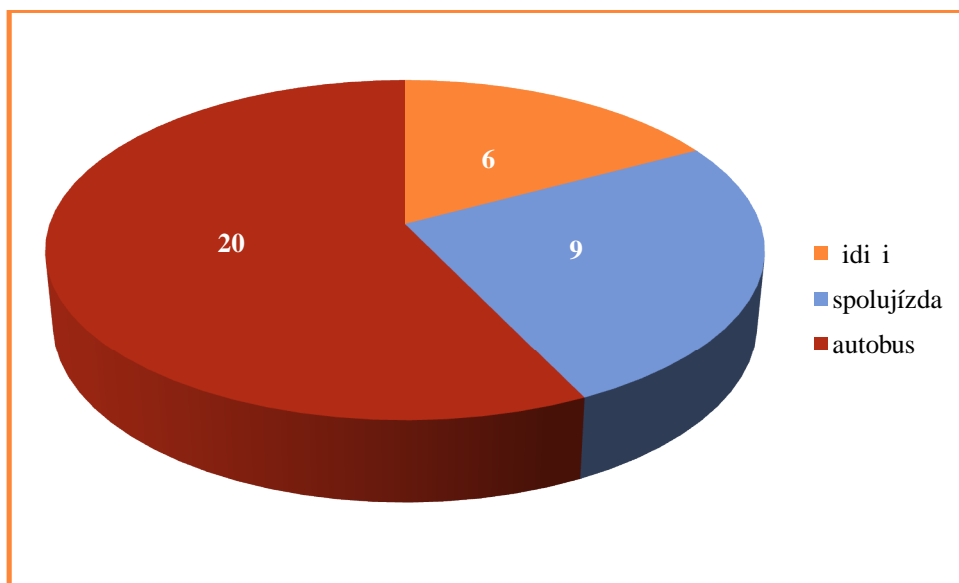
Vlastním autem jezdím pravidelně, ale nemám k dispozici automobil. Do Vlašimích cestuji pravidelně do zaměstnání v průmyslové zóně. Někdy s moji spolupracovníci vlastní automobil a dojíždí jí s ním do práce. Cena spolujízdy je nízká, není to cena jízdného v autobuse. Cestovní čas je zhruba o polovinu kratší. Ve veřejnou dopravu (autobus) volím pouze v případě, že nesefnu žádného spolupracovníka, který mne svezde do práce.

řena 43 let, dlnice v průmyslové zóně

Zdroj: vlastní výzkum

Provedený výzkum potvrdil předpoklady o využití autobusu jako hlavního dopravního prostředku pro studenty. Pracující lidé, využívají spíše individuální automobilovou dopravu. Vzhledem k nízkému podílu dojíždějících jsou cesty realizovány se stejnými dalšími. Jedná se kolegy, kteří tímto způsobem dojíždí jí do společného zaměstnání.

Graf 7: Počet osob podle volby dopravního prostředku na trase Zruč nad Sázavou - Vlašim



Zdroj: vlastní výzkum

5.4 Dotazníkové šetření na trase Zruč nad Sázavou- Ledce nad Sázavou

Podmínkou čtvrtého dotazníkového šetření je volba dopravního prostředku na trase Zruč nad Sázavou- Ledce nad Sázavou. Do tohoto dotazníkového šetření se zapojilo celkem 56 osob, které pravidelně dojíždí na uvedené trase.

Tabulka 15: Sledované ukazatele na trase Zruč nad Sázavou a Ledce nad Sázavou

Pohlaví	23 žen	33 mužů
Ekonomická aktivita	35 student	21 pracujících
Frekvence dojíždění	56 denní báze	0 týdenní báze

Zdroj: Vlastní výzkum

Pro výzkum na této trase byly stanoveny tyto předpoklady:

- Vlaková doprava bude tvořit nejvyšší volbu dopravního prostředku na sledované trase.

- Vzhledem k nízkému podílu je spolujízda je realizována na základě rodinných a přátelských vazeb

Z celkového počtu 56 osob, které dojíždí na uvedených trasách, vyulívá vlak 40 osob. Tito lidé uvedli do dotazníkového šetření, že vyulívají vlakovou dopravu švfdyõ nebo tím švfdyõ. Dominantní podíl z této skupiny tvo í studenti dojížd ící do st edních kol a víceletého gymnázia.

Automobilovou dopravu vyulívá pravideln 16 osob. Jako aktivní idii se v pr zkumu ozna ilo 10 osob. Zbylých 6 dojížd ících uvedlo, že pravideln vyulívá spolujízdu na uvedené trase. V této skupin jsou zastoupeni studenti i pracující, kteří vzájemn spolupracují p í dojížd íní.

Autobusové spojení nevyulívá pravideln řádný dojížd ící. Hlavní d vod spo ívá ve výrazn delší dob p epravy než u vlaku, a nevyhovujících asech odjezd autobusu. Smysl autobusové linky je spí-e zajistit dopravní obsluhnost vesnic mezi Zru í nad Sázavou a Led í nad Sázavou.

Zkoumané nedostatky p í volb dopravního prost edku:

- vzdálenost zastávek flezni ní dopravy od centra m sta,
- chybí ve erní vlakový spoj.

Tabulka 16: P íb h respondentů dojížd ícího na trase Zru í nad Sázavou - Led í nad Sázavou

P íb h:

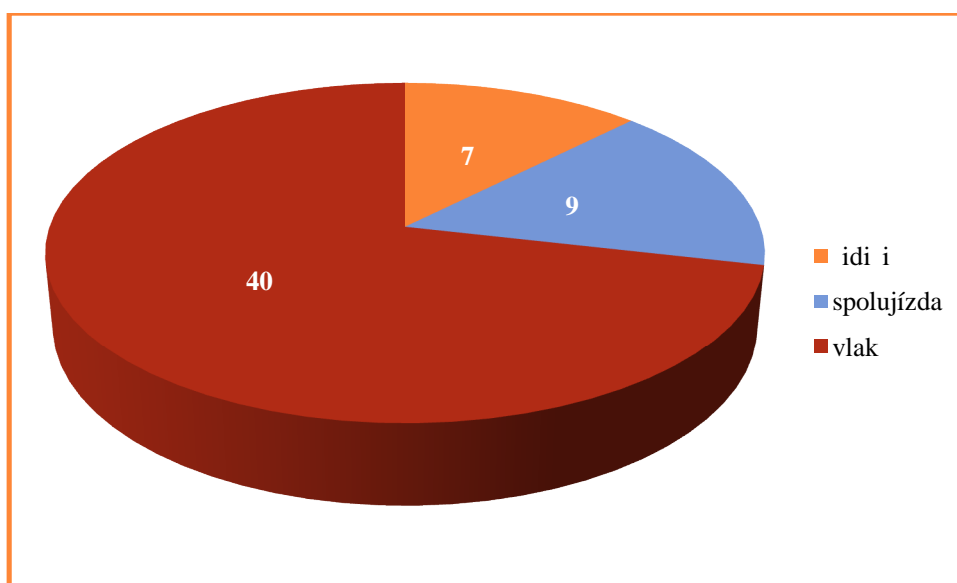
P í cestách na st ední kol vyulívám pravideln vlak. Finan ní náklady jsou pro m velice d lefité. Zakoupení m sí ní vlakové jízdenky vyjde nejlevn ji ze v-ech alternativ. Na nákup vlastního automobilu z finan ních d vod nepomýlím. Alternativní volba spolujízdy pro m není výhodná, z d vodu vlastnictví p edplacené asové jízdenky na vlak.

Mufl 18 let, student st ední kol

Zdroj: vlastní výzkum

Na zkoumané trase Zru nad Sázavou - Lede nad Sázavou je nejvyužívanější dopravní prostředek vlak. Na této trase vlakem pravidelně cestuje 40 osob ze Zru nad Sázavou. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že se jedná především o studenty středních škol. Dojíždění je realizováno výhradně na denní bázi. Tato skutečnost je způsobena především dobrou časovou dostupností této lokality a vysokou frekvencí vlakových spojů. Spolujízda je realizována základně rodinných a přátelských vztahů.

Graf 8: Počet osob podle volby dopravního prostředku na trase Zru nad Sázavou - Lede nad Sázavou



Zdroj: vlastní výzkum

5.5 Strukturovaný rozhovor o starostovi obce Zru nad Sázavou

Součástí dotazníkového šetření byl také strukturovaný rozhovor se starostou Zru nad Sázavou Mgr. Martinem Hujerem. Tématem řízeného rozhovoru byla zaměstnanost a dopravní situace ve městě. Otázky, které byly připraveny pro rozhovor, jsou uvedeny v příloze.

První část náležího společného rozhovoru se týkala nabídky pracovních příležitostí pro obyvatele. Cestování za prací je jeden z hlavních důvodů, pro které především mladí lidé se trvale stěhují z města. Pan starosta uvedl, že si uvědomuje

závažnost situace s ohledem na klesající počet obyvatel Zruče nad Sázavou. Dále ekly nabídka pracovních příležitostí se dále rozvíjí v důlnických profesích, bohužel pro vysokoškolsky vzdělané osoby práce chybí. Ani do budoucna město není schopno zajistit práci pro vzdělané lidi. Pan starosta je přesto optimistou do budoucna, situaci nahrává rychlý rozvoj komunikačních technologií. Povaha práce umožní spravovat záležitosti z domova pomocí počítače s připojením na internet⁵. Potenciál města pan starosta spatřuje v nízkých cenách pozemků a nemovitostí, které by mohly přilákat nové obyvatele Zruče nad Sázavou. Dále město nabízí základní síť služeb (školy, supermarkety, lékárny nebo sportovní areály), relativně dobrou dostupnost do hlavního města, nedotčenost krajiny. Tyto výhody satelity v okolí Prahy nenabízejí.

Druhá část řízeného rozhovoru se týkala kvality poskytovaných dopravních služeb. Pan starosta uvedl, že v posledních letech došlo k výraznému zlepšení kvality dopravních prostředků veřejné dopravy. Staré autobusy značky Karosa byly nahrazeny novými typy Mercedes-Benz a SOR. Také v regionální železniční dopravě došlo k výraznému z kvalitnění poskytovaných služeb. V minulém roce byly vyřazeny staré motorové vlaky a nahrazeny rekonstruovanými s názvem Regionova.

Třetí část řízeného rozhovoru se týkala zjištěných nedostatků na zkoumaných trasách. Diskutována byla hlavní autobusová trasa Zruč nad Sázavou- Praha. Podle respondentů dojíždějících na uvedené trase chybí především přímý nedělní autobusový spoj do Prahy. Pokud se chce obyvatel Zruče nad Sázavou dostat ve veřejnou dopravou v neděli do Prahy je nucen cestovat vlakem přes 2,5 hodiny. Pan starosta odpověděl, že o uvedeném problému ví, ale bohužel v krajském rozpočtu není dostatek peněz na zřízení této autobusové linky.

⁵ Home office - Zaměstnanec umožní pracovat z domova.

6. Závěr

řijeme v 21. století, kdy se velice rychle m ní pot eby spole nosti. Výzkum volby dopravního prost edku je téma, které na tyto zm ny citliv e reaguje p i pot eb zmapovat prostorovou mobilitu. Lidé jsou nuceni dojířd t na stále v t-í vzdálenosti, smyslupln nakládat se svým asem a hospodárn utrácet svoje peníze.

Hlavním smyslem diplomové práce bylo vnést do problematiky odborný pohled, který by zhodnotil volbu dopravního prost edku p i pravidelném dojířd ní ze Zru e nad Sázavou za prací a do -kol. Zkoumaná oblast je unikátní a proto se nedá hovo it o n jaké obecné univerzálnosti, záv ry jist nejsou platné na celém územní eské republiky. P esto dí í poznatky o spolujřd nebo neatraktivní ve ejné regionální doprav jsou platné i do jiných podobných m st v eské republice.

V diplomové práci byly zkoumány ty i hlavní hypotézy. **Hypotéza o prioritní volb automobilu p i pravidelném dojířd ní** byla výzkumem potvrzena. Z celkového po tu 361 respondent , kte í se zú astnili pr zkumu, vyuffíválo p i pravidelném dojířd ní 81 osob automobil jako idi a 145 osob ve form spolujřdy p i pravidelných cestách do -kol nebo do zam stnání. V ur ité form poskytuje spolujřdu v t-ina z 81 idi . To lze chápat jako snahu idi ekonomicky optimalizovat pravidelnou cestu. Ti idi i, kte í nikdy neposkytují spolujřdu, uvedli, ře náklady na provoz automobilu pro n nep edstavují podstatný výdaj nebo jim povaha práce neumofl uje nabídnout pravidelnou dobu odjezdu. Efektivn funguje spolujřda pouze na trase Zru nad Sázavou ó Praha, kde existuje dostate ný po et idi a spolucestujících. Na ostatních t ech zkoumaných trasách má spolujřda charakter stabilních vazeb, které se nem ní. K rozvoji tohoto druhu cestování p íspívají sociální síť , chytré telefony s p ipojením na internet nebo webové stránky zabývající se spolujřdou. Z pr zkumu vyplynulo, ře spolujřdu by vyuffíválo více osob, pokud by m li tuto mofnost.

Druhá zkoumaná **hypotéza o vyuffívání ve ejné dopravy** prokázala, ře vlaky a autobusy p edstavují pro ást populace d leřitý zp sob dopravy. Lidé vyuffívající ve ejnou dopravu jí sice považují za neatraktivní, ale zároveň funguje jako stabilní prvek, který nemá rovnocennou alternativu, oblíbená spolujřda jí pln nezastoupí, (nemoc nebo dovolená idi e spolujřdy, rozbité auto apod.). Pravideln vyuffívají ve ejnou dopravu studenti st edních -kol. P i volb dopravního prost edku nemají

prioritu v rychlosti přepravy. Spíše oceňují předplacené časové jízdenky flezni ní dopravy, protože ekonomická stránka je pro ně jedlejší. Autobus vyuffívají lidé na trasách do Prahy nebo do Vlašimi, kde nemají odpovídající alternativu ve vlakové dopravě .

Hypotéza o významu prestiže při volbě dopravního prostředku, prokázala, že existují měřitelné socioekonomické rozdíly při volbě dopravního prostředku. Na zkoumaných trasách vyuffívají automobiluflí více než fleny, pracující více než studenti a lidé s vyšším vzděláním více než se základním. Lidé, kteří mají v zaměstnání podřízené, dojíždějí v pracovní vteřině automobilem. V teřina cestujících vnímá dojíždění automobilem jako referenční model chování. Lidé vyuffívající spolujízdu vnímají veřejnou dopravu jako poslední možnost jak cestovat. Z dotazníkového šetření vyplynulo, lidé spíše souhlasí s tvrzením, že veřejnou dopravu pouffívají lidé, kteří si nemohou dovolit nic jiného.

Hypotéza o rozdílných charakteristikách sledovaných tras se potvrdila, protože jednotlivé trasy mají svá specifika. Na trase Zru nad Sázavou - Praha je neproblematičtější dojíždění ve veřejnou dopravu (nevyhovující vlakové spojení a pouze dva autobusové spoje ve vteřní den), proto pracovní vteřina cestujících vyuffívá automobilovou dopravou. Dominantní podíl automobilové přepravy byl zjištěn také na trase Zru nad Sázavou- Kutná Hora. Frekvence veřejné dopravy je zde dostatečná, ale dlouhá doba přepravy ji činí nezajímavou pro pracující. Naopak trasa Zru nad Sázavou - Ledce nad Sázavou disponuje konkurenceschopnou vlakovou dopravou (dostatečná frekvence spojení a krátká přepravní doba), proto tvoří vlak nejčastější volbu dopravního prostředku. Poslední trasu Zru nad Sázavou - Vlašim vyuffívají především studenti středních škol, kteří cestují autobusem.

Práce prokázala platnost všech hypotéz, nutno připomenout, že výsledky výzkumu mají omezenou platnost. Ve struktuře a postojích cestujících dochází logicky ke změnám. Diplomová práce přinesla zajímavé poznatky o mobilitě cestujících v malém městě na periferii Středoeckého kraje s nedostatečnou nabídkou pracovních míst. Zároveň prokázala schopnost populace kompenzovat nedostatky veřejné dopravy spoluprací (spolujízdu) a tím dosáhnout zlepšení dopravní obsluflnosti.

Seznam literatury

- AJZEN, I. The Theory of planned behavior. Organizational Behavior and Human Decision Process, 1991.
- BRAUN KOHLOVÁ, M. Cesty m stem, O racionalit kafdodenního cestování. Praha: Sociologické naklatelství, 2012
- GIDDENS, A. New Rules of Sociological Method: A Positive Crituque of Interpretative Sociologies. London: Hutchinson, 1976.
- GIDDENS, A. The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration. Berkeley: Univ.of California, 1984.
- HENSHER, D.A.- BUTTON, K. J. Handbook of Transport Modelling. Amsterdam: Pergamon, 2000.
- HOCHSHILDS, A.R. The Commercialization of Intimate life: Notes from Home and Work. Berkley: University of California Press, 2003.
- HOCHSCHILDS, A. R. The Managed Heart: Commercialization of Human Feeling. Reprint, with new afterword, 2003. Berkeley.
- JENSEN, M. Passion and heart in transport. A sociological Analysis of transport Behaviour. Transportation Policy,1999.
- MANN, E.- ABRAHAM, H. The role of affect in UK commuters´ travel mode choice: An interpretative phenomenological analysis. British Journal of Psychology, May 2006, no 97, s. 155-176.
- MARADA,M. KV TO ,V. Diferenciace nabídky dopravních p íleflitostí v eských obcích a sociografických mikroregionch (2010), Geografie rok 2010 ro ník 115.
- MCFADDEN, D. The Measurement of Urban Travel Demand. Journal of Public Economics,1974,no. 3, s. 303-328.
- MCNALLY, G., M.The Four-step Model . In HENSHER, D.A. ó BUTTON, K. J. Handbook of Transport Modelling. Amsterdam:Pergamon, 2000.
- SCHÜTZ, A. Studies in Social Theory. In ARVID BRODERSEN ED.: Collected Papers II. The Hague :Martinus Nijhoff, 1976.
- URRY, J. Sociology beyond Society: Mobilities for the 2st Century. London: Routledge, 2000.

Seznam pramen

Idos.cz , Frekvence spoj vlakové a autobusové dopravy [online], [cit. 2013-02-11].
Dostupné na <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>

Mapy, Dostupnost automobilové p epravy [online], [cit. 2013-02-11]. Dostupné na
<http://www.Mapy.cz/>

M stský ú ad Zru nad Sázavou [online]c2013 [cit. 2011-02-11] Dostupné na
<http://www.mesto-zruc.cz/mestsky-urad/>

MOLDAN, B. (2008) Analýza kařdodenního dopravního chování dosp lého m stského
obyvatelstva a nástroje regulace dopravy [online] Univerzita Karlova, Centrum pro
otázky
řivotního prost edí [cit 11-02- 2012] dostupné na
http://www.czp.cuni.cz/urbantransport/deliverables/Zaverecna_zprava_souhrnna.pdf

S ítání lidu, dom a byt 1991- Sm rová vyjíf ka z obcí, 1992.

S ítání lidu, dom a byt 2001- Sm rová vyjíf ka, 2011.

SHELLER, M. Automotive Emotions: Feeling the Car. The department of Sociology,
Lancaster University, 2003 [cit. 2012-11-11]. Dostupné na
<http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/soc124ms.pdf>.

editelství silnic a dálnic ř. [online], c2013 [cit. 2013-02-11]. Dostupné na WWW:
<http://www.rsd.cz>

Wikipedie, otev ená encyklopedie. Motorová jednotka 814. [online],c2013 [cit. 2013-
11-02]. Dostupné na WWW:
http://cs.wikipedia.org/wiki/Motorov%C3%A1_jednotka_814

Seznam příloh

- **Příloha .1:** Rozdělení respondentů podle přepravujícího dopravního prostředku při cestě do zaměstnání nebo do škol.
- **Příloha .2:** Socioekonomické rozdělení respondentů dle jednotlivých tras
- **Příloha .3:** Dotazník pro dojížděcí
- **Příloha .4:** Okruhy otázek pro řízený rozhovor se starostou města Zruče nad Sázavou-

Příloha . 1: Rozdělení respondentů podle preferovaného dopravního prostředku při cestě do zaměstnání nebo do škol.

	Automobil	Spolujízda	Bus	Vlak	Celkem
Zru n. S. - Praha	50	90	50	5	195
Zru n. S. - Kutná Hora	15	40	7	13	75
Zru n. S. - Vlašim	6	9	20	x	35
Zru n.S- Ledce nad Sázavou	10	6	x	40	56
Celkem	81	145	77		361

Zdroj: vlastní výzkum

Příloha .2: Socioekonomické rozdělení respondentů dle jednotlivých tras

	Praha	Kutná Hora	Lede	Vlašim	Celkem
žen	93	41	23	17	174
Muži	102	34	33	18	187
Celkem	195	75	56	35	361
Studenti	91	45	35	20	191
Pracující	104	30	21	15	170
Celkem	195	75	56	35	361
Denní dojíždění	75	50	56	30	211
Týdenní dojíždění	120	25	0	5	150
Celkem	195	75	56	35	361
Základní vzdělání	37	60	45	30	172
Střední vzdělání	99	10	8	5	122
Vysoké vzdělání	59	5	3	0	67
Celkem	195	75	56	35	361

Zdroj: vlastní výzkum

Dotazník:

Pohlaví:

- a) muž b) žena

Ekonomická aktivita:

- a) student b) pracující

Vzdělání:

- a) základní b) střední-kolské c) vysoko-kolské

Frekvence dojíždění:

- a) denní b) týdenní

1) Zakroužkujte Vaší trasu na dojíždění:

- a) Zruč nad Sázavou - Praha
b) Zruč nad Sázavou - Kutná Hora
c) Zruč nad Sázavou - Ledce nad Sázavou
d) Zruč nad Sázavou - Vlašim

2) Zakroužkujte nejčastější způsob dopravy, který využíváte na Vaší trase:

- a) Automobil-aktivní jízdou
b) Spolujízda
c) Autobus
d) Vlák

3) Zakroužkujte alternativní způsob dopravy na Vaší trase:

- a) Automobil-aktivní jízdou
b) Spolujízda
c) Autobus
d) Vlák

4) Máte v práci nějaké podílení?

- a) Ano
b) Ne

5) Vnímáte automobil jako prestižní způsob dopravy:

- a) zcela souhlasím
- b) spíše souhlasím
- c) nevím
- d) spíše nesouhlasím
- e) zcela nesouhlasím

6) Jak daleko máte na zastávku veřejné dopravy od vašeho bydliště?

Vlaková zastávka:

- a) 5 minut
- b) 10 minut
- c) více než 10 minut

Autobusová zastávka:

- a) 5 minut
- b) 10 minut
- c) více než 10 minut

7) Vyberte dva aspekty, které vnímáte jako důležité:

- a) Rychlost
- b) Flexibilita
- c) Cena
- d) Pohodlí

8) Popište nejvíce dopravní nedostatky, které vnímáte na uvedené trase:

9) Napište, co vám brání využívat alternativní prostředek pro cestování:

10) Popište svůj vztah ke spolujízdu i cestách do zaměstnání nebo do školy.

Seznam okruhů pro strukturovaný rozhovor se starostou m. sta Zruč nad Sázavou

Mgr. Martinem Hujerem

- 1) nabídka pracovních příležitostí ve městě
- 2) kvalita poskytované veřejné dopravy
- 3) možné změny ve struktuře veřejné dopravy