MASARYKOVA UNIVERZITA

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

Nikola SVITKOVÁ

ZASTÁVKA – BRNO: PERIODICKÉ POHYBY OBYVATELSTVA

Bakalářská práce

Vedoucí práce: RNDr. Hana Svobodová, Ph.D.

Brno 2012

Bibliografický záznam

SVITKOVÁ, Nikola. *Zastávka-Brno: Periodické pohyby obyvatelstva: bakalářská práce*. Brno: Masarykova univerzita, Fakulta pedagogická, Katedra geografie, 2012. 76 l., 12 l. příl. Vedoucí bakalářské práce: Hana Svobodová.

Anotace

Bakalářská práce na téma: Zastávka – Brno: Periodické pohyby obyvatelstva analyzuje periodické pohyby mezi obcemi Zastávka a Brno, neboť jsou tyto pohyby velmi intenzivní. Ve své práci se zabývám obecným popisem dopravy a jejím dělením. Dále se zaměřuji na popis obce Zastávka a její význam v dopravě před a po zavedení Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Shrnuji základní informace o Integrovaném dopravním systému a jejím zřizovatelem společností KORDIS JMK. Dále stručně popisuji historii sčítání lidu a historii dojížďky ve sčítání lidu na našem území. V dotazníkovém šetření jsem se zaměřila na důvody, proč lidé cestují ze Zastávky do Brna, ať do zaměstnání, škol nebo za službami. Dále se zabývám preferencí dopravního prostředku, kterým cestující tuto cestu uskutečňují, přesněji autobusovou, vlakovou a automobilovou dopravou.

Annotation

Bachelor thesis Zastávka - Brno: Periodical movements of population analyzes periodical movements between Zastávka and Brno, for these are very intense. In my thesis I deal with general description of transportation and its division. I also focus on description of the city of Zastávka and its importancein transportation before and after introduction of the Integrated Public Transport System of the South Moravian Region. I am summarizing basic information about the Integrated Public Transport System and its estabilishing company, KORDIS JMK. I also briefly describe the history of census and the history of commute in census. In the questionnaire i have focused on reasons why people travel from Zastávka to Brno because of work, education or servicess. I also deal with the preference of means of transport.

Klíčová slova

Periodické pohyby, doprava, IDS JMK

Keywords

Periodical movements, traffic, IDS JMK

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem závěrečnou bakalářskou práci na téma Zastávka – Brno: Periodické pohyby obyvatelstva vypracovala samostatně, s využitím pouze citovaných literárních pramenů, dalších informací a zdrojů v souladu s Disciplinárním řádem pro studenty Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity a se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

V Zastávce dne 19. dubna 2012 Svitková Nikola

.....

Poděkování

Děkuji RNDr. Haně Svobodové, Ph.D., vedoucí mé bakalářské práce, za cenné rady, připomínky a ochotu při tvorbě bakalářské práce.

Obsah

1 ÚVOD 8

2 ZDROJE DAT, METODIKA A CÍLE PRÁCE 9

3 REŠERŠE LITERATURY 11

4 DOPRAVA 13

4.1 Klasifikace dopravy ... 14

4.2 Doprava suchozemská ... 15

4.2.1 Doprava silniční ... 15

4.2.2 Automobilová doprava ... 17

4.2.3 Doprava železniční ... 18

4.3 Doprava pravidelná ... 19

4.3.1 Periodická doprava ... 19

5 OBEC ZASTÁVKA 20

5.1 Zastávka jako významný dopravní uzel ... 22

6 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM 24

6.1 KORDIS JMK ... 24

6.2 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE ... 25

6.2.1 IDS JMK a Zastávka ... 27

6.2.2 Změny před a po IDS JMK ... 29

7 SČÍTÁNÍ LIDU, DOMŮ A BYTŮ 30

7.1 Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001 a 2011 ... 30

7.2 Dojížďka ve sčítání lidu ... 31

8 ANALÝZA PERIODICKÝCH POHYBŮ MEZI OBCEMI ZASTÁVKA A BRNO 32

8.1 Metodika práce ... 32

8.1.1 Autobusová doprava ... 33

8.1.2 Vlaková doprava ... 34

8.1.3 Automobilová doprava ... 34

8.2 Vyhodnocení a zpracování údajů ... 35

8.2.1 Autobusová doprava ... 35

8.2.2 Vlaková doprava ... 43

8.2.3 Automobilová doprava ... 51

8.2.4 Celkové srovnání ... 56

8.3 Srovnání výsledků se SLDB 60
8.4 Shrnutí výsledků 66

9 ZÁVĚR 68

Shrnutí 70

Summary 70

Seznam tabulek a obrázků 70

Seznam použité literatury 73

Seznam příloh 76

1 ÚVOD

Pro zpracování mé bakalářské práce jsem si vybrala téma: Zastávka – Brno: periodické pohyby obyvatelstva.

Toto téma je z mého hlediska poměrně zajímavé a v neposlední řadě i aktuální. Zejména pro existenci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, díky kterému je doprava mezi Zastávkou a Brnem uskutečňována, i pro snadnou dostupnost do Brna a významnému postavení Zastávky v dopravě.

Zastávka byla do Integrovaného dopravního systému zapojena v roce 2004. Mezi jeden z nejdůležitějších úkolů Integrovaného dopravního systému patří rozvíjení a zkvalitňování služeb veřejné dopravy a zvyšování podílu veřejné osobní hromadné dopravy. Zastávka patří mezi významné dopravní uzly, kam se sjíždí široké okolí a s Brnem je spojena silnicí I/23 a dálnicí D1.

Téma pro moji bakalářskou práci jsem si vybrala i z toho důvodu, že v Zastávce bydlím, a je pro mě zajímavé zjišťovat a porovnávat, proč lidé volí daný dopravní prostředek a proč se do Brna neustále vrací. Brno, jako druhé největší město České republiky, nabízí velké množství škol a pracovních míst. Dále nepřeberné množství služeb, od obchodních domů až po kulturní a sportovní zařízení. Proto se v práci zaměřuji především na volbu dopravního prostředku, kterým lidé uskutečňují přepravu ze Zastávky do Brna, ať se jedná o osobní automobil, autobusovou či vlakovou dopravu. Dále mne zajímá důvod a pravidelnost jejich dojížďky. Zajímá mě, proč se lidé do Brna neustále vrací a dopravují, ať je jejich důvodem zaměstnání, vzdělání či služby, které moravská metropole nabízí.

V mé práci se budu zabývat teoretickou stránkou, která bude vysvětlovat základní pojmy, jako jsou doprava, periodické pohyby či Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje a popisovat obec Zastávku a její význam v dopravě. Praktická část bude obsahovat vypracovaný dotazník ohledně dojížďky ze Zastávky do Brna, jeho vyhodnocení a srovnání s minulými roky.

2 ZDROJE DAT, METODIKA A CÍLE PRÁCE

Hlavní cíl:

V mé bakalářské práci na téma Zastávka – Brno: Periodické pohyby obyvatelstva si za hlavní cíl kladu analýzu periodických pohybů mezi obcemi Zastávka a Brno, jelikož jsou tyto pohyby značně intenzivní.

Vedlejší cíle:

Pomocí dotazníkového šetření budu dále zkoumat, z jakých důvodů lidé ze Zastávky do Brna dojíždějí, jestli je to kvůli zaměstnání, dojížďce do školy nebo za službami, které Brno nabízí. Jako další vedlejší cíl jsem také zkoumala, jakými dopravními prostředky se lidé do Brna přepravují, zda automobilovou, autobusovou nebo vlakovou dopravou, a proč daný dopravní prostředek preferují.

Údaje a data plynoucí z dotazníkového šetření budu srovnávat s již zjištěnými údaji ze sčítání lidu, domů a bytů, které na našem území proběhly v roce 1991 a 2001. Poslední sčítání lidu, domů a bytů proběhlo v roce 2011. Porovnání s tímto rokem není možné, neboť výsledky o dojížďce zatím ještě nejsou dostupné.

V této práci se zabývám periodickými pohyby uskutečňovanými po trase Zastávka – Brno. V teoretické části využívám deskriptivní metody, kde jsou popisovány a vysvětlovány pojmy doprava, periodická doprava, integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje či sčítání lidu. Dále je v této části popsána obec Zastávka a je zde vysvětleno, proč je považována za významný dopravní uzel.

Informace k teoretické části jsem získávala z publikací, které se danou problematikou zabývají (viz rešerše literatury), z materiálů obce Zastávka a společnosti Adosa a.s.[1] a také z internetových zdrojů zaměřených na integrovaný dopravní systém[2], sčítání lidu[3] a obec Zastávka[4].

Vybrané údaje jsou v teoretické části zpracovány pomocí tabulek. Pro větší názornost jsou přidané obrázky k dané tématice. V neposlední řadě práce obsahuje literární rešerši.

---

[1] Materiály získané od ředitele společnosti Adosa a.s.
[2] www.idsjmk.cz
[3] www.czso.cz, www.scitani.cz
[4] www.zastavka.cz

Praktická část vychází zejména z dotazníkového šetření, které jsem prováděla přímo na autobusovém a vlakovém nádraží v Zastávce. Dotazníkové šetření ohledně autobusové dopravy probíhalo 2. 11. 2011, ohledně vlakové dopravy 16. 11. 2011. Oba dny se šetřilo od 5:00 do 9:00 v období ranní dopravní špičky a poté od 10:00 do 14:00 v době mimo dopravní špičku. Čas mezi 9:00 a 10:00 byl vynechán pro určitou časovou mezeru mezi šetřeními. Data k automobilové dopravě byla zjišťována průběžně.

Mezi zjišťované údaje patří: pohlaví, věk, čas odjezdu do Brna, dopravní prostředek, kterým se cesta uskutečňovala, důvod dojížďky do Brna, frekvence dojížďky, důvod volby dopravního prostředku, kterým v den dotazování jeli a další jiný dopravní prostředek, kterým cestující uskutečňují cestu ze Zastávky do Brna. Údaje a data z tohoto šetření jsou analyzovány a zpracovány i pomocí grafů a tabulek.

Zjištěná data a informace z dotazníkového šetření budou porovnána s údaji ze sčítání lidu v roce 1991 a 2001. Potřebná data jsem získala z internetových stránek Českého statistického úřadu.

3 REŠERŠE LITERATURY

V teoretické části týkající se dopravy jsem čerpala z knižních publikací, které se zabývaly dopravou.

Brinke (1999) pojednává o geografii dopravy a spojů. Blíže nás seznamuje se základy silniční, železniční, vodní, letecké, ale i jiných doprav. Vysvětluje základní pojmy, které se dopravy týkají.

Šlampa (1967) dělí geografii dopravy do dvou částí. První pojednává o všeobecných otázkách geografie dopravy, druhá se zabývá dopravněgeografickou charakteristikou jednotlivých druhů dopravy.

Toušek, Kunc, Vystoupil a kolektiv (2008) přináší ucelený přehled o ekonomické i sociální geografii. Kromě jiného se věnují geografii dopravy, vymezují základní pojmy, popisují vývoj geografie dopravy. Vysvětlují vztahy mezi dopravou a ekonomickou geografii a polemizují nad možnými scénáři budoucího vývoje dopravy.

Seidenglanz (2007) se věnuje analýze dopravních vlastností vybraných venkovských území a dopravě jako fenoménu, který je častým tématem geografického výzkumu.

Riedlová, Blažek a Brabec (1983) se zabývají geografií dopravy a popisují různá odvětví dopravy ve formě vysokoškolské příručky.

Maryáš, Řehák, Vystoupil a Mládek (1995) se věnují geografií obyvatelstva, sídel, dopravy a cestovního ruchu. Kromě toho nás seznamují s geografií (ekonomickou) a jejím vývojem.

Prymš (2011) se věnuje Integrovanému dopravnímu systému v Královéhradeckém kraji IREDO.

Svatoňová a kolektiv (2010) se zabývají širšími souvislostmi automobilové dopravy. Ať její historii, principem fungování, výrobou aut, dopady dopravy na krajinu a podobně.

Kašparovský (2006) shrnuje látku probíranou na středních školách. Od úvodu do geografie, základních informací o Zemi, kartografie, fyzické geografie až po socioekonomickou geografii.

Tematickými mapami, grafy, tabulkami a fotografiemi týkající se Jihomoravského kraje se věnuje Kartografie Praha (2010).

V teoretické části, která popisuje obec Zastávku, jsou použité i materiály obce Zastávka. Materiály společnosti Adosa a.s. byly použity u popisu Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

4 DOPRAVA

„Geografie dopravy patří mezi socioekonomickou geografii a zabývá se prostorovými interakcemi v prostoru.“ (Prymš, D., 2010, str. 8)

„Geografie dopravy je geografickou disciplínou, která studuje prostorové aspekty dopravy a interakce dopravy s fyzicko-geografickými složkami krajiny a s lidskými aktivitami mimodopravními.“ (Maryáš, J., 1995, str. 85)

„Doprava přestavuje jev, který má významné geografické důsledky. Jedním z nich je i schopnost umožňovat interakce / vztahy mezi různě disponovanými místy zemského povrchu.“ (Seidenglanz, D., 2007, str. 13)

„Dopravu lze obecně definovat jako cílevědomou lidskou činnost, uskutečňující přemisťování lidí, nákladů, energie a zpráv v prostoru.“ (Šlampa, O., 1967, str. 5)

„Někteří autoři (např. BEREZOWSKI 1975) považují dopravu za součást komunikace, což je činnost umožňující vzájemné spolupůsobení složek při přemísťování lidí, zvířat, materiálů, produktů, zpráv, informací nebo i finančních prostředků. Komunikaci pak dělí na dvě základní odvětví: a) dopravu, b) spoje. Doprava zahrnuje veškerou činnost umožňující přemísťování osob, zvířat a věcí; spoje zajišťují odesílání a přijímání zpráv a informací.“ (Brinke, J., 1999, str. 4)

Podle Rodriguea a kol. (2006) překonává doprava bariéry v prostoru, které mohou být fyzické (např. vzdálenost, topografie apod.) a společenské (administrativní rozdělení, rozdílná kvalita infrastruktury apod.). Tyto překážky vytváří tzv. odpor prostředí, který omezuje intenzitu, velikost, objem, schopnost dopravy mezi různými místy. (Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J., a kol., 2008)

Základními složkami dopravy podle Brinkeho jsou dopravní prostředky, které tvoří soubor pohyblivých zařízení, např. lodě, letadla, automobily, vlaky apod. Mezi další složku patří dopravní cesta, která zahrnuje vzdušný prostor, vodní hladinu a pevninu, většinou upravených pro pohyb dopravních prostředků a vysílání signálů. Poslední složkou jsou dopravní zařízení, což jsou technické objekty sloužící dopravě a spojům. Mezi dopravní zařízení můžeme zařadit letiště, nádraží, přístavy atd. (Brinke, J., 1999)

„Doprava představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky a podle svého významu a úlohy v národním hospodářství je rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství.“ (Brinke, J., 1999 str. 7)

Doprava má své specifické postavení v hospodářství, stejně jako průmysl a zemědělství a také představuje samostatné výrobní odvětví, které se od ostatních výrazně liší. Tyto rozdíly spatřuje Brinke v její produkci, která spočívá v přepravě zboží a osob, dále v současně probíhající výrobě a spotřebě. (Brinke, J., 1999)

Doprava je odvětví, které se neustále vyvíjí a rozvíjí. Mění se kvalita dopravy, rychlost, kapacita dopravních prostředků i změny v jednotlivých druzích dopravy (silniční, železniční, vodní atd.). (Šlampa, O., 1967)

V současnosti má doprava obrovský celosvětový význam, i přesto, že sebou nese i spoustu negativní dopadů. Mezi nejvýraznější negativní dopady řadíme environmentální problémy, zejména znečišťování životního prostředí. Dále sociální dopady, které se projevují jako dopravní nehody, které kromě materiálních škod mohou způsobit i poškození zdraví či ztrátu života, také kolony neboli dopravní zácpy. (Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J., a kol., 2008)

4.1 Klasifikace dopravy

Dopravu lze klasifikovat podle různých hledisek. Podle Otokara Šlampy můžeme dopravu klasifikovat například takto:

1. <u>Podle prostředí, v němž se doprava uskutečňuje</u>
   1.1. Doprava suchozemská
   1.2. Doprava vodní
   1.3. Doprava vzdušná
2. <u>Podle charakteristických druhů dopravních cest</u>
   2.1. Doprava silniční
   2.2. Doprava kolejová (železniční)
   2.3. Doprava lanová
   2.4. Doprava říční
   2.5. Doprava jezerní
   2.6. Doprava námořní atd.
3. <u>Podle charakteristických dopravních prostředků</u>
   3.1. Doprava pomocí nosičů
   3.2. Doprava pomocí zvířat
   3.3. Doprava automobilová apod.

4. Podle použité tažné (hnací síly)
   4.1. Doprava potahová (využívá tažné síly zvířat)
   4.2. Doprava plavením (využívá síly proudu na vodních tocích)
   4.3. Doprava plachetní (využívá síly větru)
   4.4. Doprava parní
   4.5. Doprava elektrická
   4.6. Doprava motorová apod.

Kromě těchto uvedených možností klasifikace dopravy ji můžeme členit ještě podle dalších, jiných hledisek. Například můžeme dělit dopravu na místní a dálkovou. Toto dělení ovšem nelze přesně vymezit, neboť je různé v daných oblastech či druzích dopravy. Dopravu místní můžeme dále členit na dopravu městskou a předměstskou, které již podle názvu spojují rozdílné plochy území. Doprava městská se obvykle uskutečňuje v obvodu města, doprava předměstská může spojovat větší městská střediska i s jejich okolím. (Šlampa, O., 1967)

Dále můžeme dělit dopravu i podle odvětví na dopravu osob, dopravu zboží nebo nákladů a specifickou dopravu, kam řadíme dopravu energie a zpráv. (Riedlová, M., Blažek, M., Brabec, F., 1983)

Dopravu můžeme například dělit i na pravidelnou a nepravidelnou, individuální a hromadnou, veřejnou a neveřejnou, nákladní a osobní atd. (Šlampa, O., 1967)

4.2 Doprava suchozemská

V této bakalářské práci se zaměřuji na pravidelnou, osobní a suchozemskou dopravu. Suchozemskou dopravu můžeme dále členit, přesněji na dopravu silniční a dopravu kolejovou (železniční), kterými se budeme blíže zabývat, a dopravu lanovou.

4.2.1 Doprava silniční

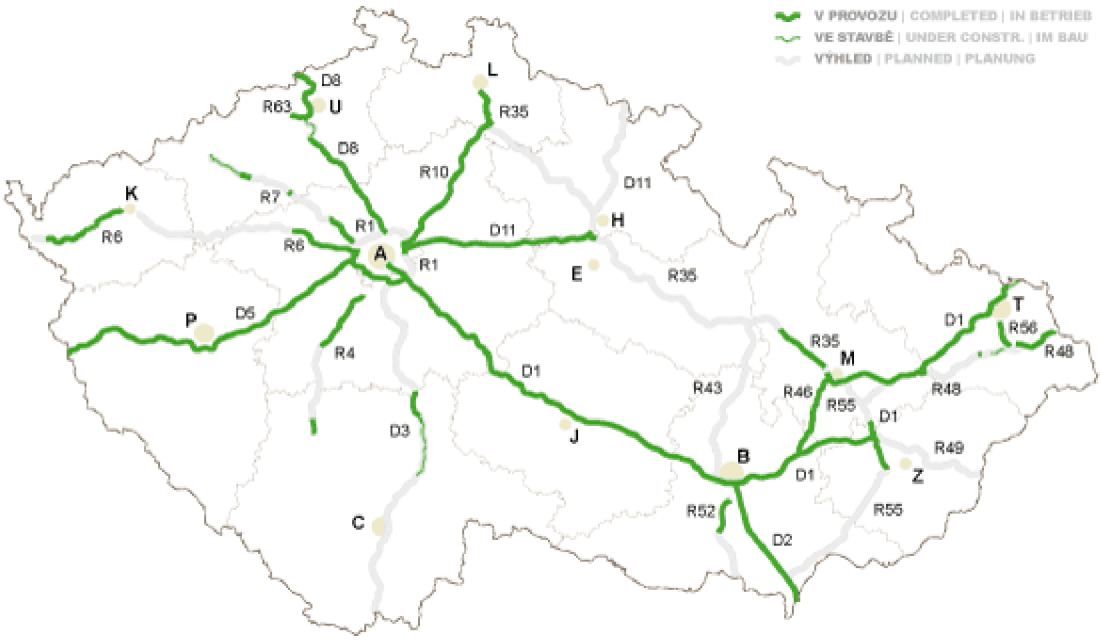
V současnosti představuje silniční doprava téměř ve všech státech nejdůležitější druh pozemní dopravy. Tato doprava se uskutečňuje po silnicích. Podle Šlampy *„silnicemi rozumíme pozemní bezkolejové, uměle vybudované cesty se zpravidla zpevněným povrchem, vhodné pro vozovou dopravu.“ (*Šlampa, O., 1967, str. 35) S rozvojem automobilové dopravy se ovšem změnila konstrukce silnic, a proto v současné době za silnice považujeme cesty, které jsou sjízdné motorovými vozidly.(Šlampa, O., 1967)

Kvalita silniční sítě ve světě je značně rozdílná. Ve vyspělých zemích převládají zpevněné silnice a dálnice, v rozvojových nezpevněné silnice. (Kašparovský, K., 2009)

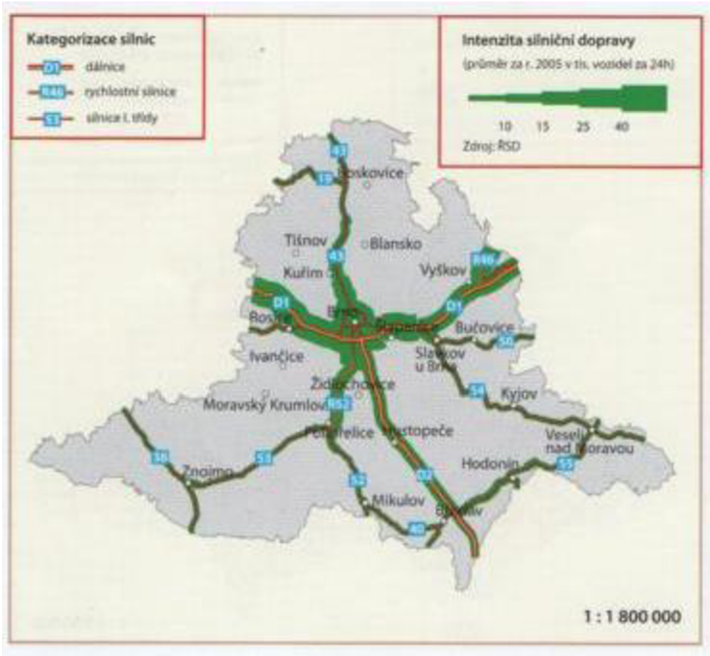
V České republice se člení silnice na silnice a dálnice, silnice dále mohou být I. – III. třídy. Dálnice jsou finančně nákladnější než silnice, a měly by být i kvalitnější. Jsou to silnice se dvěma protisměrnými vozovkami, s ostatní silniční sítí propojeny jednosměrnými přípojkami, určeny pro jízdu vysokou rychlostí. (Šlampa, O., 1967)

V České republice jsou momentálně v provozu dálnice D1, D2, D3, D5, D8, D11. Kromě dálnic je na našem území dovoleno jet vyšší rychlostí na rychlostních silnicích, které jsou levnější variantou dálnic. (www.ceskedalnice.cz)

Dálnice D1, po které je uskutečňována autobusová doprava ze Zastávky do Brna, je nejstarší dálnicí na našem území. První úsek byl zprovozněn již v roce 1971. V roce 1980 byla dokončena celá dálnice, která vede z Prahy do Brna. (Svatoňová, H. a kol., 2010)



Obrázek 1: Mapa české sítě dálnic a rychlostních silnic
Zdroj: www.ceskedalnice.cz



Obrázek 2: Intenzita dopravy Jihomoravského kraje (2010)
Zdroj: Tematický atlas Jihomoravského kraje

V této práci je pro nás důležitá silnice I. třídy I/23, která vede z Českých Budějovic a prochází obcí Zastávka. Dále dálnice D1, která je intenzivně využívána. Na ni se silnice I/23 napojuje u Ostrovačic. Kromě toho se můžeme na dálnici připojit u Kývalky.

4.2.2 Automobilová doprava

Automobily patří mezi nejpočetnější kategorii silničních motorových vozidel. Nejčastěji je rozdělujeme na osobní, které mají méně než 8 sedadel, autobusy, autokary, nákladní a speciální automobily. (Šlampa, O., 1967)

Automobilovou dopravu řadíme k nejmladšímu a zároveň k nejrychleji se rozvíjejícímu odvětví dopravy. (Brinke, J., 1999)

„Ve světovém dopravním systému zajišťuje přepravu nákladů a osob převážně na krátké vzdálenosti a má rozhodující podíl na objemu světové nákladní i osobní přepravy.“ (Brinke, J., 1999, str. 60)

Ve vyspělých zemích již získala vedoucí postavení ve výkonu nákladní dopravy, zatímco v některých rozvojových zemích, ve kterých chybí železniční doprava, představuje jediný moderní způsob pevninské dopravy. (Šlampa, O., 1967)

Mezi nejvýznamnější důvody rozvoje automobilové osobní dopravy patří zejména rychlost automobilu (kterou je nutno přizpůsobit stavu silnice a silničním pravidlům), jeho přizpůsobivost (přestože je z velké části vázaný na silnice, lze jej

použít i ve špatně dostupném terénu). Dále nepotřebuje zvláštní stanice, překladiště apod., ale umožňuje přepravu „z domu do domu“. (Šlampa, O., 1967)

V neposlední řadě je výhodou osobních automobilů určitý komfort, kdy nejsme vázáni na jízdní řád, můžeme kdykoliv zastavit, vystoupit nebo si i zajet během cesty nakoupit. Určitou nevýhodou zde mohou být pořizovací náklady osobního automobilu či rostoucí ceny pohonných hmot, které ke svému správnému fungování potřebuje.

V současné době neustále roste počet obyvatel připadajících na 1 osobní automobil, který podle Brinkeho ve světě dosáhl téměř devíti obyvatel na 1 osobní automobil. (Brinke, J., 1999)

Autobusová doprava má také řadu pozitiv i negativ. Za největší pozitivum můžeme označit finanční náklady, které jsou většinou oproti automobilové osobní dopravě nižší. Zejména pokud se jedná o pravidelnou přepravu, kdy se náklady mohou snížit výrazněji. Díky IDS JMK je cestování ze Zastávky do Brna levnější autobusovou dopravou. Mezi negativa mohou někteří řadit ztrátu určitého luxusu a komfortu. Cestující je odkázán na jízdní řády, kterými se musí řídit, ztrácí určité soukromí, protože cestuje s dalšími (cizími) cestujícími. Za největší nevýhodu může být označeno zpoždění, které je většinou způsobeno dopravními zácpami, poruchou autobusu nebo špatným počasí.

Automobilová doprava se řadí mezi dopravu s nejvyšší nehodovostí. Podle Brinkeho zemře denně na silnicích ve světě 1100 lidí, tj. ročně 400 000. Oproti vodní nebo letecké dopravě má tato doprava značný podíl na znečišťování životního prostředí. V této souvislosti dochází ke snaze výroby automobilů, které by byly šetrnější k životnímu prostředí. (Brinke, J., 1999)

4.2.3 Doprava železniční

„Kolejová (železniční doprava) se uskutečňuje po kolejích. Asi 70% celkové délky železnic na světě má rozchod 1435 mm, který označujeme jako normální.“ (Šlampa, O., 1967, str. 46)

V současné době není železniční doprava tak významná, jako byla v minulosti, kdy odstranila závislost na vodních vnitrozemských cestách. Její význam klesl výrazněji po druhé světové válce, kdy se začala rozvíjet automobilová doprava. (Brinke, J., 1999)

Na rozdíl od automobilové dopravy je železniční více závislá na fyzicko-geografických podmínkách. Mezi největší překážku patří nerovnosti zemského povrchu, které lze v některých případech zmenšit například pomocí náspů a zářezů. Dalšími překážkami mohou být, stejně jako v případě silniční dopravy, řeky, jezera, mořské zálivy. (Šlampa, O., 1967)

„Využití světové železniční sítě je značně nerovnoměrné.“ (Brinke, J., 1999, str. 59)

Stupeň využití železniční dopravy závisí na délce dopravní sítě, její hustotě a především na potřebách národního hospodářství jednotlivých států. Vedoucí postavení měly postkomunistické státy (přes 70 % výkonu světové nákladní železniční dopravy a 38 % výkonu dopravy osobní). V těchto zemích to mohlo být způsobeno zaostáváním jiných odvětví dopravy. Mezi nejvyspělejší země se řadí i Česká republika. Jednoznačnou převahu má přeprava nákladu, převážně tahy spojující těžební oblasti (hlavně uhelné). (Brinke, J., 1999)

4.3 Doprava pravidelná

Dopravu můžeme dělit i z hlediska její pravidelnosti na pravidelnou a nepravidelnou. V této bakalářské práci se zaměřuji na periodické pohyby obyvatelstva, proto si objasníme, co znamená pravidelná neboli periodická doprava.

4.3.1 Periodická doprava

Za periodickou dopravu můžeme považovat takovou dopravu, která se uskutečňuje v rozmezí určitého časového období pravidelně, tedy periodicky. Takto lze chápat zejména dojížďku do zaměstnání a do škol, neboť se uskutečňuje převážně denně, tedy pravidelně.

Pravidelné (periodické) pohyby jsou *„především dojížďka do zaměstnání, označující takový pohyb ekonomicky aktivních obyvatel, který vyplývá z rozdílnosti místa jejich pracoviště a místa trvalého bydliště. Z formálního hlediska je charakteristickým rysem relativní pravidelnost pohybu obyvatel. Velmi podobné znaky má i dojížďka žáků, učňů a studentů do škol.“* (Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J., a kol., 2008, str. 86)

5 OBEC ZASTÁVKA

Obec Zastávka se nachází v Jihomoravském kraji (dále též JMK), přibližně 20 km západně od Brna. V současné době se rozprostírá na území o ploše 120 ha, k 1. 1. 2010 měla 2613 obyvatel. (www.czso.cz)

S rostoucí vybaveností obce rostl i její počet obyvatel, přesněji od roku 1991 do roku 1999. Poté začal v letech 2000 – 2003 mírně klesat. V posledních třech letech je počet obyvatel konstantnější a pohybuje se průměrně okolo 2650 obyvatel.

Tabulka 1: Vývoj populace v obci Zastávka v letech 1991 – 2010 k 1. 1.

Zastávka			
rok	počet obyvatel	rok	počet obyvatel
1991	2231	2001	2347
1992	2222	2002	2316
1993	2260	2003	2314
1994	2389	2004	2405
1995	2425	2005	2399
1996	2449	2006	2461
1997	2451	2007	2462
1998	2456	2008	2659
1999	2476	2009	2680
2000	2464	2010	2613

Zdroj: www.czso.cz

Zastávka se nachází severozápadním směrem pod východními vrcholky Českomoravské vrchoviny. Obec je obléhaná rozsáhlými lesy, především západní a severní část obce, a protéká jí říčka Habřina. (www.turistika.cz)

Obec má spíše charakter města a je významným střediskem osídlení regionu s dobrými předpoklady pro další rozvoj bydlení či průmyslu.

Obrázek 3: Letecký snímek obce Zastávka

Zdroj: materiály obce Zastávka

Zastávka patří mezi nejmladší sídla okresu Brno-venkov, jelikož první zmínky o ní se objevují až v archivech z roku 1775. Vznik a rozvoj obce byl ovlivněn především s objevením černého uhlí, které se na Zastávce těžilo přibližně 180 let.

Politicky obec Zastávka vznikla na základě vyhlášky ze dne 5. září 1875, a dostala tehdy jméno Boží požehnání. K přejmenování obce na současný název Zastávka došlo v roce 1920. (www.zastavka.cz)

V současné době patří Zastávka mezi jedno z významných středisek osídlení okresu Brno-venkov. Nejen, že má předpoklady k dalšímu rozvoji obytné funkce, ale i výrobní. V současnosti je Zastávka průmyslovým střediskem, zejména díky existenci významných firem, které poskytují pracovní místa. Za zmínku stojí firma MetalPres, která se zabývá výrobou tvářecí techniky. Dále řadíme Zastávku mezi vzdělávací středisko, z toho důvodů, že se v obci nachází 2 mateřské školy, základní škola, gymnázium, základní umělecká škola a dům dětí a mládeže. V neposlední řadě

je Zastávka významným dopravním uzlem, díky přestupnímu terminálu Integrovaného dopravního systému kraje, blízkosti dálnice D1 a silnice I/23, která prochází obcí.

5.1 Zastávka jako významný dopravní uzel

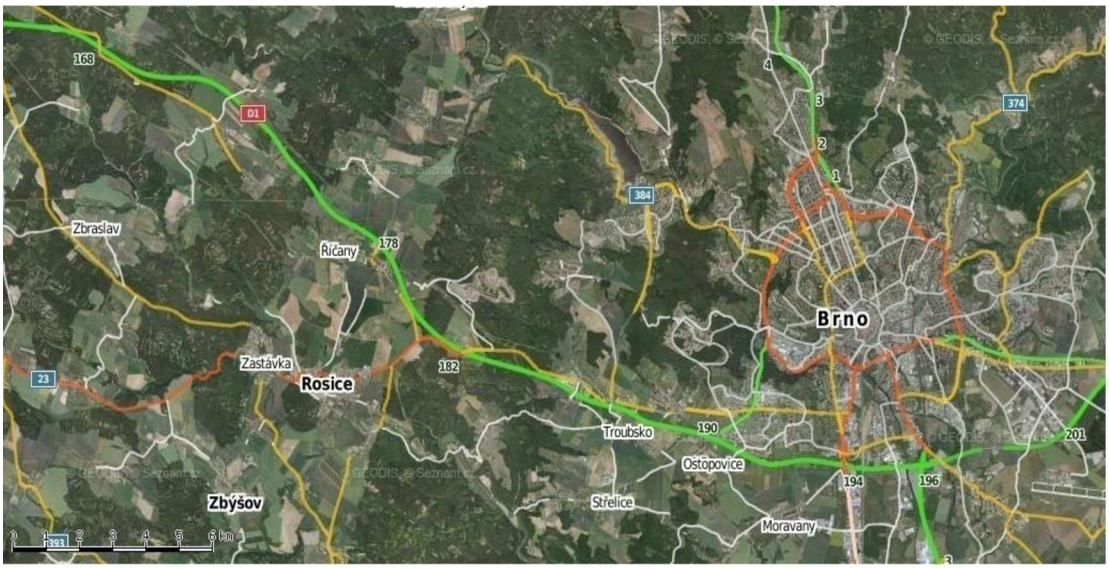
Obec Zastávka se řadí mezi významné dopravní uzly. Tento význam ještě více posílil díky přestupnímu terminálu Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (dále též IDS JMK), který se v obci nachází v těsné blízkosti vlakového nádraží.

Přestupní terminál byl v obci postaven ve spolupráci s Jihomoravským krajem, hlavně pro výhodnou dopravní polohu obce. Vybudován byl v roce 2005 při příležitosti připojení Zbraslavska do IDS JMK. (www.kamzajet.cz)

Obrázek 4: Přestupní terminál v obci Zastávka
Zdroj: www.zastavka.cz

Zastávka leží na silnici I/23, která spojuje Jižní Čechy s Brnem a je vzdálená pouhých 5 km od dálnice D1, která má po jejím dokončení spojovat Prahu, Brno a Ostravu. Autobusová doprava mezi Zastávkou a Brnem je uskutečňována právě po dálnici, neboť je to nejrychlejší způsob dopravy ze Zastávky do Brna. V případě nehody, kolony apod. na dálnici je trasa Zastávka – Brno uskutečňována tzv. po „staré“, která vede trasou: Zastávka – Rosice – Popůvky – Troubsko – Bosonohy –

Brno. Kromě silniční dopravy propojuje Zastávku a Brno doprava železniční. Železniční trať spojující Zastávku s Brnem byla uvedena do provozu v roce 1856 v souvislosti s těžbou uhlí. Dodnes je železnice plně využívaná převážně pro osobní přepravu. Na trati Zastávka – Brno jsou po řadě následující zastávky: Rosice u Brna, Tetčice, Omice, Střelice, Brno – Horní Heršpice.



Obrázek 5: Mapa dopravní sítě mezi Zastávkou a Brnem
Zdroj: www.mapy.cz

6 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

6.1 KORDIS JMK

Jihomoravský kraj a Statutární město Brno založili v roce 2002 organizaci KORDIS JMK, spol. s. r. o., která byla koordinátorem integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Tentýž rok zahájila společnost přípravné práce na integrovaném dopravním systému. KORDIS JMK byl založen ze dvou hlavních důvodů. Měl by koordinovat základní dopravní obslužnosti na území kraje, dále připravovat, realizovat a provozovat integrovaný dopravní systém na celém území kraje. (www.idsjmk.cz)

„KORDIS JMK se zabývá těmito činnostmi:

- *je odpovědná za organizační zajištění dopravní obslužnosti území zapojeného do IDS (smlouvy, podklady pro licence),*
- *plánuje a zajišťuje realizaci rozvoje IDS, řízení a realizaci finančních toků IDS,*
- *trvale sleduje a vyhodnocuje vývoj přepravních potřeb, navrhuje jízdní řády, optimalizuje vedení linek,*
- *zavádí jednotný tarifní systém, jízdní doklady, odbavovací systémy, přepravní kontrolu, vytváří a zajišťuje jednotné přepravní podmínky,*
- *vede trvalou informační a propagační kampaň,*
- *zajišťuje smluvní dopravce, provádí jejich kontrolu,*
- *spolupracuje na modernizaci a vývoji vozového parku, vybavení zastávek a přestupních terminálů, zajišťuje ochranu dat poskytnutých dopravci,*
- *účastní se projednávání územně plánovacích dokumentací v oblasti zajištění dopravní obslužnosti.“* (www.idsjmk.cz)

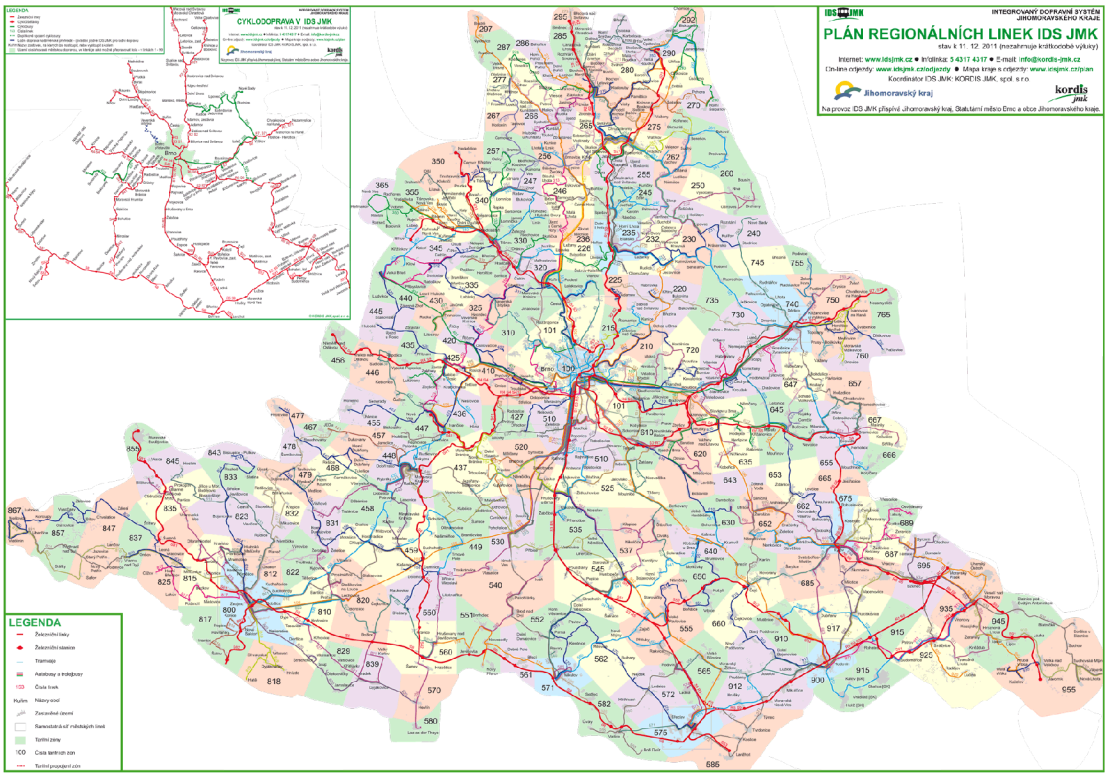
6.2 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Jedním z hlavních důvodů vzniku společnosti KORDIS JMK bylo zavedení integrovaného dopravního systému na území kraje.

„Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (dále též IDS JMK) je systém veřejné osobní hromadné dopravy spojující jednotlivé druhy dopravy za účelem sjednocení organizačně ekonomických, tarifních a dopravních soustav dopravců s cílem zajišťovat účelnou, efektivní a kvalitní dopravní obsluhu území.“ (materiály společnosti Adosa a.s.)

Hlavním cílem integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje je stále rozvíjení a zkvalitňování služeb veřejné osobní dopravy a zvyšování podílu veřejné osobní hromadné dopravy. (materiály společnosti Adosa a.s.)

Dalším cílem IDS JMK bylo jeho postupné zavedení na celé území kraje. To se podařilo 1. 7. 2010, kdy se k IDS JMK připojilo Znojemsko, Jevišovicko, Hrušovansko a Miroslavsko. Toto připojení proběhlo v šesté etapě, neboť rozšiřování IDS JMK probíhalo v jednotlivých etapách. V první etapě, která byla zahájena 1. 1. 2004, zahrnoval IDS JMK 110 obcí Jihomoravského kraje, jednu obec Olomouckého kraje a jednu obec kraje Vysočina. Etapa 2A (1. 1. 2005) rozšířila IDS JMK o 49 obcí převážně na Tišnovsku, etapa 2B (1. 7. 2005) zahrnovala Sokolnicko a Zbraslavsko (24 obcí), připojení Popovic a městské dopravy v Adamově. Etapa 3A (11. 12. 2005) připojila 22 obcí Slavkovska, Bučoviska a Vyškovska, včetně městské hromadné dopravy ve Vyškově, etapa 3B nejprve 1. 7. 2006 připojila Ivančicko, 1. 9. 2006 Židlochovicko. V etapě 4A bylo 4. 3. 2007 připojeno Boskovicko a v etapě 4B Vyškovsko a část Kyjova, přesněji 28. 6. 2008. Etapa 5 rozšířila IDS JMK o Břeclavsko, Hodonínsko, Kyjovsko, Hustopečsko a Veselsko 14. 12. 2008. Jako poslední bylo připojeno již zmíněné Znojemsko, Jevišovicko, Hrušovansko a Miroslavsko, a to 1. 7. 2010, čím bylo pokryto celé území kraje. (www.idsjmk.cz)



Obrázek 6: Plán vedení linek a členění zón IDS JMK
Zdroj: www.idsjmk.cz

Tabulka 2: Počet jednotlivých linek v IDS JMK

Počet vlakových linek	23
Počet tramvajových linek v Brně (čísla 1 až 13)	13
Počet trolejbusových linek v Brně (čísla 20 až 40)	13
Počet autobusových linek v Brně (čísla 40 do 100)	48
Počet linek městské dopravy v Adamově	1
Počet linek městské dopravy v Blansku	4
Počet linek městské dopravy v Břeclavi	9
Počet linek městské dopravy v Hodoníně	4
Počet linek městské dopravy v Kyjově	3
Počet linek městské dopravy v Mikulově	1
Počet linek městské dopravy ve Vyškově	4
Počet linek městské dopravy ve Znojmě	7
Počet regionálních autobusových linek	196

Zdroj: www.idsjmk.cz

Mezi výrazné výhody zavedení IDS JMK patří jednotná jízdenka, která platí ve všech tramvajových, trolejbusových, autobusových i vlakových linkách v rámci IDS JMK. Tuto jízdenku cestující označí na začátku své cesty a mohou v rámci její platnosti cestovat a libovolně přestupovat. Dále sjednocené jízdné, které zaručuje předem známou a stálou cenu, nehledě na způsob přepravy a volbu dopravce. V případě pravidelnějšího cestování je možné zakoupit předplatní jízdenku, která v celkovém součtu vyjde levněji, než každodenní nakupování jízdenek. (www.idsjmk.cz)

Cestující pravděpodobně nejvíce uvítali změnu v možnosti přestupů. IDS JMK má jízdní řád uzpůsobený tak, aby na sebe spoje co nejlépe navazovaly. V případě zpoždění by spoje na sebe měly čekat. Spoje jezdí většinou v dobře zapamatovatelnou dobu a v pravidelných intervalech, např. po hodině, půl hodině apod. (www.idsjmk.cz)

6.2.1 IDS JMK a Zastávka

Obec Zastávka byla do IDS JMK zařazena hned v první etapě, která byla zahájena 1. 1. 2004.

V současné době je na trase Zastávka - Brno zřizována autobusová doprava společností Adosa a.s., která sídlí v Rosicích u Brna. Tato společnost zajišťuje přepravu osob pomocí pravidelných linek. Před 11. prosincem roku 2011, kdy se měnil jízdní řád, jezdilo ve všední dny, kromě pátků, 32 autobusů trasu Zastávka – Brno. V pátek byl počet spojů navýšen o 1 a o víkendu klesl na pouhých 9 spojů během celého dne. Tento počet byl však dostačující, a proto se po prosinci víkendový počet autobusových spojů nezměnil. Na rozdíl od toho, během všedních dnů se počet výrazněji navýšil. V ranní a odpolední špičce jezdí autobusy každou čtvrt hodinu, mimo špičku každou půl hodinu či hodinu. Celkový počet spojů každý všední den je v současnosti 41. Počet spojů oproti předchozímu jízdnímu řádu byl navýšen především v období dopravní špičky.

V následujících tabulkách jsou uvedeny počty spojů jak pro autobusovou, tak vlakovou dopravou před i po zavedení nového jízdního řádu. Tento počet spojů je uveden za časové období mezi 5:00 – 9:00 a 10:00 – 14:00, neboť v tomto čase probíhalo dotazníkové šetření. Mezi devátou a desátou hodinou jezdil před zavedením nového řádu jeden autobusový a jeden vlakový spoj, po jeho zavedení jezdily dva autobusové spoje.

Tabulka 3: Počet spojů autobusové dopravy ve směru Zastávka - Brno před 11. 12. 2011

autobus			
	počet spojů		
	5:00-9:00	10:00-14:00	celý den
pondělí	12	4	32
úterý	12	4	32
středa	12	4	32
čtvrtek	12	4	32
pátek	12	5	33
sobota	2	2	9
neděle	2	2	9

Zdroj: www.idos.cz

Tabulka 4: Počet spojů autobusové dopravy ve směru Zastávka – Brno po 11. 12. 2011

autobus			
	počet spojů		
	5:00-9:00	10:00-14:00	celý den
pondělí	16	4	41
úterý	16	4	41
středa	16	4	41
čtvrtek	16	4	41
pátek	16	4	41
sobota	2	2	9
neděle	2	2	9

Zdroj: www.idos.cz

Co se týká vlakové dopravy, zajišťují ji České dráhy. Zde se neprojevila žádná změna při zavedení nového jízdního řádu. Ve všední dny je na trase Zastávka – Brno uskutečňováno 24 spojů. O víkendu se tento počet reguluje na 15, tedy o 9 spojů méně, než ve všední den. Na rozdíl od autobusové dopravy zde není tak výrazný rozdíl mezi všedními a víkendovými dny.

Tabulka 5: Počet spojů vlakové dopravy ve směru Zastávka - Brno

vlak			
	počet spojů		
	5:00-9:00	10:00-14:00	celý den
pondělí	7	4	24
úterý	7	4	24
středa	7	4	24
čtvrtek	7	4	24
pátek	8	4	25
sobota	6	2	15
neděle	6	2	15

Zdroj: www.idos.cz

6.2.2 Změny před a po IDS JMK

Zastávka byla do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje zapojena hned v první etapě 1. 1. 2004. Před jejím připojením jezdily autobusové spoje do Brna po téměř stejné trase, ale konečná zastávka byla jiná. Autobusy místo na Mendlově náměstí končily svou jízdu na Zvonařce.

Vlaková doprava nezměnila svou trasu, neboť koleje ze Zastávky do Brna vedou stále jedny. Trasa tedy již tehdy byla Rosice u Brna, Tetčice, Omice, Střelice, Brno – Horní Heršpice, Brno – Hlavní nádraží.

Před zavedením IDS JMK nebyla jednotná cena jízdenek, jako je tomu nyní. Lidé tedy volili dopravní prostředek zejména podle místa jeho dojezdu a také podle ceny. Ta je v současnosti sjednocena jak pro autobusovou tak pro vlakovou dopravu, a lidé tedy mohou, nehledě na finance, volit dopravní prostředek, jakým se do Brna přepraví, pokud se jedná o hromadnou dopravu.

Další změnou je bezpochyby návaznost spojů. Jízdní řád je uzpůsobený tak, aby na sebe spoje navazovaly, případně pár minut počkaly. V současnosti na sebe navazují jak vlaky, tak autobusy. Díky tomu se mohou lidé na Zastávce rozhodnout, jestli do Brna budou cestovat vlakem nebo autobusem nehledě na to, jakým dopravním prostředkem se na Zastávku dopravili.

7 SČÍTÁNÍ LIDU, DOMŮ A BYTŮ

„Sčítání lidu patří k nejstarším statistickým akcím vůbec.“ (www.czso.cz)

Je to jedno z nejdůležitějších a nejrozsáhlejších statistických šetření, které zjišťuje údaje o stavu obyvatelstva k danému okamžiku na celém území státu. Nezjišťuje pouze aktuální počet obyvatel, ale v současné době se jedná i o sčítání domů a bytů. (www.czso.cz)

Nejstarší soupisy obyvatel na našem území se dochovaly z roku 1058. Tyto soupisy byly prováděny z vojenských a daňových důvodů a neobsahovaly celou populaci. To se změnilo 13. října 1753, kdy byl vydán „patent císařovny Marie Terezie o sčítání lidu“. Poprvé se sčítalo obyvatelstvo celého území současně v roce 1754. Ovšem sčítání bylo značně zkresleno z důvodu obav obyvatelstva ze zvýšení daní. Již v této době se rozhodlo, že ke sčítání lidu přibude i soupis domů. (www.czso.cz)

Od roku 2001 probíhá sčítání lidu jako sčítání lidu, domů a bytů (dále též SLDB). SLDB přináší obrovské množství nových, cenných informací a údajů. (www.scitani.cz)

7.1 Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001 a 2011

„Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001 proběhlo v souladu s metodickými doporučeními OSN a statistického úřadu Evropských společenství – Eurostatu. Opětovně bylo provedeno u nás tradiční formou sebesčítání, tj. každá osoba vyplňovala za sebe, za své děti, případně za další osoby domácnosti příslušné sčítací tiskopisy.“ (www.czso.cz)

Během tohoto sčítání se zjišťovalo 26 údajů o osobách, 18 údajů o bytech a bydlení a 12 údajů o domech.

Zpracování výsledků sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001 provázely komplikace v podobě srpnové povodně v roce 2002. V jejím důsledku byly zničeny některé budovy a techniky určené pro vyhodnocení sčítání. Došlo k přerušení sčítání, ovšem nedošlo k žádné ztrátě dat. I díky tomu se mohlo ve zpracovávání výsledků pokračovat. K dispozici byly dva a půl roku po sčítání. (www.czso.cz)

Poslední sčítání lidu, domů a bytů na našem území proběhlo v březnu 2011, přesněji v noci ze dne 25. na 26. března. Sčítání bylo předem připravováno a zkoušeno, zkušební sčítání proběhlo v dubnu 2010.

Výsledky SLDB 2011 v současné době ještě nejsou k dispozici. Předpokládá se, že výsledky za Českou republiku (dále též ČR) a kraje zveřejní Český statistický úřad (dále též ČSÚ) ve 3. čtvrtletí roku 2012. Ve 4. čtvrtletí téhož roku by měly následovat podrobnější údaje o domácnostech za ČR a kraje a základní informace o okresech a obcích. Podrobnější informace za okresy a obce se plánují zveřejnit v roce 2013, společně s údaji o dojížďce do zaměstnání. (www.czso.cz)

7.2 Dojížďka ve sčítání lidu

Sčítání lidu, které poprvé zjišťovalo údaje o dojížďce do zaměstnání, bylo Československé sčítání lidu uskutečněné 1. 3. 1961. Zjišťovány byly údaje o dojížďce do zaměstnání mezi okresy i do větších měst s 20 tisíci obyvateli. (www.czso.cz)

Při dalším sčítání v roce 1970, se vedle dojížďky do zaměstnání objevila i dojížďka do škol. Kromě toho byly mezi nové údaje zařazeny otázky ohledně důvodu, vzdálenosti a pravidelnosti dojížďky či době strávené na cestě do zaměstnání a škol. (www.czso.cz)

Otázky týkající se dojížďky do zaměstnání a škol se staly pravidelnými. I v následujících sčítání se objevily například otázky ohledně důvodu dojížďky, délky jejího trvání v kilometrech i minutách nebo její periodicitě. (www.czso.cz)

V roce 2001 a 2011 se ve sčítacích listech objevily následující dotazy ohledně dojížďky:

1. Frekvence dojížďky (docházky) do zaměstnání a škol
2. Denní dojížďka (docházka) do zaměstnání a škol (zde se zjišťovala doba trvání)
3. Dopravní prostředek (který obvykle používají dotazovaní lidé k uskutečnění dojížďky), (www.czso.cz)

8 ANALÝZA PERIODICKÝCH POHYBŮ MEZI OBCEMI ZASTÁVKA A BRNO

Praktickou část jsem pojala jako dotazníkové šetření, které probíhalo přímo na autobusovém a vlakovém nádraží v Zastávce. Následně byl tento dotazník vyhodnocen a výsledky byly porovnány s údaji o dojížďce a vyjížďce ze sčítání lidu, domů a bytů z roku 1991 a 2001. Se SLDB z roku 2011 srovnávat nemůžu, neboť údaje o dojížďce zatím nebyly zveřejněny.

8.1 Metodika práce

Dotazníkové šetření probíhalo na vlakovém a autobusovém nádraží v obci Zastávka. Cílem bylo zjistit, z jakého důvodu lidé cestují ze Zastávky do Brna, jakým dopravním prostředkem cestu daný den uskutečňují, jak často do Brna jezdí a jestli preferují i jiný dopravní prostředek než ten, kterým se dopravovali v den dotazování. Dále jsem si poznamenala pohlaví a věk dotazovaných.

Vlastní šetření probíhalo dva dny, přesněji ve středu druhého a potom šestnáctého listopadu. První středu probíhalo šetření na autobusovém nádraží a druhou na vlakovém. Středa byla zvolena jako typický běžný všední den. Dvoutýdenní odstup byl zvolen z toho důvodu, že někteří lidé, převážně studenti, mohou mít odlišný rozvrh v liché a sudé týdny a právě sudost týdne tím byla zachována.

Dotazování proběhlo v době ranní špičky, od 5:00 do 9:00 a dále dopoledne, mimo hlavní špičku, od 10:00 do 14:00. Mezi devátou a desátou hodinou šetření neprobíhalo, i když v této době jel jeden autobusový i jeden vlakový spoj, neboť jsem chtěla mít krátký odstup mezi zjišťovanou dobou šetření. Odpolední šetření již nebylo tak významné jako ranní a dopolední, neboť v tuto dobu jezdí převážně studenti a lidé pracující v Zastávce domů, spíše než do Brna tak pouze do Rosic. Jedná se tedy spíše o dobu, kdy se lidé vracejí domů. Samozřejmě v tuto dobu jezdí i lidé do práce, výjimečně převážně vysokoškoláci do školy, a nejvíce lidí za službami. Z mého hlediska tedy bylo mnohem zajímavější provádět dotazníkové šetření v ranních a dopoledních hodinách, kdy jsem mohla lépe vyhodnotit důvody dojížďky lidí a porovnat tak dopravní špičky s obdobím mimo ně.

2. 11. 2011 proběhlo dotazování na autobusovém nádraží v Zastávce u Brna. Od páté hodiny ranní jsem se dotazovala cestujících, kteří jeli právě autobusem do Brna. Snažila jsem se odchytit co nejvíc lidí, nehledě na jejich pohlaví a věk, aby výsledky mohly být co nejvíce nezaujaté. Tento den se mi podařilo vyplnit dotazník se 110 lidmi, z toho z období ranní špičky je 84 dotazovaných.

16. 11. 2011 proběhlo stejné dotazníkové šetření, ale tentokrát na vlakovém nádraží v Zastávce. Dotazování probíhalo stejným způsobem jako 2. 11. 2011. Opět jsem se snažila dotazovat co nejvíce lidí, ovšem stejně jako u minulého dotazování to nebylo příliš snadné, neboť ne všichni jsou ochotni spolupracovat a odpovědět na otázky, i když je dotazník anonymní. Zde se mi podařilo odchytit více cestujících než u autobusového šetření, neboť byli převážně shromáždění v čekárně a když lidé viděli, že někteří jsou ochotni odpovědět, rádi se přidali. Celkově jsem vyplnila dotazník s 95 cestujícími v období ranní špičky. Celkem se mi tedy podařilo vyplnit v tento den dotazník se 122 lidmi.

Dotazování ohledně automobilové dopravy neprobíhalo na vlakovém a autobusovém nádraží. Snažila jsem se dotazovat lidí, o kterých jsem věděla, že automobilem ze Zastávky do Brna jezdí, případně lidí, jejichž známí se do Brna dopravují autem. Jelikož šlo o známé, nebyl zde takový problém s ochotou odpovědět na dotazník, ale bylo mnohem těžší najít lidi, kteří do Brna ze Zastávky autem cestují. Většina lidí, kteří cestují do Brna do zaměstnání, a do školy využívá služeb hromadné dopravy. Z toho důvodu se mi podařilo odchytit pouze 32 dotazovaných, ovšem tento počet stačí k vyhodnocení určitých výsledků

8.1.1 Autobusová doprava

Šetření ohledně autobusové dopravy proběhlo 2. 11. 2011. Bylo to v čase, kdy platil starý jízdní řád. Nový jízdní řád začal platit od 11. 12. 2011. Pro vyhodnocení dotazníku to ovšem není žádná překážka, neboť autobusy jezdí ve stejný čas, jako tomu bylo před prosincem loňského roku, akorát v období špičky jezdí i ve čtvrt hodinovém intervalu a tímto způsobem byly nahrazeny autobusy, které jezdily v dvouminutovém intervalu, aby pobraly co nejvíce cestujících. Například ve starém jízdním řádu jely autobusy v 6:43, 6:45, 6:47. V novém jízdním řádu jezdí v 6:30, 6:45, 7:00. Tedy lidé, kteří cestovali jedním z autobusů ve třičtvrtě na 7 si mohou nyní vybrat, jestli jim čas vyhovuje, nebo pojedou o 15 minut dříve nebo později.

Důvod, proč jedou do Brna, se tedy nemění, pouze se časově posunul o 15 minut jejich odjezd.

V den dotazování jelo v době ranní špičky 12 autobusů, a to po řadě v 5:15, 5:45, 6:05, 6:15, 6:43, 6:45, 6:47, 7:15, 7:43, 7:45, 8:15 a 8:45. Jelikož si někteří řidiči autobusů najížděli a nabírali cestující dříve, nebylo někdy možné odchytnout více dotazovaných lidí. V době ranní špičky, tedy od 5:00 do 9:00 jsem se dotázala 84 lidí.

V období mimo špičku, které jsem si stanovila v rozmezí mezi 10:00 – 14:00, jely v daný den 4 autobusy ze Zastávky do Brna, a to v 10:45, 11:45, 12:45 a 13:45. Již označení „mimo špičku“ napovídá, že v tuto dobu jezdí méně lidí, proto se mi podařilo odchytnout pouze 28 cestujících.

Cesta ze Zastávky do Brna autobusem trvá z výchozí zastávky Zastávka – železniční stanice do konečné zastávky Brno – Mendlovo náměstí podle jízdního řádu 33 minut.

8.1.2 Vlaková doprava

Dotazníkové šetření na vlakovém nádraží probíhalo ve středu 16. 11. 2011. Nový jízdní řád nijak nezměnil vlakovou dopravu, nezměnily se časy odjezdů ani počet spojů.

V období ranní špičky jelo daný den 7 vlaků. Oproti autobusové dopravě je to méně spojů, ovšem vlak je schopen pojmout daleko více cestujících. Spoje odjížděly v 5:11, 5:40, 6:11, 6:40, 7:11, 7:42 a 8:42. V tomto časovém rozpětí mi odpovědělo 95 cestujících.

Mimo špičku, tedy od 10:00 do 14:00 jely tento den 4 vlaky, tedy stejný počet jako u autobusů. Tyto spoje odjížděly po hodinovém intervalu, tedy 10:42, 11:42, 12:42 a 13:42. Celkem 27 cestujících bylo ochotných mi odpovědět.

Cesta ze Zastávky do Brna vlakem trvá z výchozí zastávky Zastávka – železniční stanice do konečné zastávky Brno – Hlavní nádraží podle jízdního řádu 30 minut.

8.1.3 Automobilová doprava

Jelikož automobily nemají jako vlaky a autobusy své nádraží, bylo dotazníkové šetření o něco těžší. Snažila jsem se dotazovat lidí, o kterých jsem věděla, že tímto způsobem cestují ze Zastávky do Brna. Také mi pomohlo dotazovat se na čerpací

stanici Adosa, která se nachází mezi Zastávkou a Rosicemi u silnice I/23. Zde se shromažďují známí, kteří autem cestují. Jelikož autobusy a vlaky v současné době jezdí ze Zastávky do Brna po čtvrt, půl nebo celé hodině, většina lidí tento způsob přepravy preferuje. I proto se mi podařilo získat pouze 33 lidí, kteří auto do Brna používají. Na rozdíl od předchozích druhů dopravy, zde jsem se dotazovala na periodicitu dojíždění do Brna celkovou i pouze pomocí automobilu. Naopak čas odjezdu jsem zde nezjišťovala.

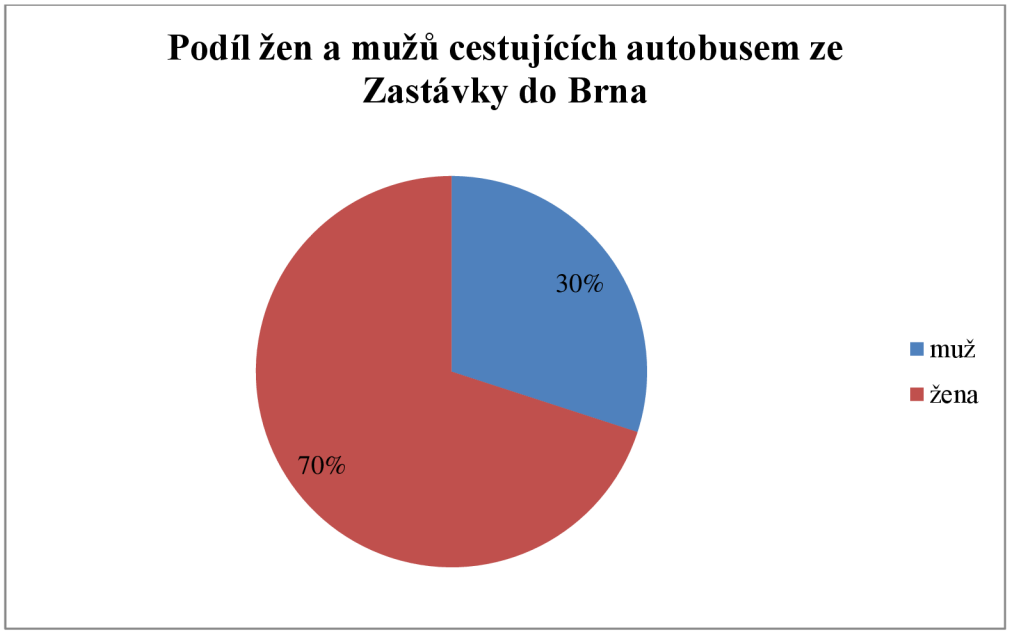
8.2 Vyhodnocení a zpracování údajů

Veškeré informace a údaje, které se mi podařilo na autobusovém a vlakovém nádraží a také o automobilové dopravě získat, jsem zpracovala pomocí přehledných grafů a tabulek pomocí programu Microsoft Excel.

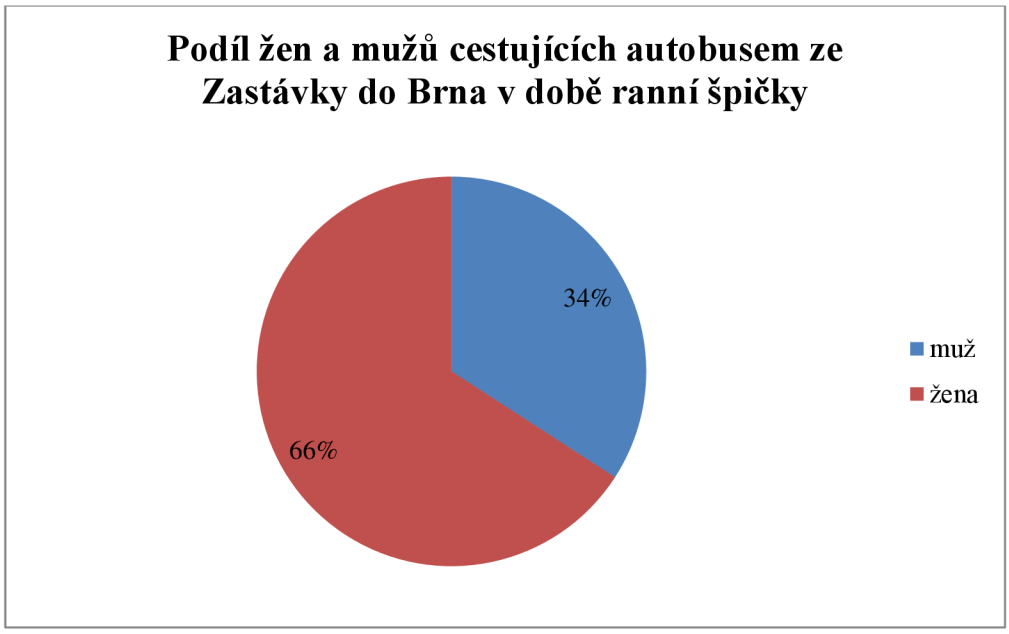
8.2.1 Autobusová doprava

Dotazníkové šetření ohledně autobusové dopravy probíhalo 2. 11. 2011. Tento den mi na dotazník odpovědělo 110 cestujících ze Zastávky do Brna.

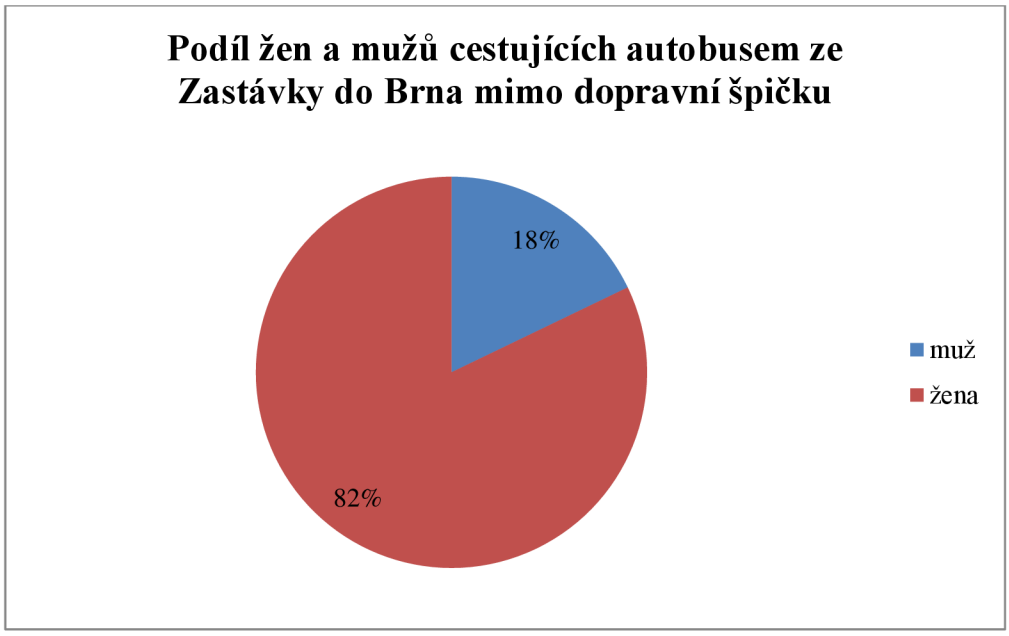
Dotazník mi zodpovědělo 77 žen a 33 mužů. Z toho bylo v době dopravní špičky 54 žen a 28 mužů, nehledě na věk. V době mimo ranní špičku mi na dotazník odpovědělo 23 žen a 5 mužů. Mužů jezdí méně, neboť jezdí častěji osobním automobilem než hromadnou dopravou.



Obrázek 7: Podíl žen a mužů cestujících autobusem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

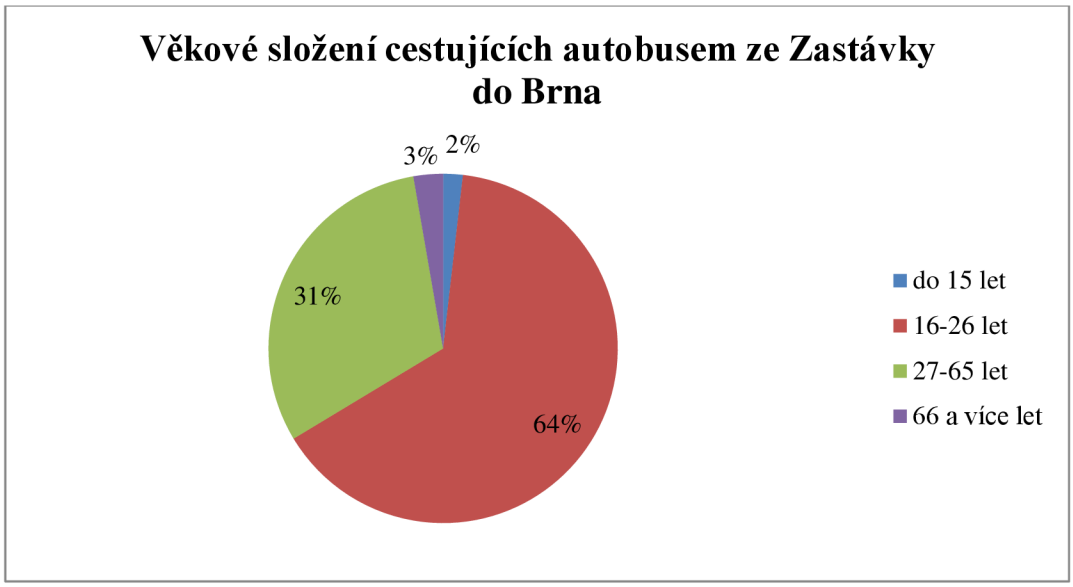


Obrázek 8: Podíl žen a mužů cestujících autobusem ze Zastávky do Brna v době ranní špičky
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

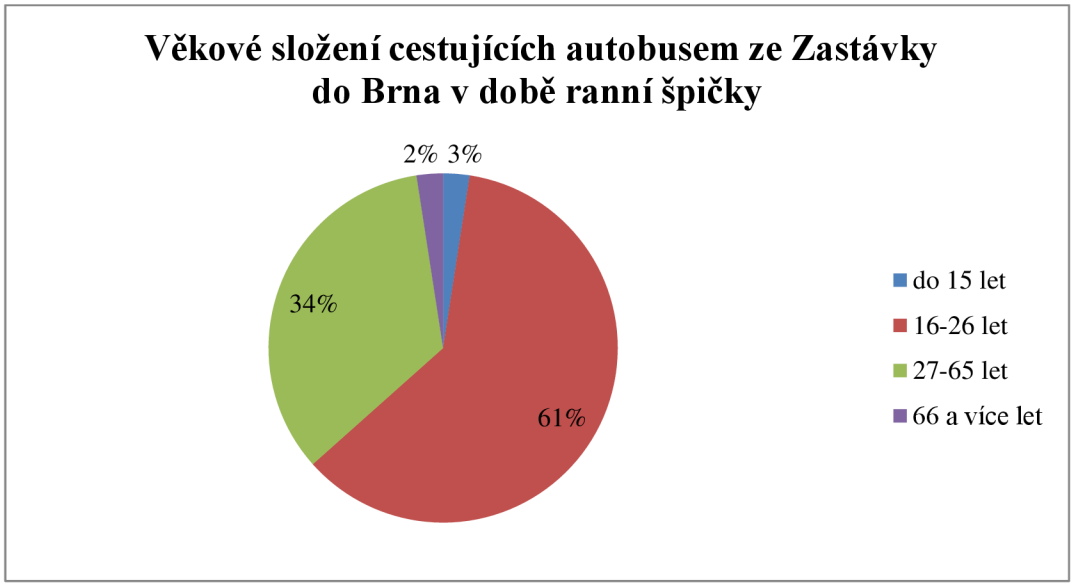


Obrázek 9: Podíl žen a mužů cestujících autobusem ze Zastávky do Brna mimo ranní špičku
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

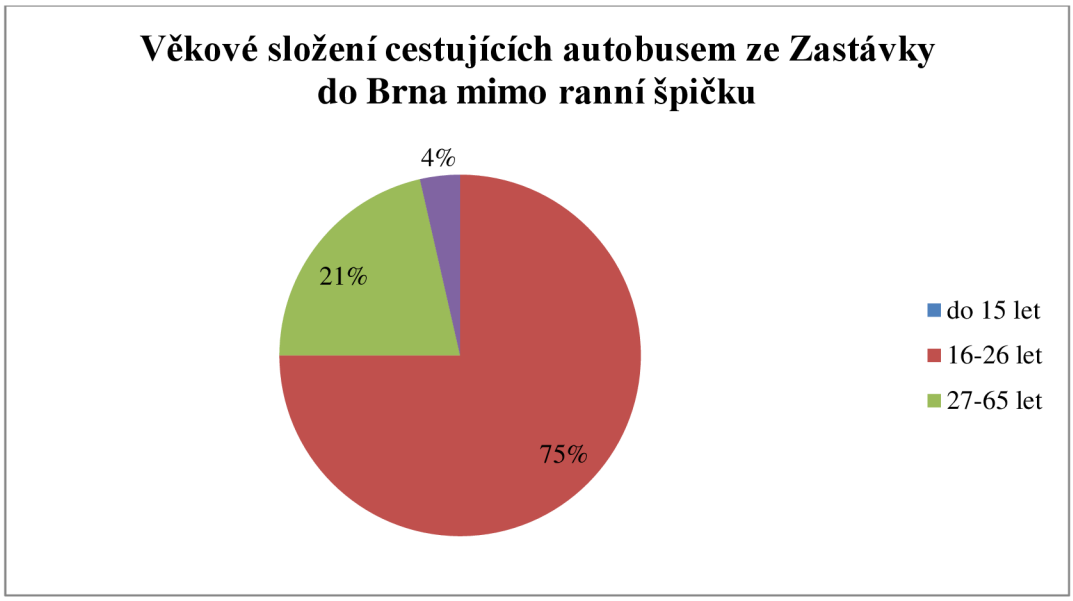
Věkové složení cestujících bylo převážně v rozmezí 16 – 26 let, přesněji 71 lidí. Druhý největší počet cestujících byl v produktivním věku, tedy 27 – 65 let. Těchto dotazovaných cestujících bylo 34. Cestujících do patnácti let je málo, neboť většina obvykle navštěvuju místní školy a nemusí tedy dojíždět. V době mimo dopravní špičku necestoval nikdo ve věku 66 a více let.



Obrázek 10: Věkové složení cestujících autobusem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

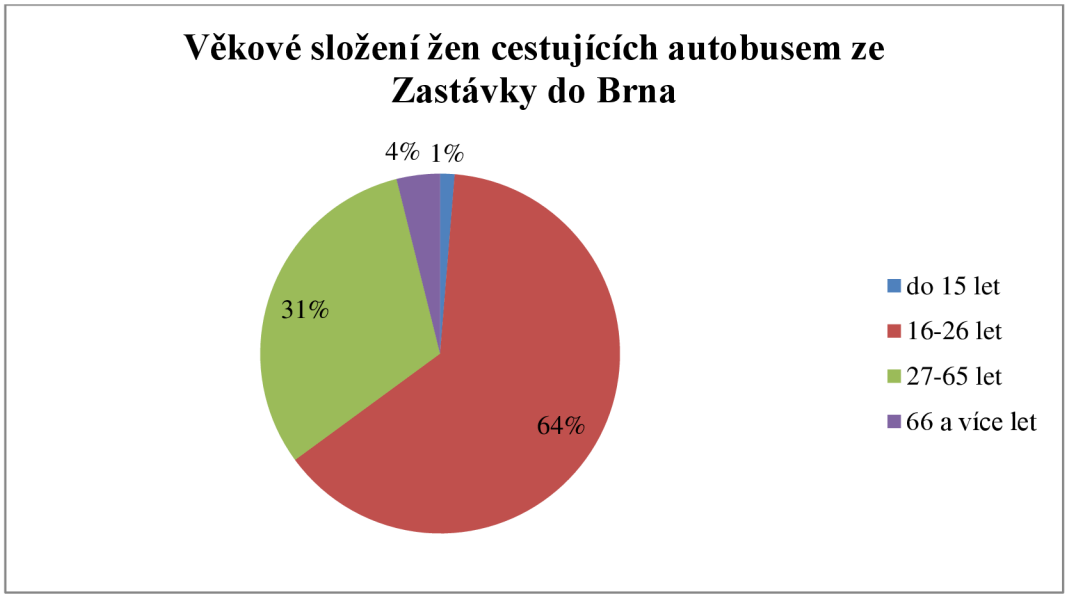


Obrázek 11: Věkové složení cestujících autobusem ze Zastávky do Brna v době ranní špičky
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

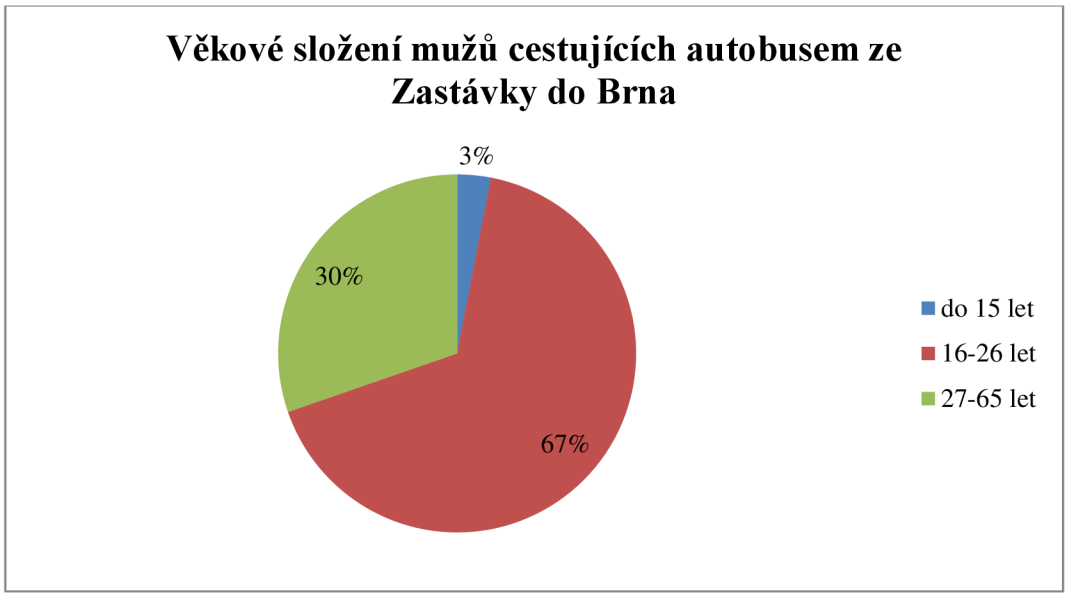


Obrázek 12:Věkové složení cestujících autobusem ze Zastávky do Brna mimo ranní špičku
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Z dotazovaných žen i mužů bylo nejvíce cestujících ve věku 16 – 26 let, u žen i mužů to bylo kolem 65%. V celé skupině dotazovaných nebyl zastoupen muž ve věku 66 a více let.

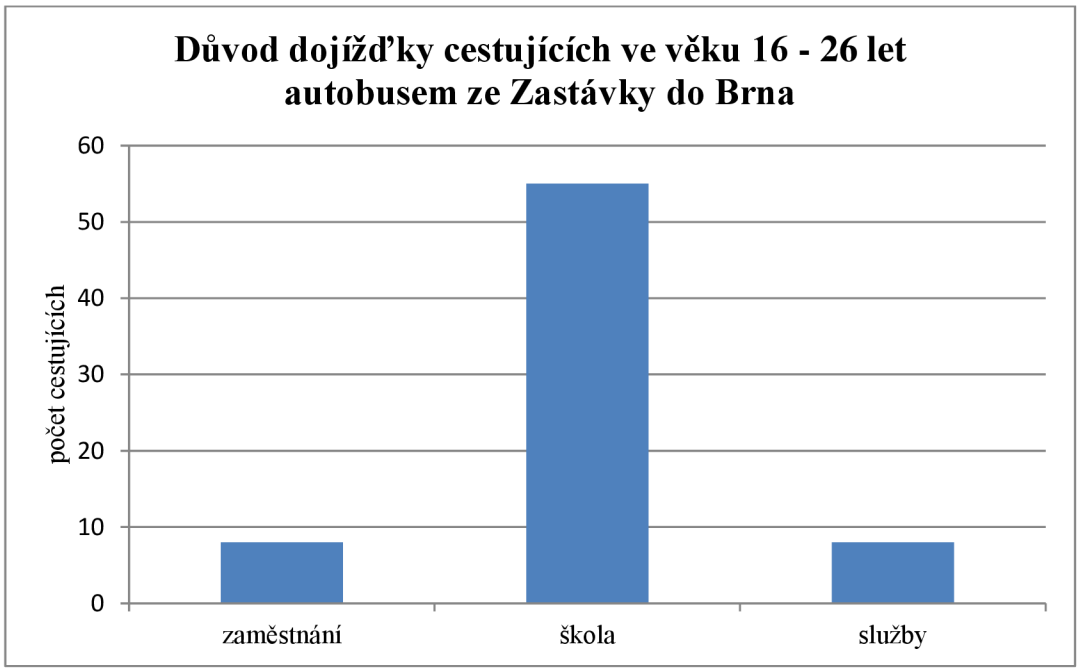


Obrázek 13: Věkové složení žen cestujících autobusem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření



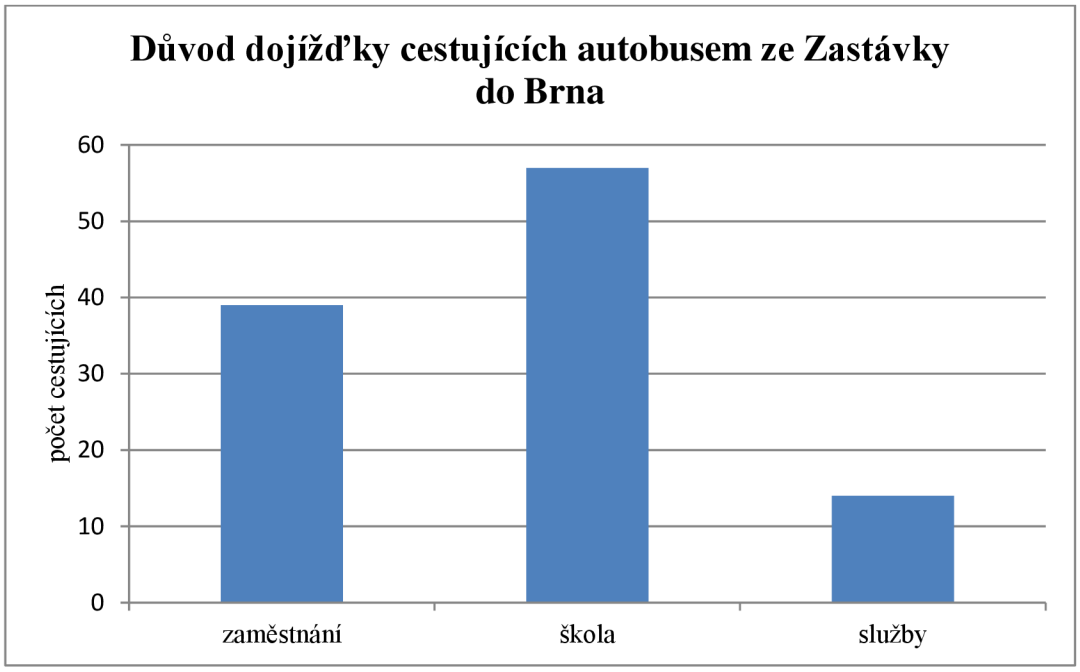
Obrázek 14: Věkové složení mužů cestujících autobusem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Ve věku 16 – 26 let cestovalo nejvíce lidí. Z celkového počtu 71 cestujících jich 78 %, tj. 55 lidí, cestovalo do školy, 11 % do zaměstnání a 11 % za službami.

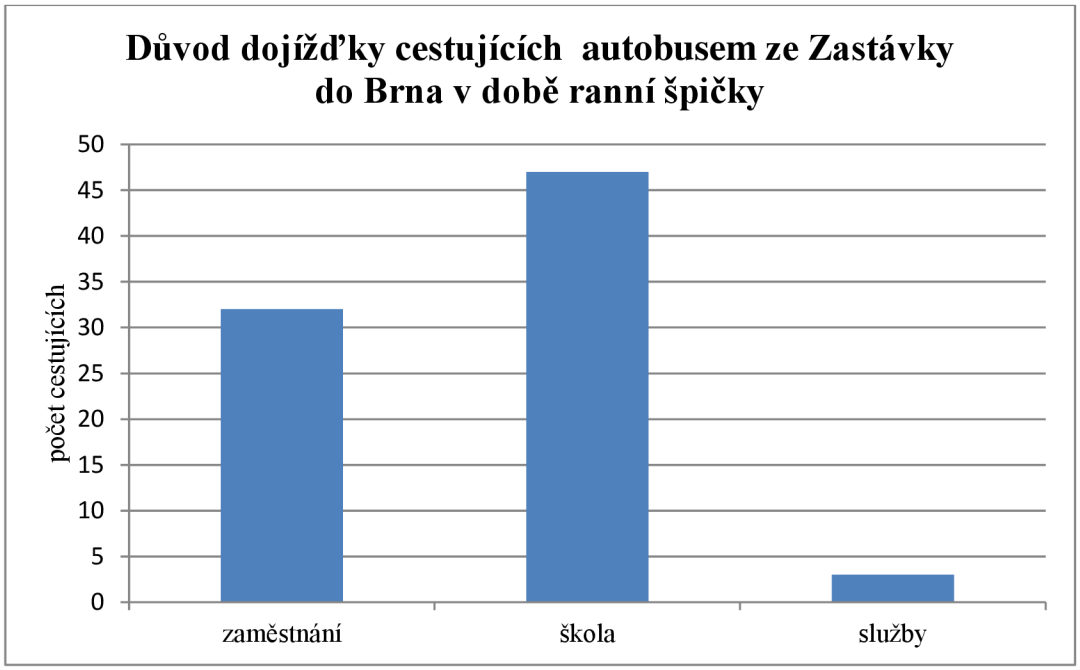


Obrázek 15: Důvod dojížďky cestujících ve věku 16 – 26 let autobusem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

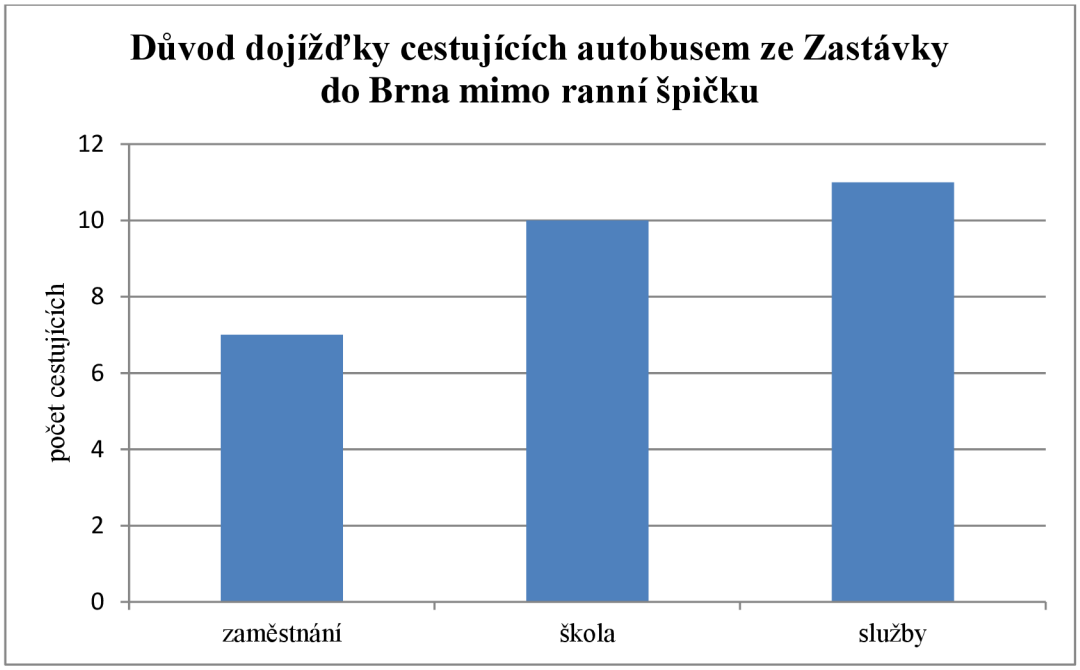
Mezi jeden z nejdůležitějších zjišťovaných údajů patří důvod dojížďky ze Zastávky do Brna. Nejčastější odpovědí byla dojížďka do školy, neboť Brno nabízí nepřeberné množství středních a vysokých škol. V době ranní špičky bylo druhou nejčastější odpovědí zaměstnání, v době mimo špičku naopak služby.



Obrázek 16: Důvod dojížďky cestujících autobusem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

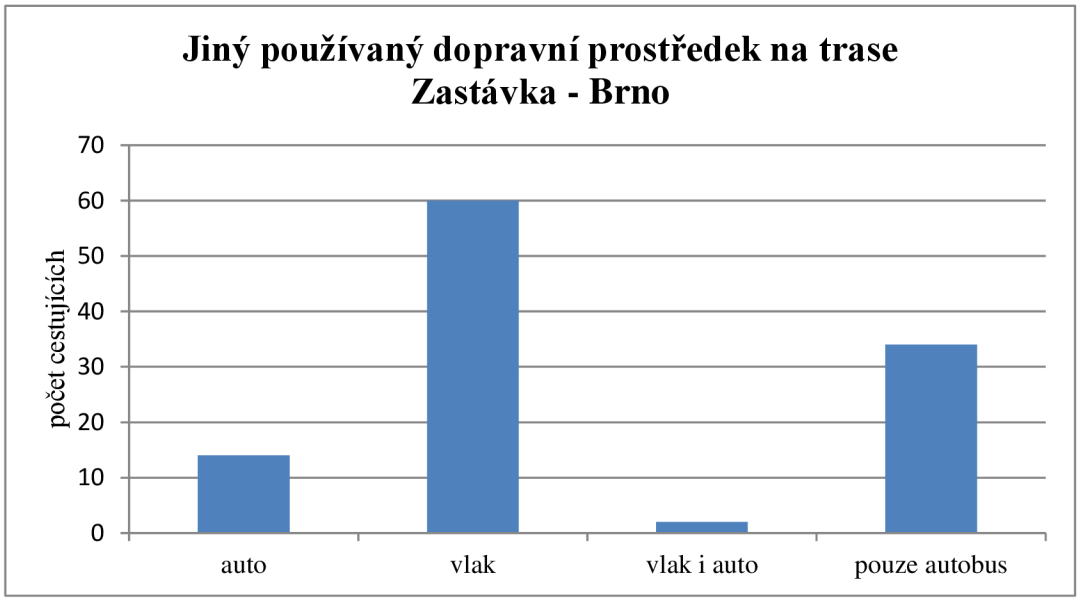


Obrázek 17: Důvod dojížďky cestujících autobusem ze Zastávky do Brna v době ranní špičky
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření



Obrázek 18: Důvod dojížďky cestujících autobusem ze Zastávky do Brna mimo ranní špičku
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Z dotazovaných lidí na autobusové zastávce největší počet cestuje ze Zastávky do Brna i vlakem. Jako druhá nejčastější odpověď se objevovala, že tito lidé cestují pouze autobusem, a tedy jiný dopravní prostředek k dojížďce do Brna nepoužívají.



Obrázek 19: Jiný používaný dopravní prostředek na trase Zastávka – Brno
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Důvodů, proč si dotazovaní lidé daný den zvolili zrovna autobusovou dopravu, je mnoho. Mezi nejčastější odpověď patřilo, že je to pro ně lepší spoj, tzn., že autobus zastavuje na zastávkách, ze kterých mají lepší možnost přestupu, nebo že na sebe lépe časově navazují. Druhá nejčastější odpověď byla vzdálenost k cílovému místu. Tento důvod uvedlo celkem 25 lidí. Autobusy mají zastávku v Bohunicích, kde se mimo jiné nachází Fakultní nemocnice a obchodní středisko, na Riviéře, na Poříčí a na Mendlově náměstí.

Tabulka 6: Důvody volby autobusové dopravy

důvod volby dopravního prostředku	četnost odpovědí
blíže do školy	12
blíže do zaměstnání	10
blíže ke službám	3
čas odjezdu	2
finanční výhodnost	10
lepší spoj	32
není jiná volba	3
pohodlnost	22
rychlost	8
zpoždění vlaku	8

Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Z dotazovaných cestujících 95 % cestuje ze Zastávky do Brna pravidelněji, tedy denně nebo až 3 krát týdně. Všech 5 cestujících, kteří odpověděli na tuto otázku, že cestují nepravidelně, jeli do Brna za službami.

Tabulka 7: Frekvence dojížďky cestujících autobusem ze Zastávky do Brna

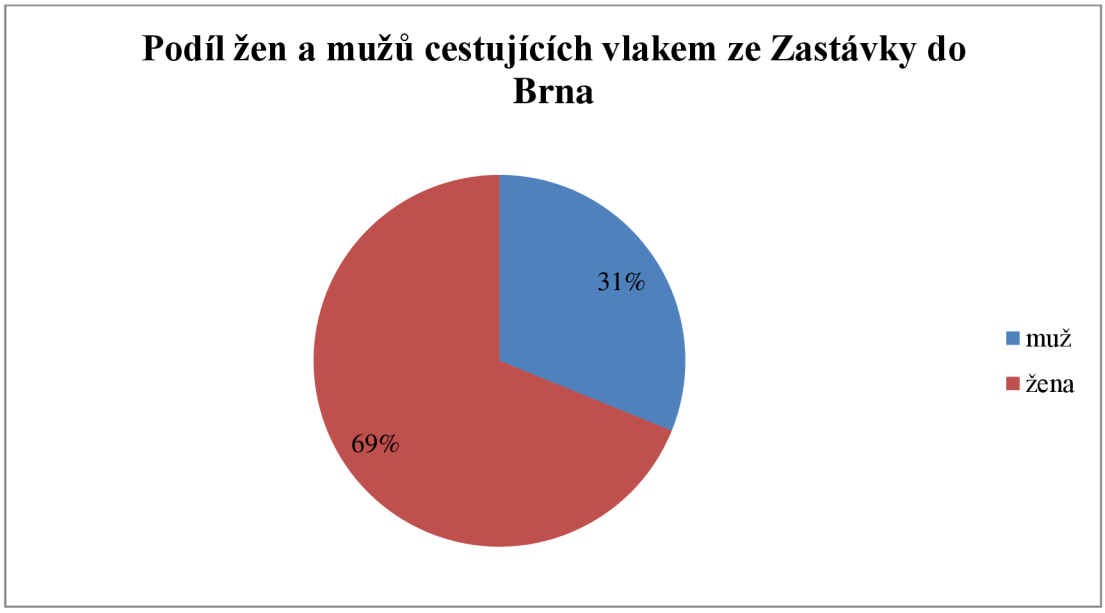
četnost dojížďky	četnost odpovědí
denně	93
1x-3x týdně	12
nepravidelně	5

Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

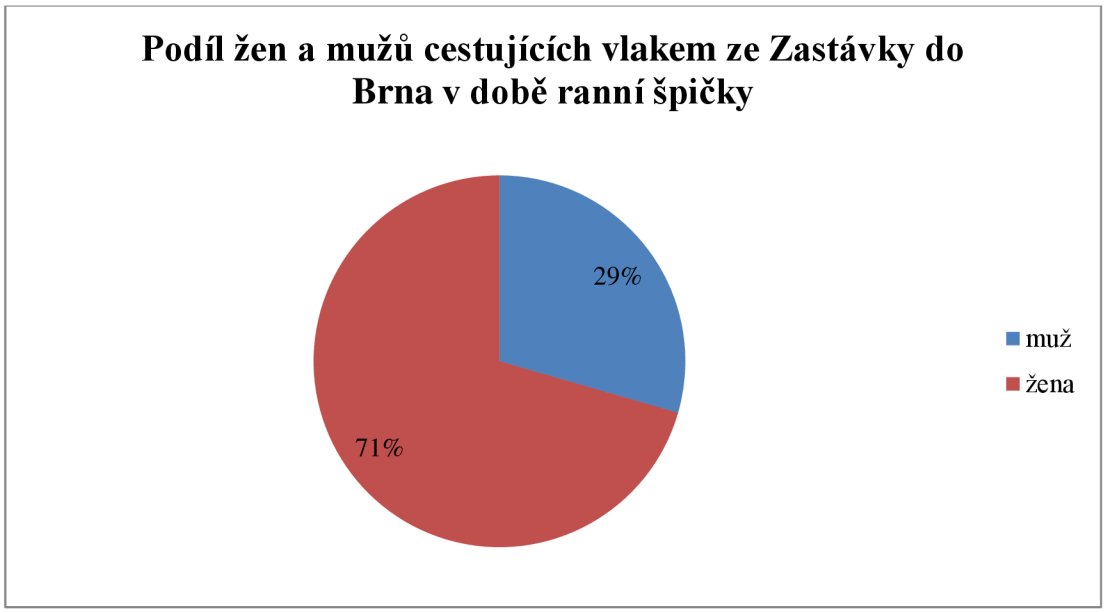
8.2.2 Vlaková doprava

Dotazníkové šetření ohledně dojížďky do Brna vlakem proběhlo ve středu 16. 11. 2011. Tento den mi dotazník zodpovědělo celkem 122 cestujících. Z celkového počtu to bylo 84 žen a 38 mužů.

V době dopravní špičky je v dotazníku zachycena odpověď 67 žen a 28 mužů. V době mimo ranní dopravní špičku mi odpovědělo celkem 17 žen a 10 mužů. Stejně jako u autobusové dopravy se podíl žen a mužů pohybuje v podobném poměru. Dotazovaných žen bylo kolem 70 % a mužů 30 %. I zde hraje roli automobilová doprava, kterou se převážně přepravují muži, a proto jich hromadnou dopravou jezdí méně než žen.



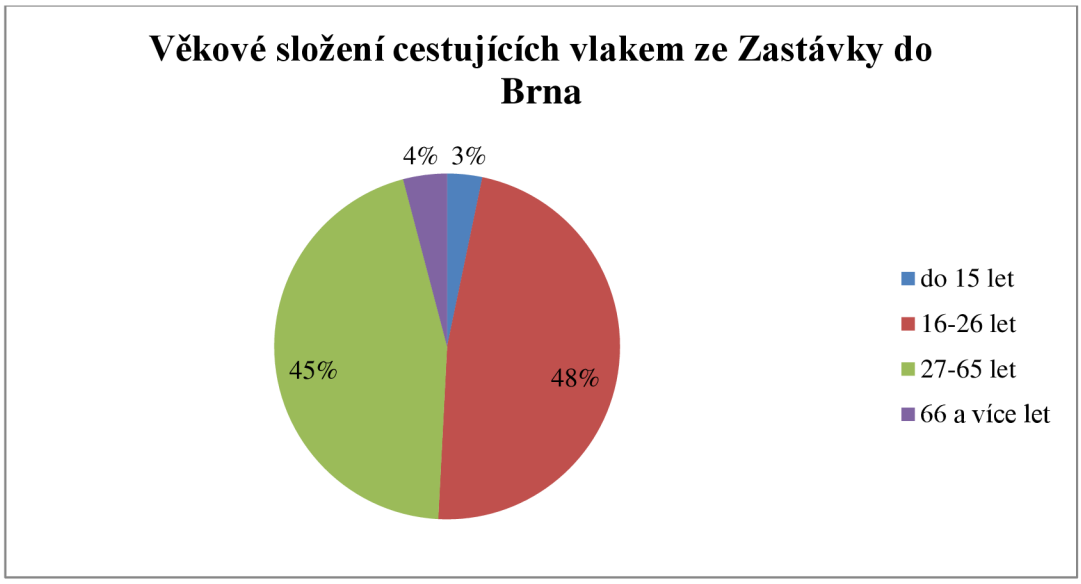
Obrázek 20: Podíl žen a mužů cestujících vlakem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření



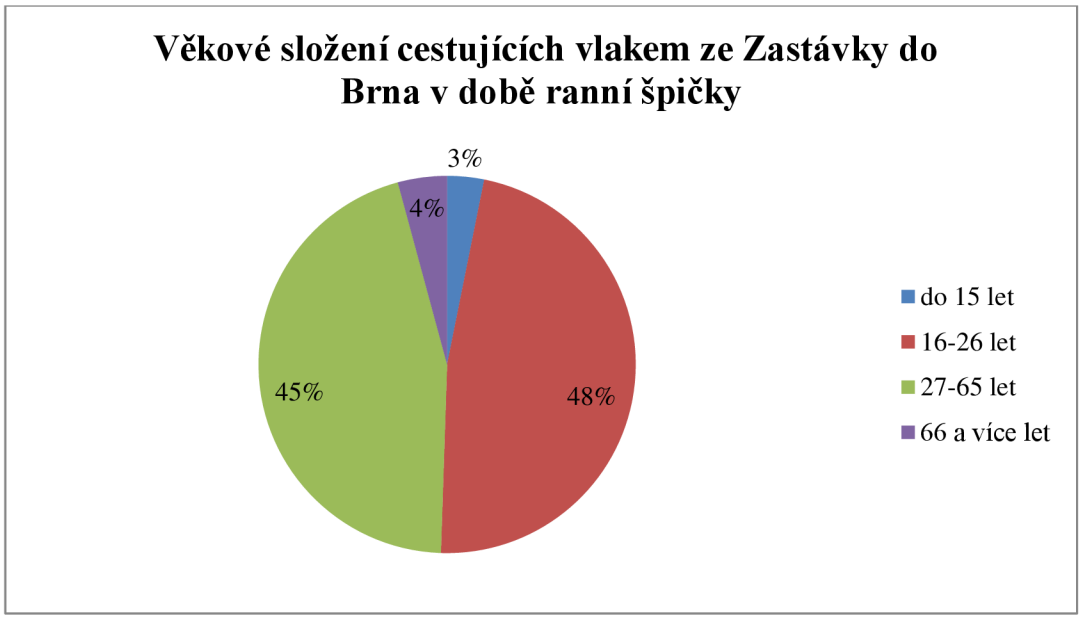
Obrázek 21: Podíl žen a mužů cestujících vlakem ze Zastávky do Brna v době ranní špičky
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Obrázek 22: Podíl žen a mužů cestujících vlakem ze Zastávky do Brna mimo ranní špičku
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Dotazovaní cestující se pohybovali nejčastěji ve věkovém rozpětí 16 – 26 let a podobným poměrem byl zastoupen věk 27 – 65 let. Mládež ve věku do 15 let navštěvuje převážně místní školy, proto je toto věkové zastoupení pouze minimální. Stejně tak cestující nad 66 let se zde objevili v minimální míře, neboť tito lidé cestují do Brna za lékaři nebo na větší nákupy pouze výjimečně.



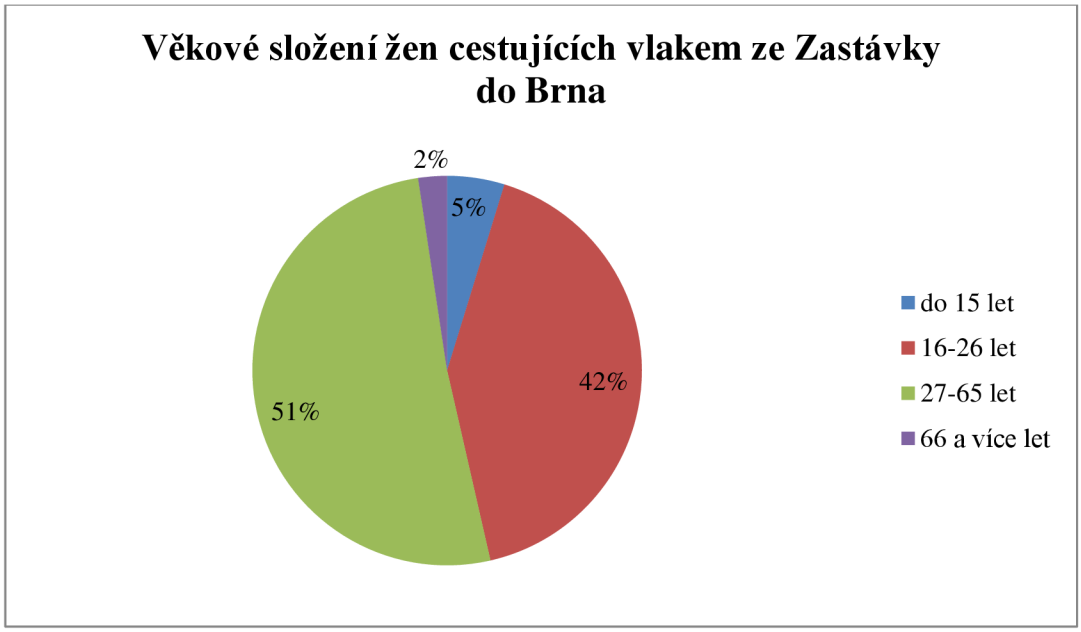
Obrázek 23: Věkové složení cestujících vlakem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření



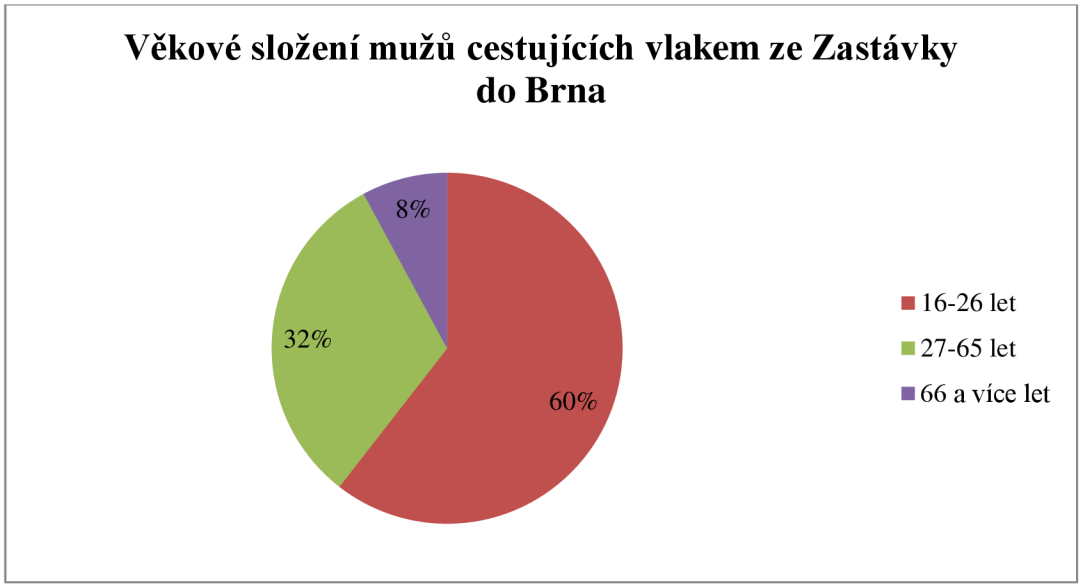
Obrázek 24: Věkové složení cestujících vlakem ze Zastávky do Brna v době ranní špičky
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Obrázek 25: Věkové složení cestujících vlakem ze Zastávky do Brna mimo ranní špičku
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Z dotazovaných žen cestovalo 51 %, tedy 43 dotazovaných, ve věku 27 – 65 let. Druhý nejčastější věk byl 16 – 26 let. Ve věku do 15 let necestoval žádný dotazovaný muž, všech 5 cestujících byly tedy ženy. Z mužů byla nejčastější odpověď, že se nachází ve věkovém rozpětí 16 – 26 let. Takto mi odpovědělo celkem 23 dotazovaných, což dělá 60 %. Ze všech dotazovaných ve věku nad 66 let cestovali ze Zastávky do Brna 3 muži a 2 ženy.

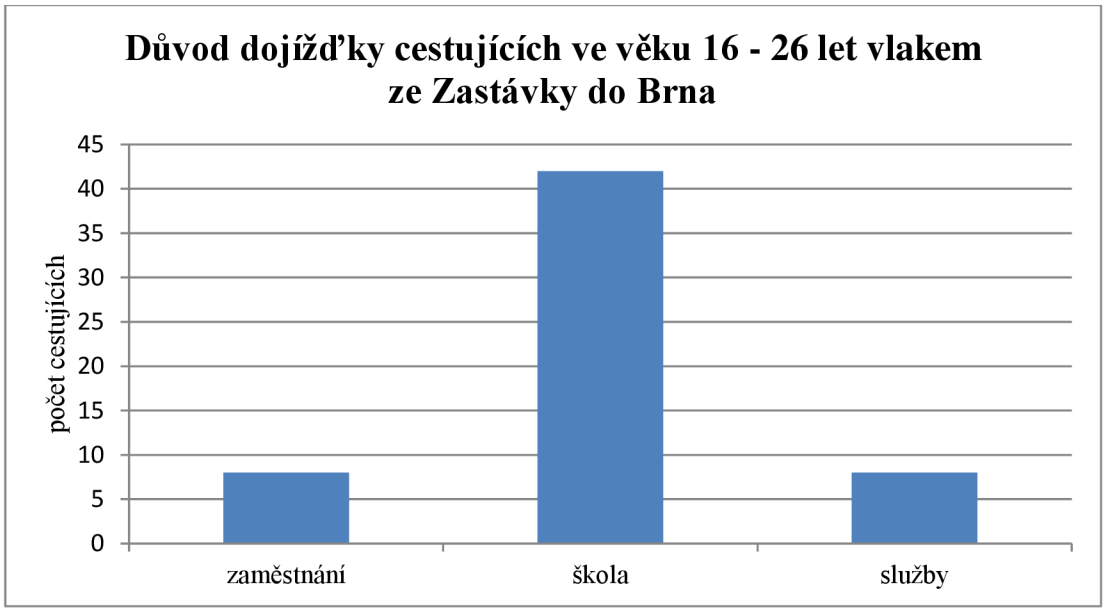


Obrázek 26: Věkové složení žen cestujících vlakem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření



Obrázek 27: Věkové složení mužů cestujících vlakem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

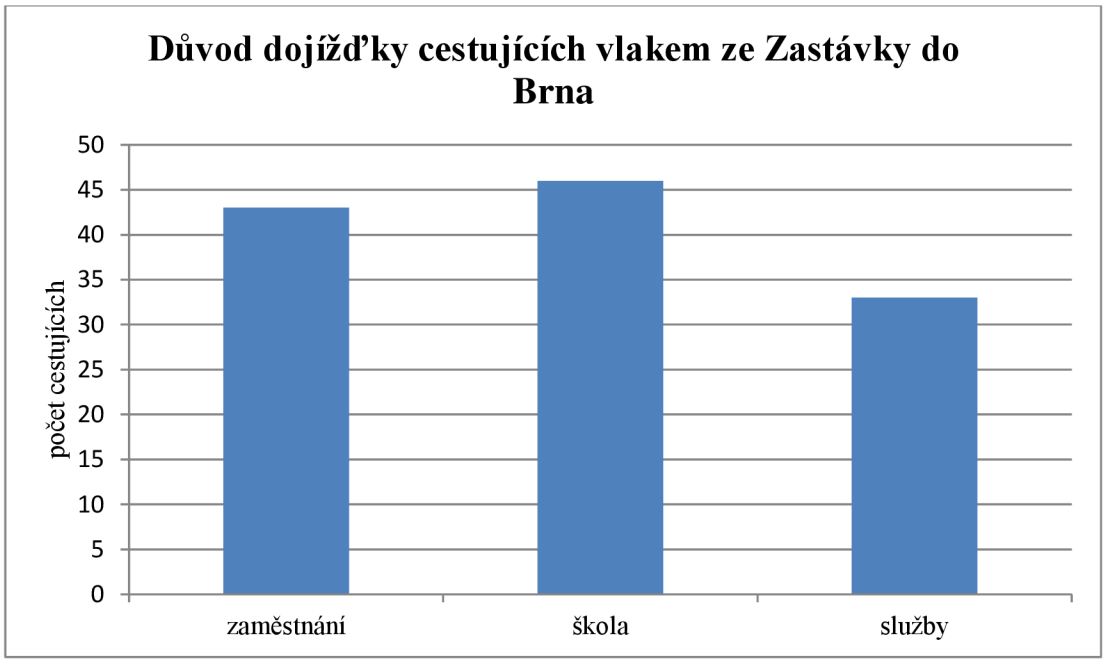
Ve věku 16 – 26 let odpovídalo na dotazník nejvíce cestujících, kteří cestovali do školy. Byli to tedy studenti, ať už středoškoláci nebo vysokoškoláci. Z celkového počtu 58 cestujících ve věku 16 – 26 let bylo 42 školáků. Za službami i do zaměstnání jelo celkem 8 lidí, což dělá dohromady 28 %.



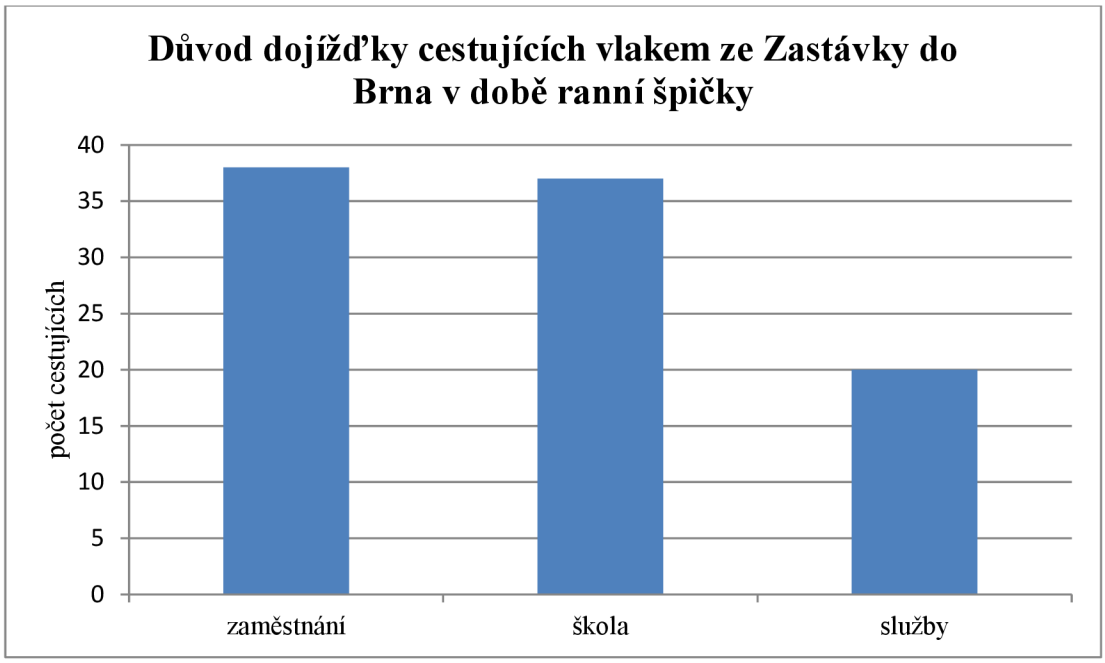
Obrázek 28: Důvod dojížďky cestujících ve věku 16 – 26 let vlakem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Důvod dojížďky do Brna vlakem zde byl poměrně vyrovnaný. Z celkového počtu 122 dotazovaných cestujících jich 43 jelo do zaměstnání, 46 do školy a 33 za službami. To je po řadě 35 %, 38 %, 27 %.

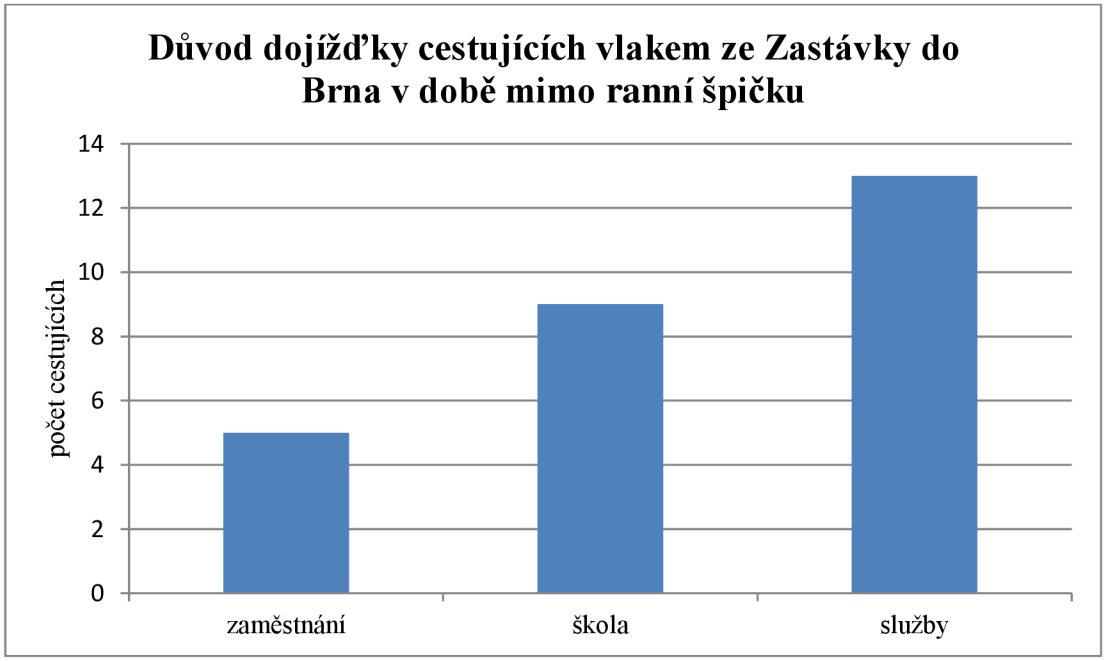
V době ranní špičky cestovalo nejvíce lidí do školy a do zaměstnání. V době mimo dopravní špičku, v tomto případě od 10:00 do 14:00, naopak nejvíce cestujících vyhledávalo služby v Brně. Poblíž vlakového nádraží se nachází nákupní centrum Vaňkovka, které je pro svoji nabídku služeb oblíbená a hojně navštěvována. V době ranní dopravní špičky cestovalo za službami do Brna 39 % a v době mimo dopravní špičku 61 % dotazovaných lidí.



Obrázek 29: Důvod dojížďky cestujících vlakem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

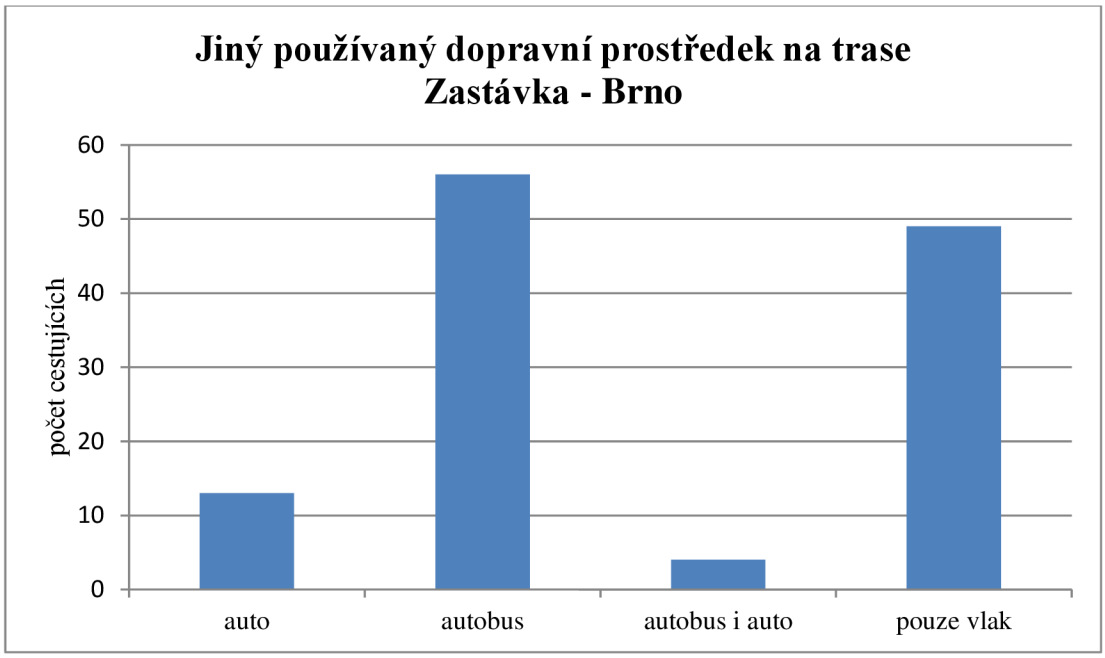


Obrázek 30: Důvod dojížďky cestujících vlakem ze Zastávky do Brna v době ranní špičky
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření



Obrázek 31: Důvod dojížďky cestujících vlakem ze Zastávky do Brna v době mimo ranní špičku
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Nejčastější odpověď na otázku: „Jakým jiný dopravním prostředkem kromě vlaku se dopravujete ze Zastávky do Brna?“, byla autobusem. Tato odpověď koresponduje se zavedením Integrovaného dopravního systému, neboť díky němu jsou tyto dopravy vzájemně propojené. Takto odpovědělo 56 dotazovaných, tedy 46 %. Druhou nejčastější odpovědí bylo žádný jiný dopravní prostředek, tedy ze Zastávky do Brna cestuje pouze vlakem 49 lidí, to je 40%.



Obrázek 32: Jiný používaný dopravní prostředek na trase Zastávka – Brno
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Mezi důležité dotazy patřilo zjištění, z jakého důvodu cestovali lidé daný den vlakem. Nejčastější odpovědí byla pohodlnost. Vlak oproti autobusu nabízí více místa, tedy má větší kapacitu. Také má větší sedadla a nabízí více volného prostoru. Celkem 35 dotazovaných odpovědělo blízkost cílového místa. Tato odpověď byla i u autobusové dopravy velice častá. I zde se objevoval často důvod, že je to pro cestující lepší spoj. Takto odpovědělo celkem 27 lidí.

Tabulka 8: Důvod volby vlakové dopravy

důvod volby dopravního prostředku	četnost odpovědí
blíže do školy	10
blíže do zaměstnání	18
blíže ke službám	7
finanční výhodnost	6
lepší spoj	27
pohodlnost	45
rychlost	9

Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Celkem 89 dotazovaných cestuje ze Zastávky do Brna denně. Jsou to převážně ti, kteří dojíždí do zaměstnání a do škol. 22 lidí odpovědělo, že nejezdí pravidelně. Všichni tito cestující jeli v dotazovaný den za službami, které Brno nabízí.

Tabulka 9: Frekvence dojížďky cestujících vlakem ze Zastávky do Brna

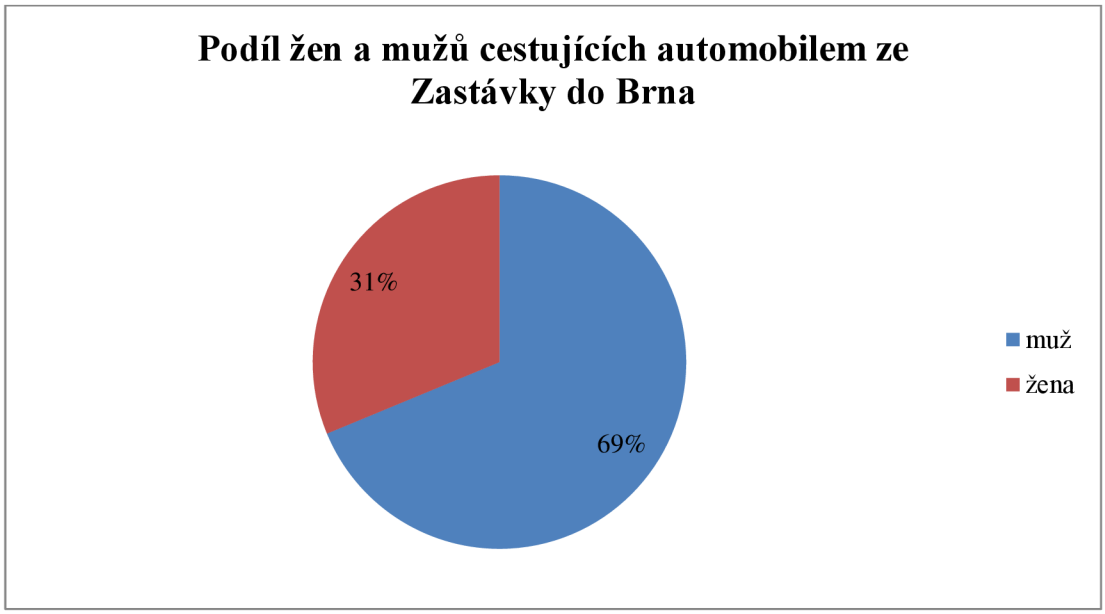
četnost dojížďky	četnost odpovědí
denně	89
1x-3x týdně	11
nepravidelně	22

Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

8.2.3 Automobilová doprava

Dotazníkové šetření ohledně automobilové dopravy probíhalo průběžně, tedy ne jako na vlakovém a autobusovém nádraží v jeden den. Kromě dotazování známých se uskutečnilo i na čerpací stanici Adosa, která se nachází mezi obcemi Zastávka a Rosice. Vzhledem k existenci Integrovaného dopravního systému, kdy převážná většina využívá služeb autobusové a vlakové dopravy, se mi podařilo celkově zaznamenat pouze 32 lidí. Tento počet je ovšem dostačující k vyvození určitých výsledků.

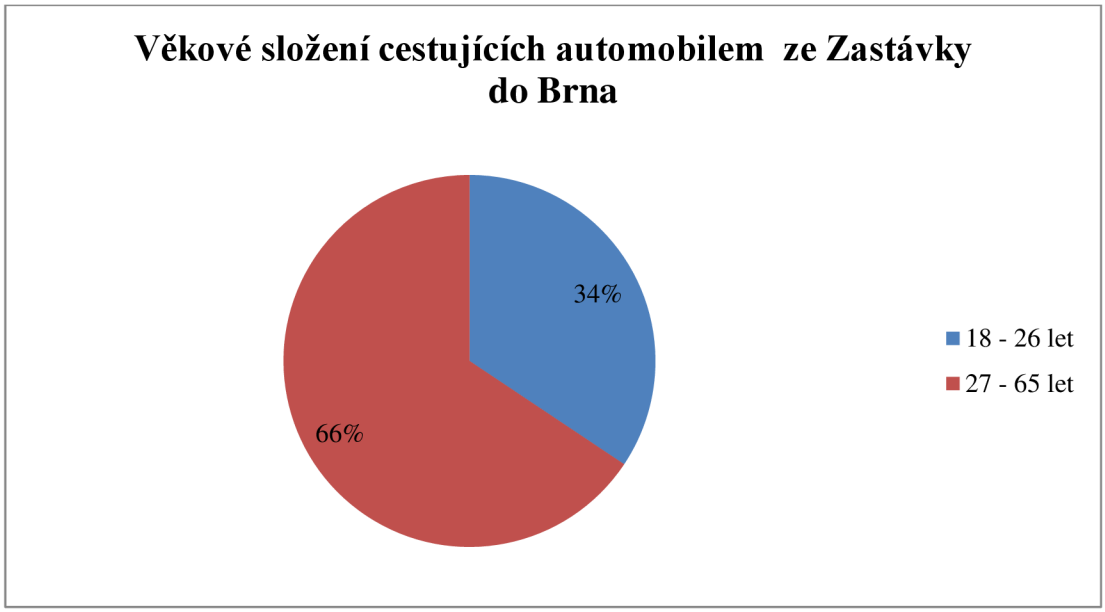
Celkově jsem zachytila odpovědi 32 cestujících automobilem ze Zastávky do Brna. Z tohoto počtu bylo 22 mužů a 10 žen. To odpovídá předešlému tvrzení, že muži cestují více automobilem než ženy, které využívají častěji hromadnou dopravu.



Obrázek 33: Podíl žen a mužů cestujících automobilem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

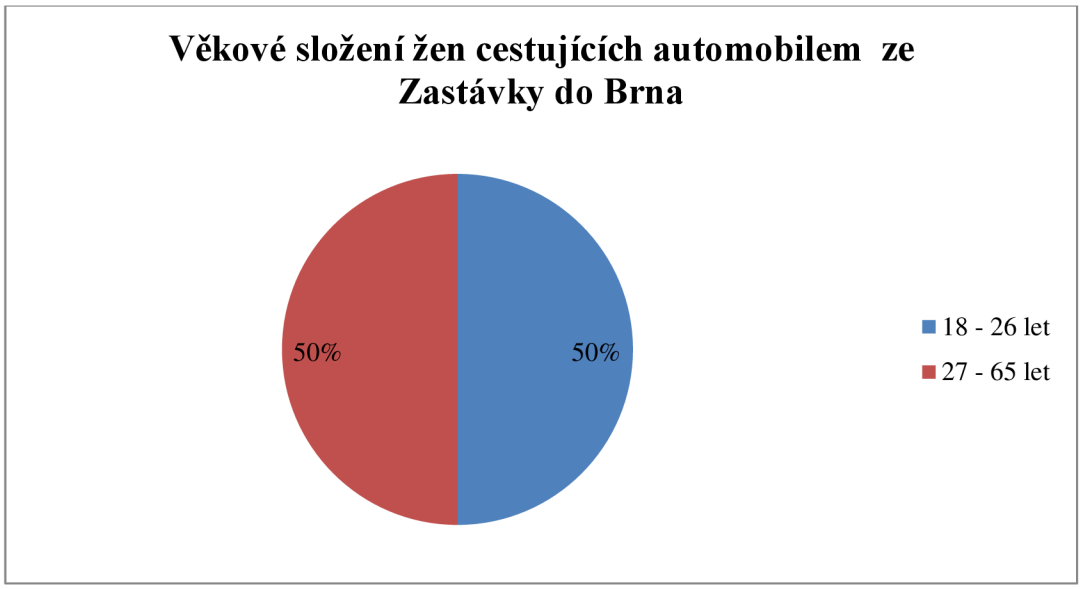
Na rozdíl od autobusové a vlakové dopravy se mi nepodařilo do mého dotazníkového šetření sehnat cestující do 18 let a nad 66 let. Nejmladšímu bylo 19 let, nejstaršímu 51 let. Dotazovaní do 18 let nemají řidičský průkaz a ptali se tedy svých rodičů na mnou položené otázky. Lidé nad 66 let mohou řídit automobil, bohužel se mi žádného, který jezdí automobilem ze Zastávky do Brna, nepodařilo najít.

Celkově 21 dotazovaných bylo ve věku 27 – 65 let. Můžeme tvrdit, že v tomto věku lidé už vlastní automobil, a proto ho využívají častěji než mladší lidé. Ve věku 18 – 26 let zodpovědělo dotazník 11 lidí.

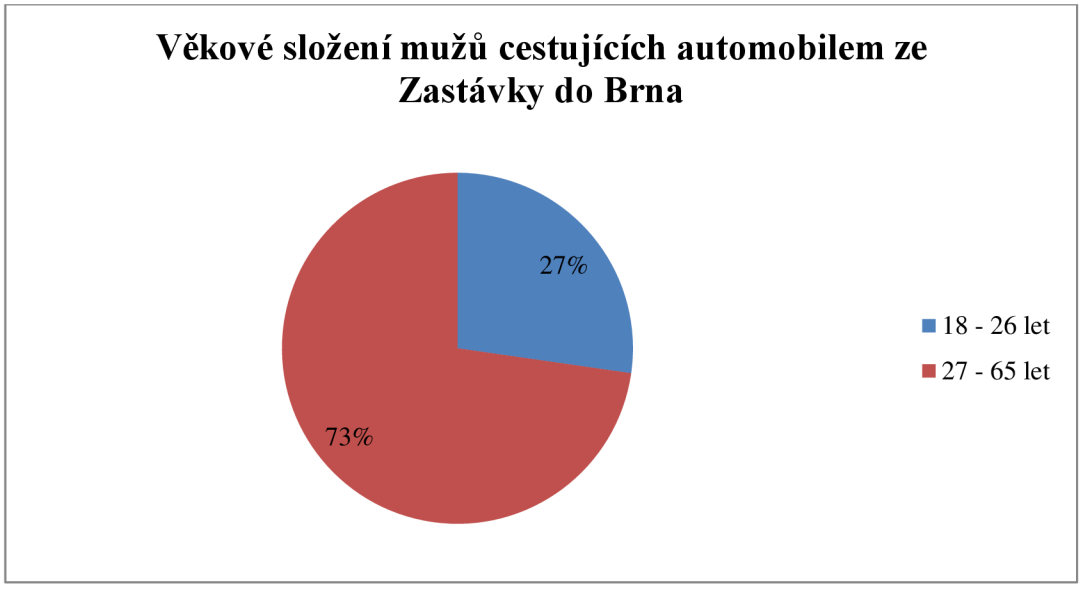


Obrázek 34: Věkové složení cestujících automobilem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Z celkového počtu dotazovaných 10 žen, bylo 5 ve věku 18 – 26 let a 5 ve věku 27 – 65 let. Tedy věkové složení bylo v poměru 1:1. Muži byli nejvíce zastoupení ve věkovém rozpětí 27 – 65 let. Těchto mužů bylo 16. Ve věku 18 – 26 let mi odpovědělo 6 mužských cestujících.



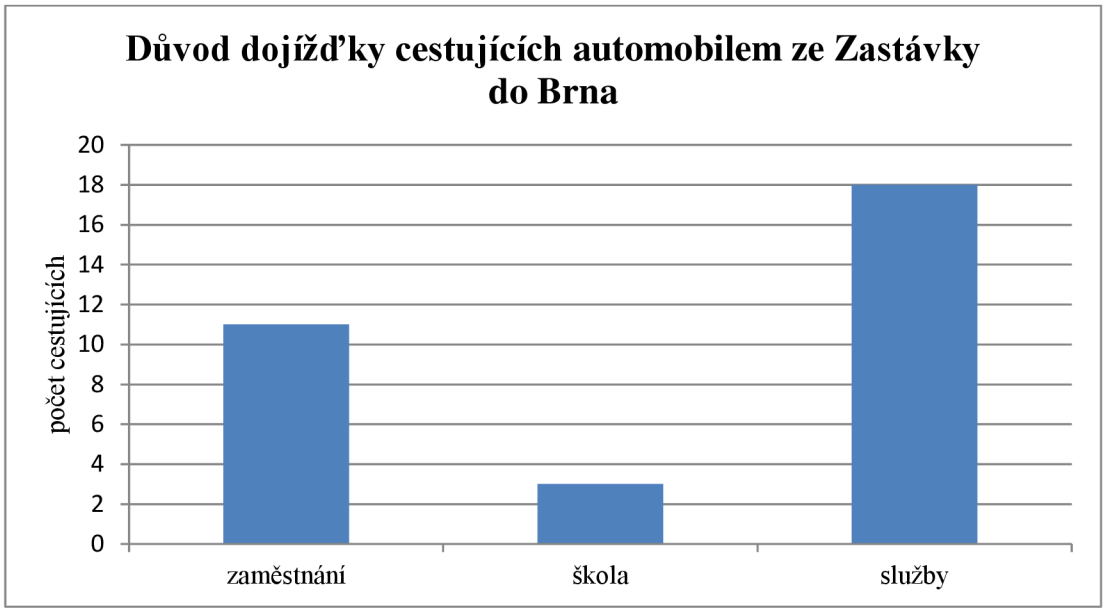
Obrázek 35: Věkové složení žen cestujících automobilem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření



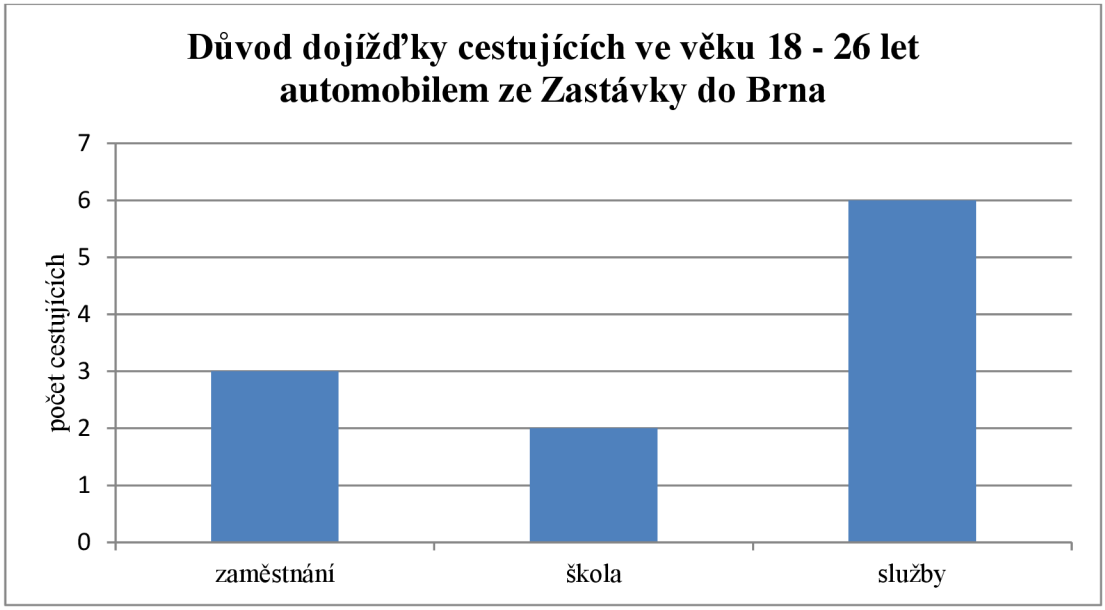
Obrázek 36: Věkové složení mužů cestujících automobilem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Dotazovaní lidé cestují automobilem ze Zastávky do Brna nejčastěji za službami. Mezi nejčastější odpovědi patřily nákupy a návštěva lékaře. Z 32 lidí zvolilo služby 18 cestujících. Zaměstnání odpovědělo celkem 11 dotazovaných. Je to tedy taky častý důvod dojížďky automobilem. Tímto způsobem cestují do školy pouze 3 dotazovaní, 2 z nich uvedli, že velmi často cestují i autobusem.

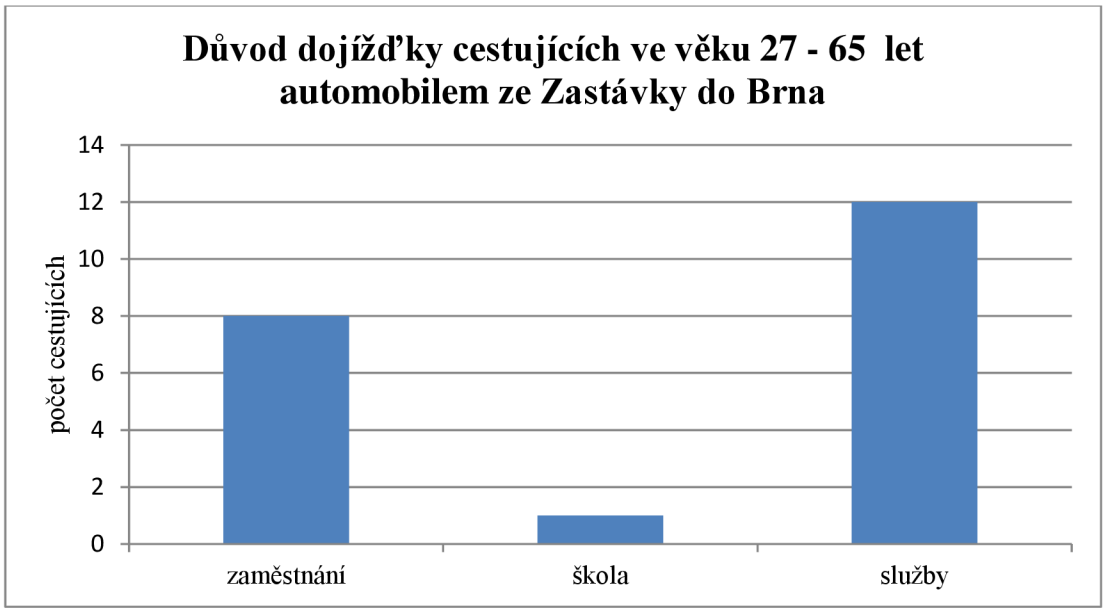
Jak jsem již zmínila, nejčastěji cestují automobilem do Brna lidé za službami, nehledě na jejich věk. Ve věku 18 – 26 let je to 6, ve věku 27 – 65 let 12 dotazovaných. Do zaměstnání také spíše cestují automobilem lidé ve věku 27 – 65 let.



Obrázek 37: Důvod dojížďky cestujících automobilem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

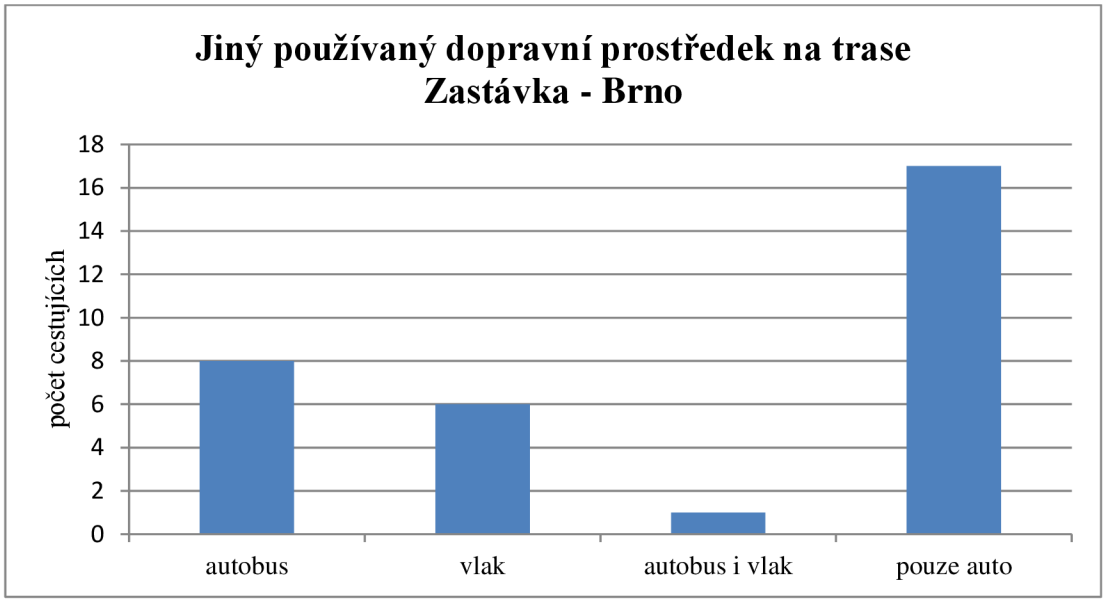


Obrázek 38: Důvod dojížďky cestujících ve věku 18 – 26 let automobilem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření



Obrázek 39: Důvod dojížďky cestujících ve věku 27 – 65 let automobilem ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Celkem 17 lidí uvedlo, že do Brna se dopravuje pouze automobilem, to je 53 %. Z tohoto počtu byly pouze 4 ženy a 13 mužů. Druhou nejčastější odpovědí byl autobus, který využívá zároveň 8 dotazovaných, tedy 25 %.



Obrázek 40: Jiný používaný dopravní prostředek na trase Zastávka – Brno
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Důvody, proč dotazovaní lidé cestují ze Zastávky do Brna autem, byly 3. Pouze pro jednoho se tento způsob dopravy zdá finančně výhodnější. Celkem 22 lidí, to je 69 %, si myslí, že cestování automobilem je pohodlnější. Ať pro intimitu, kterou automobil nabízí, možnost přepravovat s sebou pracovní věci, nákup atd., nebo pro

možnost zaparkovat co nejblíže cílovému místu. Rychlost jako hlavní důvod zvolilo 9 lidí, to je 28 %. Kromě toho 5 dotazovaných zodpovědělo, že je pro ně nejdůležitější pohodlnost, ale rychlost hraje také roli.

Tabulka 10: Důvod volby automobilové dopravy

důvod volby dopravního prostředku	četnost odpovědí
finanční výhodnost	1
pohodlnost	22
rychlost	9

Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Ohledně pravidelnosti dopravy do Brna jsem u automobilové dopravy zjišťovala celkovou frekvenci dojížďky a dojížďku pouze automobilem. Pouze 2 dotazovaní mi odpověděli na tyto dvě otázky různě. Jeden cestuje do Brna denně, ale automobilem pouze 2 x za měsíc. Druhý se do Brna dopravuje 3 x týdně, automobilem jednou měsíčně. Jelikož zde sledujeme frekvenci dojížďky automobilem, budou tito cestující zařazení do nepravidelné dojížďky automobilem.

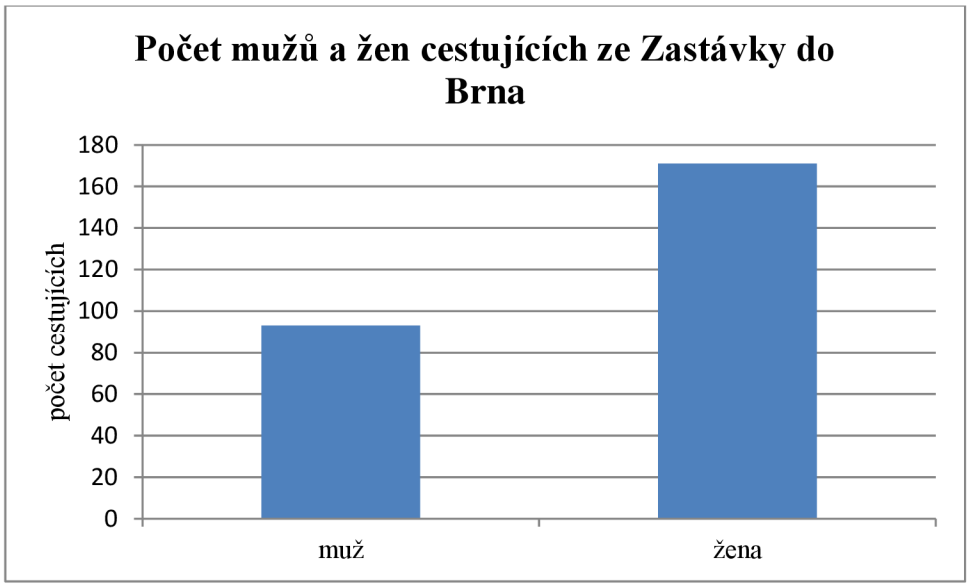
Tabulka 11: Frekvence dojížďky cestujících automobilem ze Zastávky do Brna

četnost dojížďky	četnost odpovědí
denně	12
1x-3x týdně	11
nepravidelně	9

Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

8.2.4 Celkové srovnání

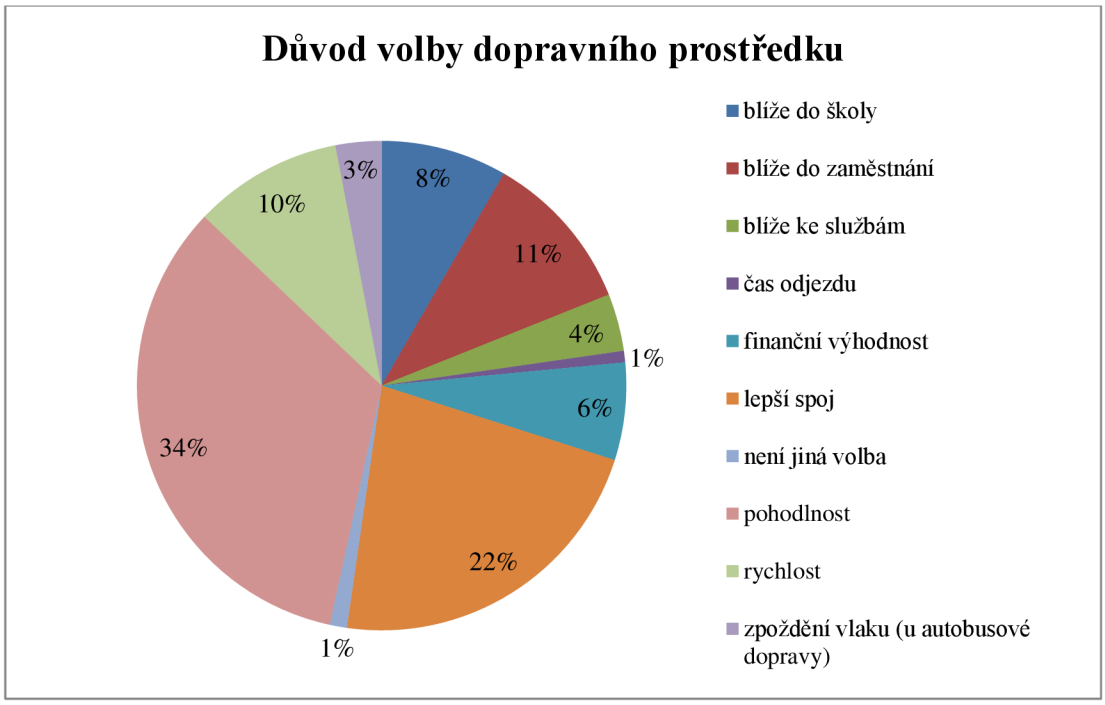
V mém dotazníkovém šetření se objevilo celkem 264 cestujících, ať autobusovou, vlakovou či automobilovou dopravou. Z toho počtu bylo 93 mužů a 171 žen. V procentuálním vyjádření to je 35 % mužů a 65 % žen. Jelikož víme, že automobilem se přepravovalo 69 % dotazovaných mužů u této dopravy, zatímco u autobusové a vlakové tomu bylo přesně naopak, tedy cestovala více žen než mužů, můžeme tvrdit, že muži jezdí častěji automobilem a ženy hromadnou dopravou.



Obrázek 41: Počet mužů a žen cestujících ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Důvodů, proč si cestující zvolili dopravní prostředek, kterým uskutečňovali v době dotazování dojížďku ze Zastávky do Brna, bylo několik. Nejčastější byla pohodlnost, která v podstatě znamená, že cestujícím bylo v daném dopravním prostředku příjemněji než v jiném. Takto odpovědělo celkem 89 dotazovaných. Druhou nejčastější odpovědí byl lepší spoj. Tato odpověď samozřejmě nebyla obsažena v automobilové dopravě. Cestujícím tím mysleli lepší návaznost na městskou hromadnou dopravu v Brně a blízkost jejich zastávek. Tento důvod zazněl 59krát. 60krát zaznělo, že pomocí dané dopravy se cestující přepraví blíže k cílovému místu. Od zavedení IDS JMK, kdy byla sjednocena doprava, nezáleží tolik na ceně za přepravu hromadnou dopravou. Finanční výhodnost se v dotazníku objevila pouze 17krát, s tím, že lidé převážně porovnávali hromadnou dopravu s osobním automobilem.

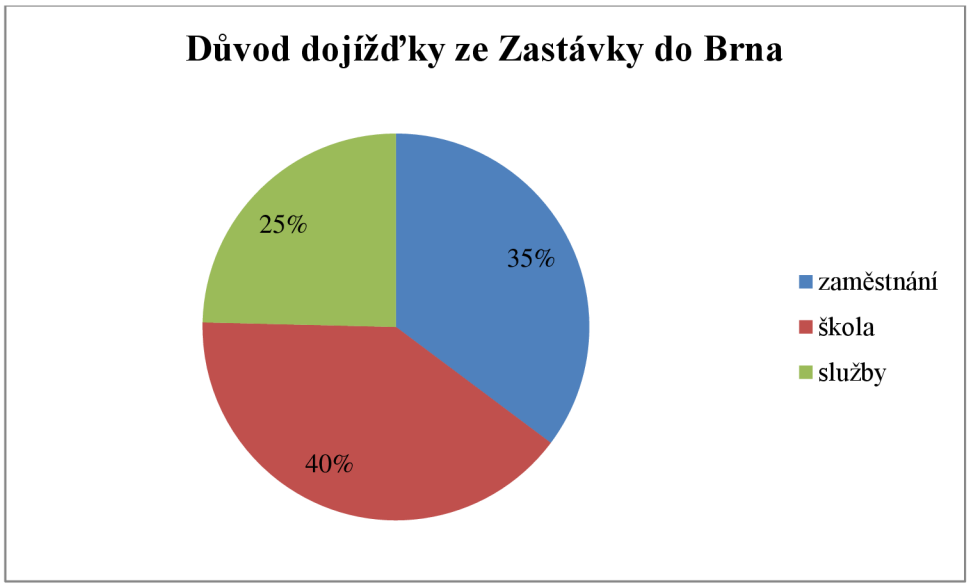
IDS JMK přispěla k tomu, že lidé si mohou svobodně vybrat, jestli budou cestovat autobusem či vlakem, aniž by se museli dívat na finanční stránku věci. Proto upřednostňují dopravní prostředek podle pohodlnosti a cílovému místu, kam se chtějí přepravit. Cestující automobilem volí tento způsob kvůli soukromí, pohodlnosti a rychlosti.



Obrázek 42: Důvod volby dopravního prostředku
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

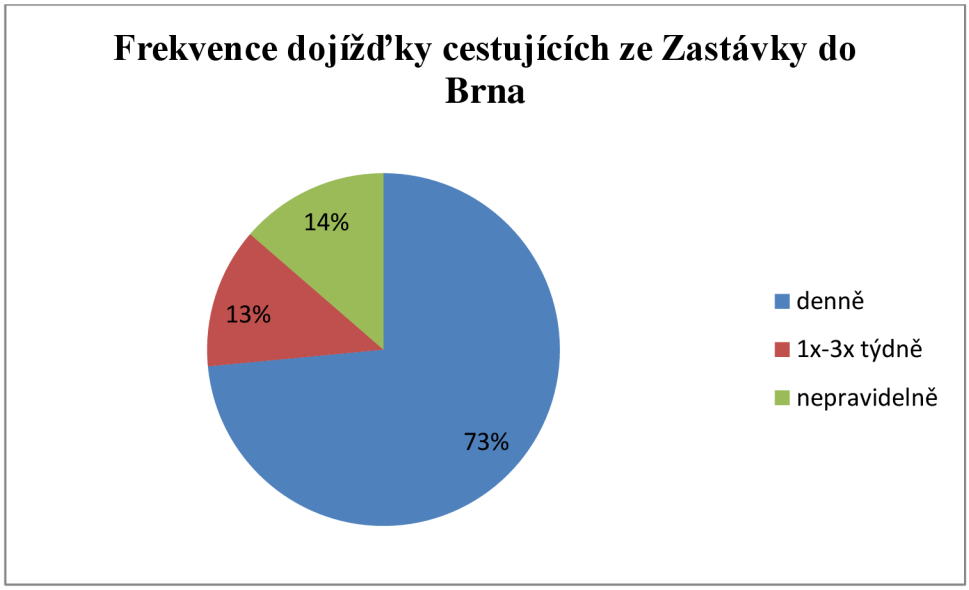
Nejčastější důvod, proč se dotazovaní lidé dopravovali ze Zastávky do Brna, byl převážně škola. Celkem 106 cestujících mířilo do Brna do škol, to dělá 40 % ze všech dotazovaných. Do zaměstnání jelo 93 osob a za službami 65.

Brno, jako moravská metropole, nabízí obrovské množství škol a pracovních míst, které jsou obyvateli Zastávky a jejího okolí značně využívány. Brno taktéž nabízí řadu služeb. Ty ovšem nejsou tolik navštěvovány využívány jako školy a zaměstnání, neboť v okolí Zastávky se nachází obchody, popřípadě sportovní zařízení, které jsou blíže, a proto lidé nemusí cestovat až do Brna.



Obrázek 43: Důvod dojížďky ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

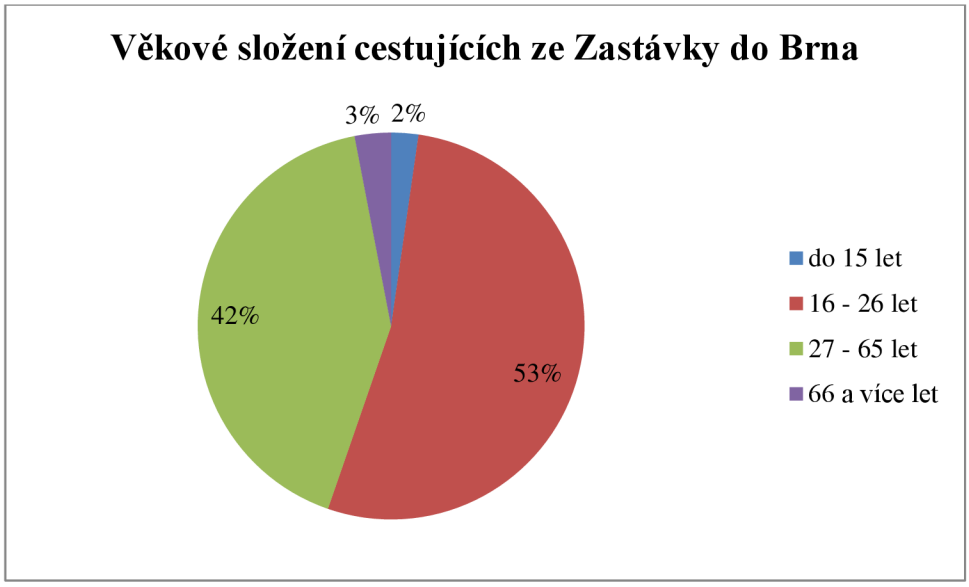
Jelikož nejvíce lidí cestovalo do Brna do zaměstnání a do škol, je logické, že většina jezdí do Brna pravidelně. Celkem 194 cestujících se dopravuje do Brna denně, to činí 73 %. Dotazovaných lidí, kteří do Brna jezdí méně často, tedy i nepravidelně, bylo 14 %. Z dotazníku tedy vyplývá, že převážná většina lidí cestuje do Brna pravidelně, denně.



Obrázek 44: Frekvence dojížďky cestujících ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Věkové složení cestujících odpovídá nejčastějšímu důvodu dojížďky. Celkem 140 dotazovaných bylo ve věku 16 – 26 let, tedy ve věku, ve kterém se ještě často chodí do školy. 110 cestujících bylo ve věkovém rozpětí 27 – 65 let, tedy v produktivním věku, ve kterém lidé chodí do zaměstnání. To opět koresponduje s důvodem dojížďky, kdy druhou nejčastější odpovědí bylo zaměstnání.

Cestujících ve věku do 15 let bylo pouze 6, neboť většina základní školou povinných dětí má dostatek možností navštěvovat základní školu v Zastávce nebo okolních obcích. Stejně tak ve věku 66 a více let necestovalo mnoho lidí. V dotazníku tento věk zastupuje 8 cestujících, tedy 3 %. Lidé v tomto věku jezdí do Brna hlavně za lékařem.



Obrázek 45: Věkové složení cestujících ze Zastávky do Brna
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

8.3 Srovnání výsledků se SLDB

Jelikož IDS JMK byla zavedena až v roce 2004, bude zajímavé porovnat výsledky z mého dotazníkového šetření s údaji ze sčítání lidu z roku 1991 a 2001. Zastávka je menší obec, a proto nebylo jednoduché získat data o vyjížďce ze Zastávky do Brna za tyto roky. Proto kromě vyjížďky ze Zastávky budu porovnávat vyjížďku z okresu Brno – venkov a dojížďku do okresu Brno – město.

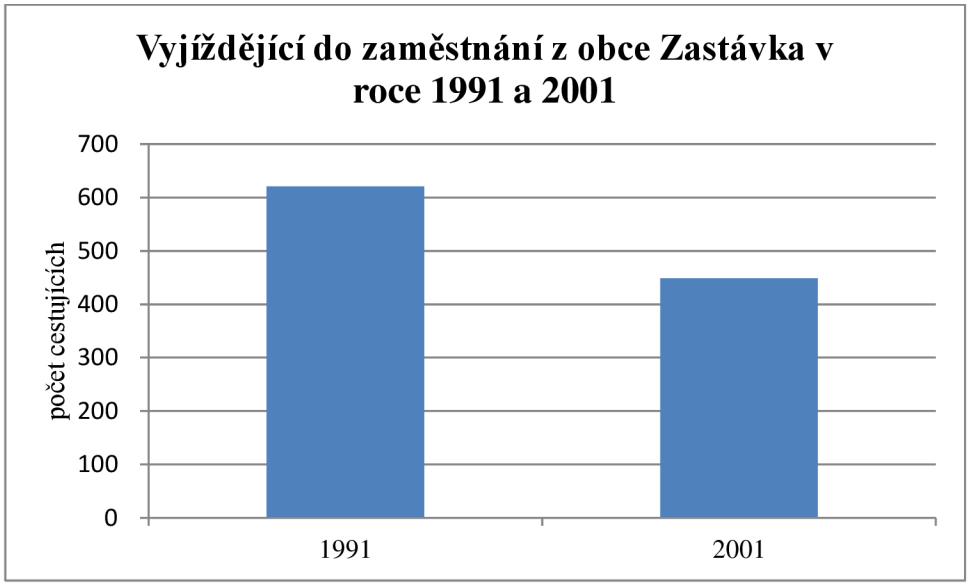
V roce 2001 vyjíždělo do zaměstnání celkem 897 lidí, z toho 449 cestovalo do zaměstnání denně mimo obec. Žáků, kteří vyjížděli denně, mimo obec, bylo 115.

Tabulka 12: Vyjíždějící do zaměstnání a škol ze Zastávky v roce 2001

vyjíždějící do zaměstnání		897
z toho	v rámci obce	337
	v rámci okresu	233
	v rámci kraje	254
	do jiného kraje	26
vyjíždějící do zam. denně mimo obec		449
žáci vyjíždějící denně mimo obec		115

Zdroj: www.czso.cz

Celková denní vyjížďka do zaměstnání ze Zastávky v roce 1991 byla 621 cestujících, nehledě na místo dojížďky. V roce 2001 vyjíždělo denně ze Zastávky do zaměstnání 449 lidí. Pokles mohl být způsoben menším počtem pracovních míst v roce 2001 a tedy větší nezaměstnaností.

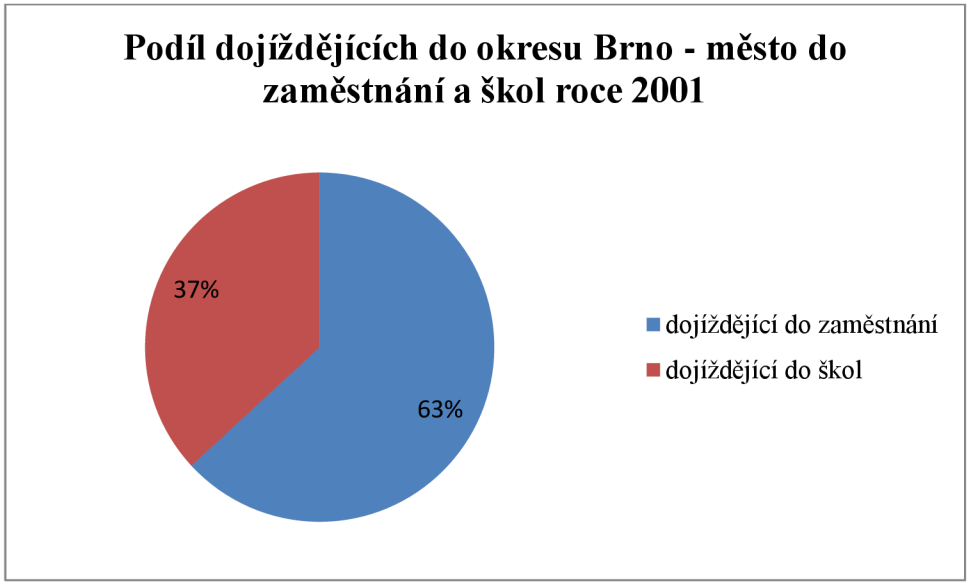


Obrázek 46: Vyjíždějící do zaměstnání z obce Zastávka v roce 1991 a 2001
Zdroj: www.czso.cz

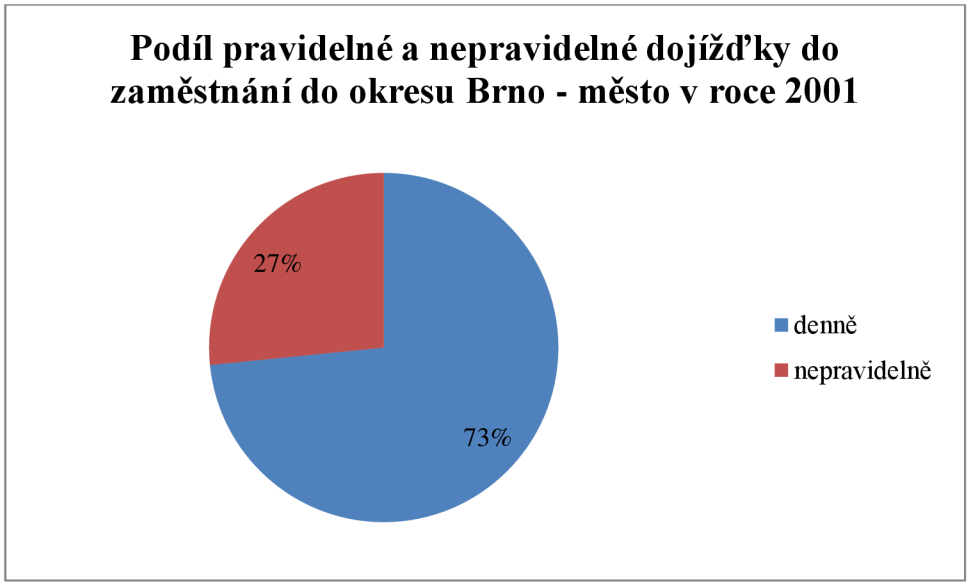
Ve sčítání lidu, domů a bytů se neobjevila otázka týkající se dojížďky za službami. Stejně tak údaje týkající se vyjížďky ze Zastávky do Brna nejsou k dispozici.

Jelikož údaje za Zastávku nejsou k dispozici, porovnávala jsem vyjížďku z okresu Brno – venkov do okresu Brno – město.

V roce 2001 dojíždělo celkově do okresu Brno – město do zaměstnání 65 127 pracujících, do škol 38 033 studentů. Ze zaměstnaných cestujících jich pravidelně, tedy denně, dojíždí 47 810, tedy 73 %.

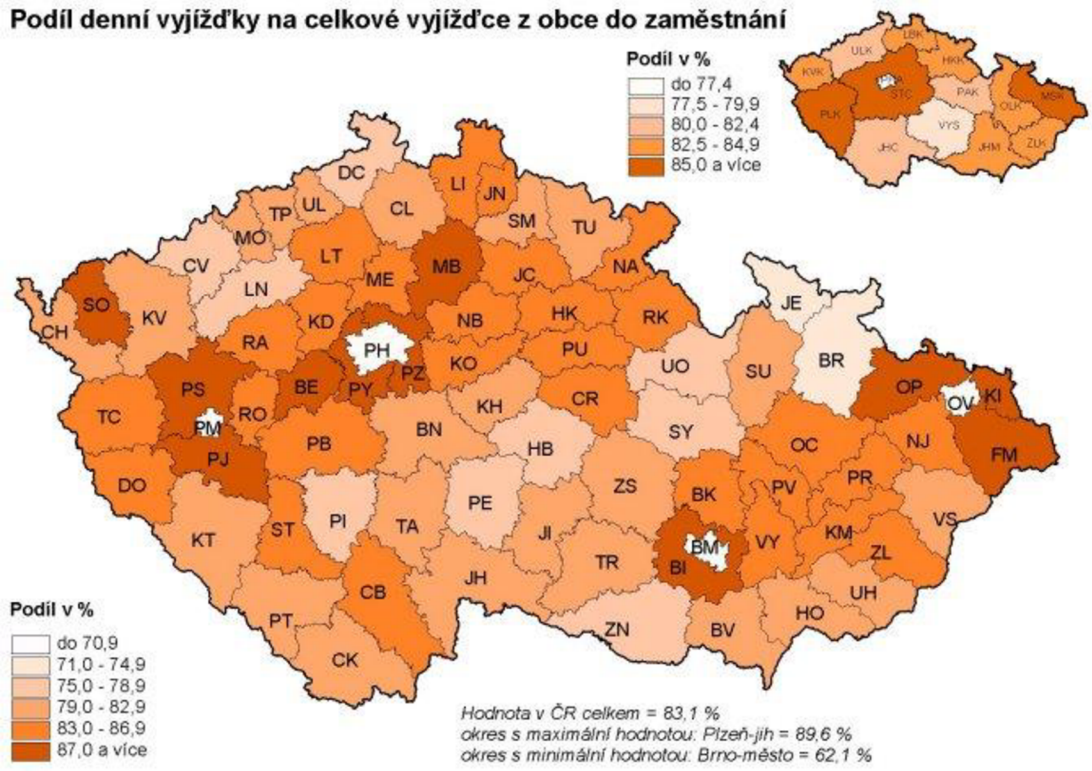


Obrázek 4747: Podíl dojíždějících do okresu Brno – město do zaměstnání a škol v roce 2001
Zdroj: www.czso.cz



Obrázek 48: Podíl pravidelné a nepravidelné dojížďky do zaměstnání do okresu Brno – město v roce 2001
Zdroj: www.czso.cz

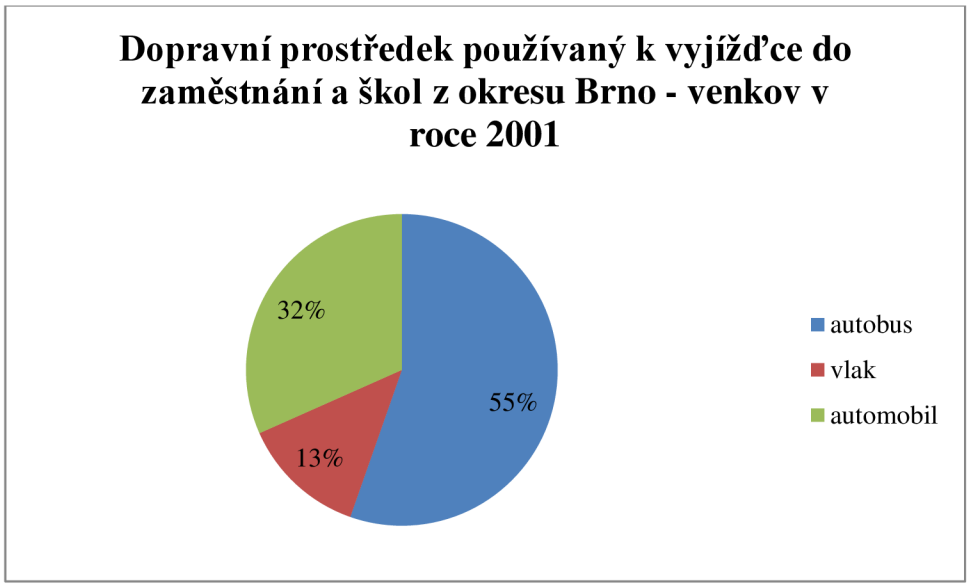
Z následujícího obrázku můžeme vidět, že z okresu Brno – venkov jezdilo denně do zaměstnání 87 % a více lidí v roce 2001. Většina pracujících tedy cestuje do zaměstnání pravidelně.



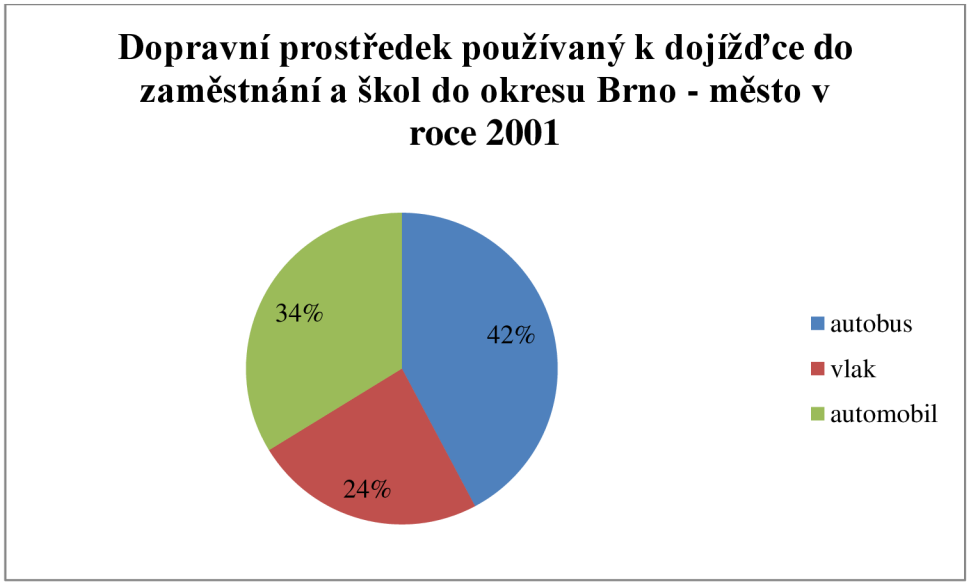
Obrázek 49: Podíl denní vyjížďky na celkové vyjížďce z obce do zaměstnání v roce 2001
Zdroj: www.czso.cz

Dopravní prostředky, které lidé v roce 2001 používali k přepravě z okresu Brno – venkov a do okresu Brno – město byly různé, od autobusu, vlaku, automobilu až po jízdní kolo. Jelikož je tato práce zaměřena na autobusovou, vlakovou a osobní dopravu, zaměřila jsem se pouze na tyto dopravní prostředky.

K vyjížďce z okresu Brno – venkov byl nejčastěji používaný autobus. Tuto odpověď uvedlo 18 829 cestujících. Automobil upřednostňovalo 10 764 lidí a vlak 4 410 cestujících. I v dojížďce do okresu Brno – město převažoval autobus. Ten zvolilo 16 651, automobil 13 313 a vlak 9 447 lidí. V roce 2001 ještě nebyla zavedena IDS JMK a zejména proto jsou takové značné rozdíly mezi upřednostňovaným dopravním prostředkem. Především rozdíl mezi preferencí autobusu a vlaku je značný.



Obrázek 50: Dopravní prostředek používaný k vyjížďce do zaměstnání a škol z okresu Brno – venkov v roce 2001
Zdroj: www.czso.cz



Obrázek 51: Dopravní prostředek používaný k dojížďce do zaměstnání a škol do okresu Brno – město v roce 2001
Zdroj: www.czso.cz

Jak můžeme vidět, dojížďka do Brna byla, je a bude vždy velice intenzivní. Především pro nabídku pracovních míst a řadu škol, které nabízí.

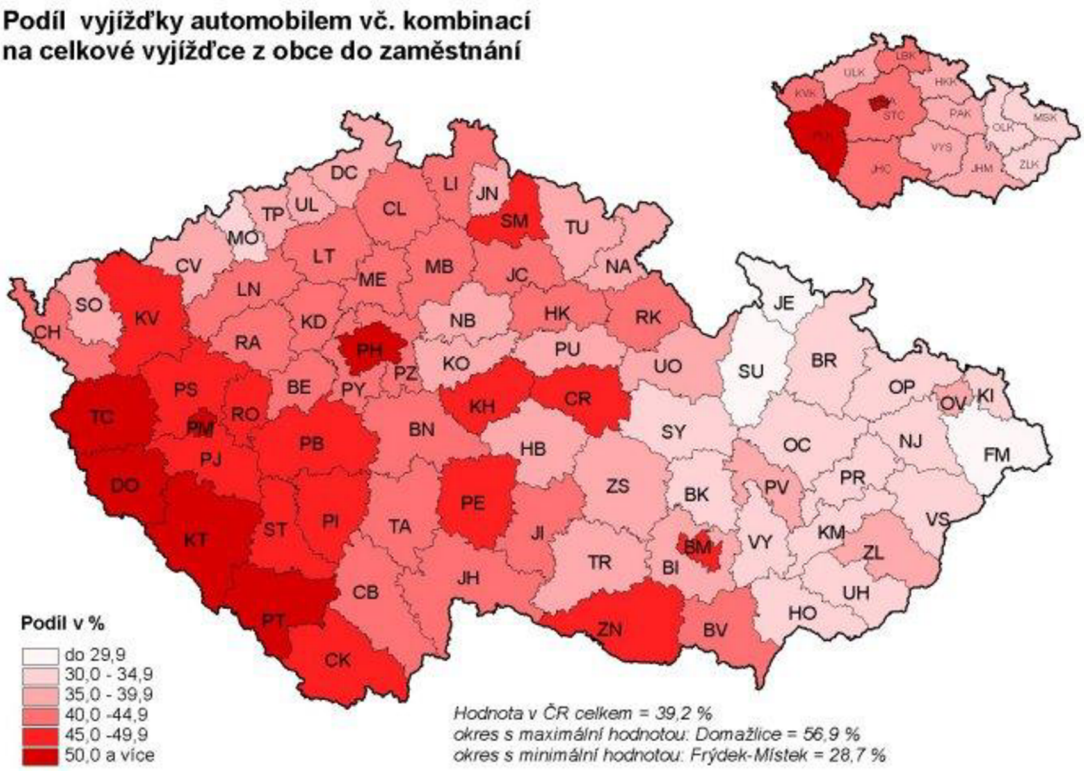
Brno je druhé největší město České republiky, a proto nabízí obrovské množství pracovních míst, které lidé z jeho okolí využívají. Proto je dojížďka do zaměstnání jeden z hlavních důvodů, proč se lidé do Brna neustále vrací. Ať v roce 1991, 2001 nebo v současnosti, tedy v roce 2011.

Školy, které moravská metropole nabízí, jsou využívány studenty nejen z jeho okolí, ale celé naší země. Je to druhý nejčastější důvod, proč se lidé dopravují do Brna, z blízkého okolí dokonce pravidelně, denně. V současné době je novým trendem mít co nejvyšší dosáhnuté vzdělání, a proto do škol chodí a dojíždí více a více lidí, na rozdíl od roků 1991 a 2001.

Služby vždy byly velice aktuální téma. Hlavně obchody, ať jsou zaměřené na potraviny či oděvní zboží, vždy budou hojně navštěvovány. V minulosti lidé neměli tolik možností, jak se do Brna za nákupy přepravit, ale v naší současnosti to již není žádný problém.

Co se týče preference dopravního prostředku, lidé vždy nejvíce cestovali do Brna autobusem. Po zavedení IDS JMK, kdy byla sjednocena cena autobusové a železniční dopravy. Lidé již volí nezávazně na ceně a mohou libovolně zvolit, který dopravní prostředek je pro ně výhodnější, třeba co se týče cílového místa dojížďky.

Počet osobních automobilů se od roku 1991 rozhodně zvýšil, proto se v současnosti může autem přepravovat více lidí. Tento dopravní prostředek nejvíce lidé preferují, když cestují za službami. Ovšem do zaměstnání a škol cestující preferují hromadnou dopravu, neboť cestují převážně denně a je to tudíž finančně výhodnější, pokud cestují sami. To můžeme vidět i v následujícím obrázku. Z okresu Brno – venkov celkově do všech okresů a krajů vyjíždí do zaměstnání automobilem včetně kombinací 35 % - 39,9 %.



Obrázek 52: Podíl vyjížďky automobilem vč. kombinací na celkové vyjížďce z obce do zaměstnání v roce 2001
Zdroj: www.czso.cz

8.4 Shrnutí výsledků

Z dotazníkového šetření, které jsem prováděla na autobusovém a vlakovém nádraží v Zastávce, lze vyvodit následující tvrzení:

Nejčastějším důvodem, kvůli kterému lidé ze Zastávky do Brna cestují, byla škola a zaměstnání. Brno nabízí množství škol a stejně tak pracovních míst, a proto se lidé do Brna pravidelně vrací.

Od zavedení Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje si lidé libovolně volí, jakým dopravním prostředkem uskuteční cestu ze Zastávky do Brna, nehledě na cenu jízdného. Autobusem a vlakem tedy cestuje stále velké množství pracujících a studentů do Brna. Volba automobilu závisí převážně na cenně pohonných hmot. Vzhledem k pohodlí, rychlosti, intimitě, je ale stále dostatek cestujících, kteří tento způsob dopravy preferují.

Co se týče služeb, nejčastěji cestující jezdí do Brna za nákupy a lékaři. K těmto účelům volí hromadnou dopravu, ale i z větší míry automobilovou, protože mohou zaparkovat co nejblíže cílovému místu, vzít s sebou jakékoliv věci, nákup apod.

Nejčastějším důvodem, proč cestující daný prostředek zvolili, byla pohodlnost, blízkost k cílovému místu a lepší spojení s městskou hromadnou dopravou v Brně.

Dotazovaní z převážně většiny cestují do Brna pravidelně, tedy denně nebo 1x až 3x týdně. Tito lidé spíše jezdili do zaměstnání a do škol. Cestující za službami z větší míry uváděli, že jezdí do Brna spíše nepravidelně.

Celkově hromadnou dopravou jezdí více ženy. Je to způsobeno tím, že muži využívají častěji automobilů. Ze všech dotazovaných více žen jezdilo pravidelně do Brna hromadnou dopravou do zaměstnání a škol.

Věkové složení bylo nejčastěji ve věkovém rozpětí 16 – 26 a 27 – 65 let. Jelikož žáci a studenti mají dostatek škol v blízkém okolí Zastávky, či přímo v ní, nemají důvod pravidelněji jezdit do Brna. Starší občané, ve věku 66 a více let, dojíždí do Brna zejména za lékaři a na občasné větší nákupy. Vhledem k jejich věku a tím danému zdravotnímu stavu, nejezdí pravidelněji do Brna.

Při srovnání údajů z roků 1991, 2001, získaných ze sčítání lidu, a roku 2011, získaných z dotazníkového šetření, můžeme tvrdit, že se zvyšuje poptávka po vyšším vzdělání. Tudíž více mladých lidí navštěvuje vysoké či vyšší školy, aby měli co nejvyšší dosažené vzdělání. Z toho lze soudit, že do škol dojíždí více lidí, než v roce 1991.

Cestujících do zaměstnání je od roku 1991 méně, neboť se v naší zemi zvyšuje nezaměstnanost a snižuje počet nových volných pracovních míst.

Poptávka po službách je stále stejná, ale v současnosti je více prostředků, jak se do větších měst přepravit. Zároveň od roku 1991 vzrostl počet obchodních domů, nákupních center apod., které však lidé navštěvují pouze občas. Také vzhledem k existenci různých obchodů, marketů apod. v bližším okolí středních i menších měst, jako jsou v okolí Zastávky Rosice či Ivančice, nepotřebují lidé cestovat až do Brna.

9 ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývá především periodickými pohyby obyvatel, kteří cestují ze Zastávky do Brna. Tyto pohyby jsou velice intenzivní, proto jsem se zaměřila na analýzu dojížďky do Brna a vyjížďky ze Zastávky.

V teoretické části jsem se zaměřila především na popis dopravy, obce Zastávky, Integrovaného dopravního systému a sčítáním lidu.

V části zabývající se dopravou jsem shrnula a popsala základní pojmy týkající se dopravy, ale také jsem se zaměřila na členění dopravy, neboť práce se zabývá periodickými, tedy pravidelnými pohyby obyvatel pomocí autobusové, vlakové a automobilové dopravy. V současnosti jsou tyto dopravy jedny z nejdůležitějších, neboť se bez nich v dnešní době v podstatě neobejdeme. Zvláště při dojížďce do zaměstnání a do škol, která se uskutečňuje převážně denně.

V roce 2004 byla Zastávka připojena do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a v roce 2005 byl při příležitosti připojení Zbraslavska vybudován nový přepravní terminál přímo na vlakovém nádraží v Zastávce. Tím ještě více posílil význam Zastávky, co se dopravy týče. Kromě toho propojuje Zastávku a Brno silnice I/23 a dálnice D1, které jsou nejvíce využívány k dopravě mezi zmíněnými obcemi. Proto jsem se v části o obci Zastávka zaměřila, kromě základních informací o obci, na Zastávku jako významný dopravní uzel.

Integrovaný dopravní systém spojuje jednotlivé druhy dopravy i z důvodu sjednocení tarifů jednotlivých dopravců. Dále se snaží zvýšit podíl veřejné osobní hromadné dopravy. IDS JMK se snaží sjednotit celé území kraje, v některých případech přesahuje hranice kraje. IDS je v současnosti výrazný trend, neboť cestující se mohou libovolně bez ohledu na finance rozhodnout, jakým dopravním prostředkem pocestují. Proto se v teoretické části zabývám Integrovaným dopravním systémem JMK, ale i jeho zřizovatelem, společností KORDIS JMK. V neposlední řadě je zajímavé zjistit změny, které zavedení IDS JMK přineslo. Proto se zde zaměřuji na změny před a po zavedení tohoto systému v Zastávce. Se zavedením přišlo zejména zmiňované sjednocení cen, také autobusy i vlaky jezdí v pravidelných intervalech, které jsou v rozmezí patnácti minut až hodiny.

Prvotní sčítání lidu na našem území probíhalo již za Marie Terezie. Poslední sčítání lidu, bytů a domů proběhlo v České republice v roce 2011. Jelikož jsou údaje teprve zpracovávány, nemohly zde být použity. Proto se v teoretické části kromě

posledního sčítání a její historie zabývám i sčítáním v roce 2001, ze kterého bylo použito nejvíce údajů. Dojížďka, kterou se v této práci zabýváme, byla zjišťována v těchto sčítáních teprve roku 1961. Od tohoto roku se dojížďka ve sčítání objevuje pravidelně a kromě toho přibývá otázek, které se jí týkají, jako například frekvence dojížďky.

V praktické části jsem z největší části použila vlastního dotazníkového šetření.

To probíhalo dva dny. Jeden den na autobusovém nádraží a druhý den na vlakovém nádraží v Zastávce. Cílem bylo zjistit, jakými dopravními prostředky se cestující ze Zastávky dopravují do Brna a z jakého důvodu. Dále jsem se zjišťovala, jestli jeli v době ranní špičky, jaká je jejich frekvence dojížďky a zda používají i jiný dopravní prostředek.

Dopravní vazby mezi Zastávkou a Brnem jsou v současné době značně intenzivní. I díky IDS JMK, proto jsem se v praktické části zabývala srovnáním s roky 1991 a 2001, kdy tento systém v Zastávce neexistoval. Jelikož se v současnosti stává novým trendem mít co nejvyšší dosažené vzdělání, stoupá počet zájemců o vysoké či vyšší vzdělání, a tím stoupá i počet cestujících studentů. Vzhledem ke zvyšující se míře nezaměstnanosti klesá počet zaměstnaných lidí, kteří mají potřebu se denně do práce přepravovat. I přesto patří pracující lidé mezi nejčastější cestující, ať už hromadnou nebo osobní dopravou, kteří se přepravují denně, tedy pravidelně.

Doprava mezi Zastávkou a Brnem vždy byla, je a bude intenzivní. Zejména pro jejich vzdálenost, která činí 20 km, pro významnost Zastávky jako důležitého dopravního uzlu, zavedení IDS JMK nebo možnosti rychlé přepravy po dálnici D1. Brno je pro nás nejbližší velkoměsto, které nabízí množství pracovních míst, školských institucí či služeb. Proto si myslím, že dopravní propojení těchto obcí už může do budoucnosti jedině nabývat na intenzitě.

Shrnutí

Téma této práce je: Zastávka – Brno: Periodické pohyby obyvatelstva.

Práce se zabývá teorií týkající se dopravy. Popisuje obec Zastávku, Integrovaný dopravní systém a stručně historii sčítání lidu v České republice.

Praktická část analyzuje periodické pohyby mezi obcemi Zastávka a Brno. Výsledky jsou srovnány s údaji ze sčítání lidu z roku 1991 a 2001.

Summary

Theme of this thesis is: Zastávka - Brno: Periodical movements of population.

Thesis deals with theory of transportation. It describes city of Zastávka, Integrated Public Transport System and briefly history of census in Czech Republic.

Practical part analyzes periodical movements between Zastávka and Brno. The results are compared to data from 1991 and 2001 census.

Seznam tabulek a obrázků

Tabulka 1: Vývoj populace v obci Zastávka v letech 1991 – 2010k 1. 1. (str. 20)

Tabulka 2: Počet jednotlivých linek v IDS JMK (str. 26)

Tabulka 3: Počet spojů autobusové dopravy ve směru Zastávka – Brno před 11. 12. 2011 (str. 28)

Tabulka 4: Počet spojů autobusové dopravy ve směru Zastávka – Brno po 11. 12. 2011 (str. 28)

Tabulka 5: Počet spojů vlakové dopravy ve směru Zastávka – Brno (str. 29)

Tabulka 6: Důvody volby autobusové dopravy (str. 42)

Tabulka 7: Frekvence dojížďky cestujících autobusem ze Zastávky do Brna (str. 42)

Tabulka 8: Důvod volby vlakové dopravy (str. 50)

Tabulka 9: Frekvence dojížďky cestujících vlakem ze Zastávky do Brna (str. 51)

Tabulka 10: Důvod volby automobilové dopravy (str. 56)

Tabulka 11: Frekvence dojížďky cestujících automobilem ze Zastávky do Brna (str. 56)

Tabulka 12: Vyjíždějící do zaměstnání a škol ze Zastávky v roce 2001 (str. 61)

Obrázek 1: Mapa české sítě dálnic a rychlostních silnic (str. 16)

Obrázek 2: Intenzita dopravy Jihomoravského kraje (str. 17)
Obrázek 3: Letecký snímek obce Zastávka (str. 21)
Obrázek 4: Přestupní terminál v obci Zastávka (str. 22)
Obrázek 5: Mapa dopravní sítě mezi Zastávkou a Brnem (str. 23)
Obrázek 6: Plán vedení linek a členění zón IDS JMK (str. 26)
Obrázek 7: Podíl žen a mužů cestujících autobusem ze Zastávky do Brna (str. 35)
Obrázek 8: Podíl žen a mužů cestujících autobusem ze Zastávky do Brna v době ranní špičky (str. 36)
Obrázek 9: Podíl žen a mužů cestujících autobusem ze Zastávky do Brna mimo ranní špičku (str. 36)
Obrázek 10: Věkové složení cestujících autobusem ze Zastávky do Brna (str. 37)
Obrázek 11: Věkové složení cestujících autobusem ze Zastávky do Brna v době ranní špičky (str. 37)
Obrázek 12: Věkové složení cestujících autobusem ze Zastávky do Brna mimo (str. 38)
Obrázek 13: Věkové složení žen cestujících autobusem ze Zastávky do Brna (str. 38)
Obrázek 14: Věkové složení mužů cestujících autobusem ze Zastávky do Brna (str. 39)
Obrázek 15: Důvod dojížďky cestujících ve věku 16 – 26 let autobusem ze Zastávky do Brna (str. 39)
Obrázek 16: Důvod dojížďky cestujících autobusem ze Zastávky do Brna (str. 40)
Obrázek 17: Důvod dojížďky cestujících autobusem ze Zastávky do Brna v době ranní špičky (str. 40)
Obrázek 18: Důvod dojížďky cestujících autobusem ze Zastávky do Brna mimo ranní špičku (str. 41)
Obrázek 19: Jiný používaný dopravní prostředek na trase Zastávka – Brno (str. 41)
Obrázek 20: Podíl žen a mužů cestujících vlakem ze Zastávky do Brna (str. 43)
Obrázek 21: Podíl žen a mužů cestujících vlakem ze Zastávky do Brna v době ranní špičky (str. 44)
Obrázek 22: Podíl žen a mužů cestujících vlakem ze Zastávky do Brna mimo ranní špičku (str. 44)
Obrázek 23: Věkové složení cestujících vlakem ze Zastávky do Brna (str. 45)
Obrázek 24: Věkové složení cestujících vlakem ze Zastávky do Brna v době ranní špičky (str. 45)

Obrázek 25: Věkové složení cestujících vlakem ze Zastávky do Brna mimo ranní špičku (str. 46)
Obrázek 26: Věkové složení žen cestujících vlakem ze Zastávky do Brna (str. 46)
Obrázek 27: Věkové složení cestujících vlakem ze Zastávky do Brna (str. 47)
Obrázek 28: Důvod dojížďky cestujících ve věku 16 – 26 let vlakem ze Zastávky do Brna (str. 47)
Obrázek 29: Důvod dojížďky cestujících vlakem ze Zastávky do Brna (str. 48)
Obrázek 30: Důvod dojížďky cestujících vlakem ze Zastávky do Brna v době ranní špičky (str. 49)
Obrázek 31: Důvod dojížďky cestujících vlakem ze Zastávky do Brna v době mimo ranní špičky (str. 49)
Obrázek 32: Jiný používaný dopravní prostředek na trase Zastávka – Brno (str. 50)
Obrázek 33: Podíl žen a mužů cestujících automobilem ze Zastávky do Brna (str. 51)
Obrázek 34: Věkové složení cestujících automobilem ze Zastávky do Brna (str. 52)
Obrázek 35: Věkové složení žen cestujících automobilem ze Zastávky do Brna (str. 53)
Obrázek 36: Věkové složení mužů cestujících automobilem ze Zastávky do Brna (str. 53)
Obrázek 37: Důvod dojížďky cestujících automobilem ze Zastávky do Brna (str. 54)
Obrázek 38: Důvod dojížďky cestujících ve věku 18 – 26 let automobilem ze Zastávky do Brna (str. 54)
Obrázek 39: Důvod dojížďky cestujících ve věku 27 – 65 let automobilem ze Zastávky do Brna (str. 55)
Obrázek 40: Jiný používaný dopravní prostředek na trase Zastávka – Brno (str. 55)
Obrázek 41: Počet mužů a žen cestujících ze Zastávky do Brna (str. 57)
Obrázek 42: Důvod volby dopravního prostředku (str. 58)
Obrázek 43: Důvod dojížďky ze Zastávky do Brna (str. 59)
Obrázek 44: Frekvence dojížďky cestujících ze Zastávky do Brna (str. 59)
Obrázek 45: Věkové složení cestujících ze Zastávky do Brna (str. 60)
Obrázek 46: Vyjíždějící do zaměstnání z obce Zastávka v roce 1991 a 2001 (str. 61)
Obrázek 47: Podíl dojíždějících do okresu Brno – město do zaměstnání a škol v roce 2001 (str. 62)
Obrázek 48: Podíl pravidelné a nepravidelné dojížďky do zaměstnání do okresu Brno – město v roce 2001 (str. 62)

Obrázek 49: Podíl denní vyjížďky na celkové vyjížďce z obce do zaměstnání v roce 2001 (str. 63)
Obrázek 50: Dopravní prostředek používaný k vyjížďce do zaměstnání a škol z okresu Brno – venkov v roce 2001 (str. 64)
Obrázek 51: Dopravní prostředek používaný k dojížďce do zaměstnání a škol do okresu Brno – město v roce 2001 (str. 64)
Obrázek 52: Podíl vyjížďky automobilem vč. Kombinací na celkové vyjížďce z obce do zaměstnání v roce 2001 (str. 66)

Seznam použité literatury

Tištěné publikace:

1. *Tematický atlas Jihomoravského kraje*. 1. vyd. [Praha: Kartografie Praha, 2010, 148 s. ISBN 978-807-3931-377.

2. BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 80-718-4923-5.

3. KAŠPAROVSKÝ, Karel. Zeměpis I. v kostce: pro střední školy: [úvod do geografie, kartografie, fyzická geografie, socioekonomická geografie]. 2. vyd. Havlíčkův Brod: Fragment, 2006c1999, 139 s. V kostce (Fragment). ISBN 80-253-0029-3.

4. MARYÁŠ, Jaroslav. *Ekonomická geografie*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 1995, 138 s. ISBN 80-210-1269-2.

5. PRYMŠ, Dominik. *Integrovaný dopravní systém v Královéhradeckém kraji (vznik, význam, perspektivy)*. Brno, 2010. 48 l. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta.

6. RIEDLOVÁ, Marie, Miroslav BLAŽEK a František BRABEC. *Obecná ekonomická geografie*. 1. vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1983, 272 s.

7. SEIDENGLANZ, Daniel. *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Brno, 2007. 171 l., 23 l. příl. Disertační práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta

8. SVATOŇOVÁ, Hana. *Integrovaná přírodověda: materiál pro učitele*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2010, 55 s. ISBN 978-802-1051-058.

9. ŠLAMPA, Otokar. *Všeobecná geografie dopravy*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1967, 116 s

10. TOUŠEK, Václav, Josef KUNC a Jiří VYSTOUPIL. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 411 s. ISBN 978-807-3801-144.

Nepublikované materiály:

1. Materiály obce Zastávka

2. Materiály společnosti Adosa a.s.

Internetové zdroje:

1. ceskedalnice.cz. *ceskedalnice.cz* [online]. c2002-2011, poslední revize 7. 3. 2009. [cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/dalnice>.

2. Český statistický úřad. *Databáze demografických údajů za obce v ČR*[online]. [cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm>.

3. Český statistický úřad. *Dojížďka do zaměstnání a škol* [online]. c2001. Poslední revize 1. 3. 2001[cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.czso.cz/sldb2011/redakce.nsf/i/dojizdka_do_zamestnani_a_skol_cr/$File/e-4129-03.pdf>.

4. Český statistický úřad. *Historie sčítání* [online]. c2012. Poslední revize 18. 1. 2011[cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.czso.cz/sldb2011/redakce.nsf/i/historie_scitani>.

5. Český statistický úřad. *Historie sčítání lidu na území České republiky I.* [online]. c2012. Poslední revize 18. 1. 2012[cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/historie_scitani_lidu_na_uzemi_ceske_republiky_i_>.

6. Český statistický úřad. *Historie sčítání lidu na území České republiky II.* [online]. c2012. Poslední revize 18. 1. 2012[cit. 2012-04-09].Dostupné na World Wide Web: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/historie_scitani_lidu_na_uzemi_ceske_republiky_ii_>.

7. Český statistický úřad. *Informace o sčítání* [online]. c2012. Poslední revize 3. 2. 2011[cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.czso.cz/sldb2011/redakce.nsf/i/o_scitani>.

8. Český statistický úřad. *4122-04, Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001 - dojížďka a vyjížďka, obsah*[online]. c2004. Poslední revize 28. 10. 2006[cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/p/4122-04>.

9. Český statistický úřad. *Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001* [online]. c2012. Poslední revize 29. 6. 2011[cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.czso.cz/sldb2011/redakce.nsf/i/scitani_lidu_domu_a_bytu_v_roce_2001>.

10. Český statistický úřad. *Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001* [online]. c2012. Poslední revize 2005[cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/obce/584207?OpenDocument>.

11. Český statistický úřad. *Úvodní stránka* [online]. c2012. Poslední revize 20. 1. 2012[cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.scitani.cz/>.

12. Český statistický úřad. *Veřejná databáze ČSÚ* [online]. Vygenerováno 9. 4. 2012. [cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?voa=tabulka&cislotab=AGOBY6031PU_OB2.143&vo=tabulka>.

13. Český statistický úřad. *Veřejná databáze ČSÚ* [online]. Vygenerováno 9. 4. 2012.[cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?voa=tabulka&cislotab=MOS+B01+ORP.143&vo=tabulka>.

14. *IDOS - MHD Brno - Vyhledání spojení* [online]. [cit. 2012-04-09].Dostupné na World Wide Web: <idos.cz>.

15. *IDS JMK - Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje včetně MHD Brno* [online]. [cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.idsjmk.cz/onas.aspx>.

16. *IDS JMK - Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje včetně MHD Brno* [online]. [cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>.

17. *Mapy.cz* [online]. c2011, poslední revize 7. 3. 2009.[cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.mapy.cz/#q=zast%C3%A1vka&x=16.536494&y=49.211717&z=10&d=muni_5862_0_1&c=2-8-3-15-25&l=15>.

18. Obec Zastávka. *Stručná historie obce Zastávka - Obec Zastávka* [online]. c2012. [cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.zastavka.cz/historie-obce/strucna-historie-obce-zastavka.html>.

19. *Plán regionálních linek IDS JMK*[online]. Poslední revize 11. 2. 2011.[cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.idsjmk.cz/onas.aspx>.

20. *Podíl denní vyjížďky na celkové vyjížďce z obce do zaměstnání* [online]. [cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/EE003A5E2E/$File/4122m005.jpg>.

21. *Podíl vyjížďky automobilem vč. kombinací na celkové vyjížďce z obce do zaměstnání* [online]. [cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/EE003A70CB/$File/4122m007.jpg>.

22. *Turistika.cz*[online]. [cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.turistika.cz/mista/zastavka>.

23. *Virtuální prohlídka přestupní terminál IDS | obec Zastávka* [online]. [cit. 2012-04-09]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.kamzajet.cz/prestupni-terminal-ids-obec-zastavka.html>.

Seznam příloh

Příloha 1: Výsledky dotazníkového šetření v obci Zastávka