

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

Autoreferát disertační práce

**Integrovaný systém řízení osobní
dopravy v rozvoji cestovního
ruchu**

Vypracovala: Ing. Lucie Samková, EJLog
Vedoucí práce: doc. RNDr. Josef Navrátil, Ph.D.

České Budějovice 2024

Bibliografické údaje

Autor:	Ing. Lucie Samková, EJLog
Název práce:	Integrovaný systém řízení osobní dopravy v rozvoji cestovního ruchu
Studijní program:	Řízení a ekonomika podniku
Vedoucí práce:	doc. RNDr. Josef Navrátil, Ph.D.
Rok:	2024
Klíčová slova:	Integrovaný dopravní systém, osobní doprava, rozvoj cestovního ruchu.
Keywords:	Integrated transport system, passenger transport, tourism development.

Obsah

1 Úvod	4
2 Cíl práce.....	5
2.1 Dílčí cíle, výzkumné otázky a hypotézy	5
3 Metodika.....	7
3.1 Metodika výzkumů V1 a V2	7
3.1.1 Zpracování dat	8
3.2 Metodika výzkumů V3, V4 a V5	8
3.2.1 Dotazník.....	9
3.2.2 Statistické vyhodnocení	10
3.3 Metodika výzkumu V6.....	12
3.3.1 Zpracování dat	12
3.4 Metodika výzkumu V7 a V8	12
3.4.1 Dotazník.....	13
3.4.2 Statistické vyhodnocení	13
4 Závěry výzkumu	15
4.1 Identifikace diverzifikace přístupů k integraci dopravy ve světě.....	15
4.2 Odhalení bariér rozvoje IDS a příkladů dobré praxe v regionech ČR	15
4.3 Zjištění postavení veřejné hromadné dopravy v různých typech destinací.....	16
4.4 Poznání percepce expertů na „ekologičnost“ veřejné dopravy	17
4.5 Vnímání podpory rozvoje jednotlivých typů dopravy v různých destinacích mezi experty	18
4.6 Vnímání integrovaného dopravního systému z pohledu koordinátora dopravy	19
4.7 Identifikace faktorů ovlivňujících motivaci cestujících k využití IDS	20
4.8 Zjištění faktorů, podle kterých je diferenciovaná poptávka po dopravě v destinacích cestovního ruchu	20
5 Návrhová opatření a návrhy pro budoucí výzkum	23
Seznam literatury	25

1 Úvod

Integrované řízení osobní dopravy ve spolupráci se všemi dopravci je diskutovaným záměrem řady samospráv a integrovaný dopravní systém má potenciál nejen zjednodušit cestujícím přepravu, ale také zvýšit celkový objem osobní přepravy. Svůj význam má taktéž v udržitelném rozvoji cestovního ruchu, neboť kvalitní dopravní obslužnost je jedním z faktorů úspěšnosti destinace cestovního ruchu. Efektivní integrovaný systém řízení osobní dopravy může přispět k rozvoji cestovního ruchu v dané oblasti a k následnému celkovému rozvoji oblasti. Rozvoj integrovaného řízení dopravy, přes svou poměrně vysokou univerzálnost využití, však vykazuje velké meziregionální rozdíly. Například ve významné destinaci cestovního ruchu, kterou je oblast Jihočeského kraje, není IDS plně funkční, proto je zde prostor na jeho inovaci a možnosti zkoumání.

Doprava a cestovní ruch spolu úzce souvisí, protože je doprava jedním ze základních prvků mobility, které jsou důležité pro účast na cestovním ruchu. Každý rok umožňuje doprava milionům lidí po celém světě se účastnit cestovního ruchu, avšak vztah přímo mezi dopravou a cestovním ruchem je obtížné kvantifikovat. Základem Teoretická východiska práce je vymezení **základních pojmů** týkající se dopravy, integrovaného dopravního systému (dále také IDS), cestovního ruchu (dále také CR), specifik dopravy jako nabízené a poptávané služby a její stručné historie. Důležité jsou také **Investice do dopravního integrovaného systému**, především do infrastruktury, vozidel, informačních a telematických systémů, vybavení, zabezpečení či zastávek. Celý systém je potřeba řídit a **management IDS** může sloužit jako podklad pro aplikaci IDS pro koordinátora dopravy při řízení jednotlivých procesů. Práce je zaměřena na business proces management (dále také BPM), tedy procesní řízení. Další kapitola shrnuje **integrované služby ve veřejné dopravě**, tedy možnosti IDS, jako např. integrace individuální a hromadné dopravy či moderní trendy v dopravě. Doprava má vliv i na **rozvoj cestovního ruchu** a různé dopravní prostředky mohou mít různý vliv na danou destinaci i na životní prostředí. Veřejná hromadná doprava je brána jako jedna z nejkologičtějších, proto je kladen důraz na její rozvoj i integraci. Chování a rozhodování cestujících se snaží indentifikovat **teorie spotřebitele s aplikací v dopravě**, které vytvářejí základní podklad pro prozkoumání chování systémů a subjektů. Pro tvorbu nabídky dopravy je důležitá i poptávka po přepravě ze strany cestujících, proto je nezbytné sledovat vývoj chování spotřebitelů a lépe tak budoucí poptávku predikovat. Rozhodování cestujících závisí nejen na dostupné nabídce, ale i na zvolených preferencích, užitku a dalších faktorech. Závěrem literární rešerše je řešena **motivace a stimulace k využívání IDS**, přičemž je nutno brát v úvahu odlišné skupiny cestujících (lze rozdělit např. podle pohlaví, věku, či sociálního statusu) a jejich potřeby a následně zlepšit a přizpůsobit i nabídku.

Cílem literární rešerše je tedy především identifikovat mezery ve výzkumu, které budou směřovat k výzkumným otázkám. V návaznosti na ně pak budou stanoveny hypotézy, které budou řešeny v praktické části disertační práce.

2 Cíl práce

Hlavním cílem disertační práce je navrhnout opatření pro zefektivnění integrovaného dopravního systému v Jihočeském kraji. Dalším cílem je zhodnotit význam a potenciál veřejné dopravy v cestovním ruchu, roli integrovaného řízení dopravy a potřeby směřování integrovaného dopravního systému v kontextu potřeb cestovního ruchu. Dále pak zjistit vliv IDS na cestovní ruch, tedy zvýšení zájmu turistů na danou destinaci a jednotlivé nabízené služby cestovního ruchu, prozkoumat současné trendy a příklady dobré praxe a identifikovat problémy již fungujícího IDS ve zkoumaném regionu za současného porovnání s vybranými IDS v zahraničí i v ČR – Plzeňský IDS, který je považován za jeden z nejlépe integrovaných a je porovnatelný s Jihočeským krajem, a zároveň IDS hlavního města Prahy, ze kterého lze použít dobře fungující prvky.

2.1 Dílčí cíle, výzkumné otázky a hypotézy

K naplnění hlavního cíle disertační práce bude použito naplnění dílčích cílů s navázanými výzkumnými otázkami a hypotézami stanovenými na základě analýzy provedené v literární rešerši. Dílčími cíli jsou:

- D1: Identifikace diverzifikace přístupů k integraci dopravy v odlišných částech světa.
 - V1: Jak se liší přístupy k integraci dopravy v různých částech světa?
 - H1: Integrované dopravní systémy v kontinentální Evropě jsou nejvíce vyspělé.
- D2: Odhalení bariér rozvoje IDS a příkladů dobré praxe v regionech ČR.
 - V2: Jak se liší úroveň integrace dopravy ve vybraných oblastech ČR?
 - H2: V hlavním městě Praha je nejlépe fungující IDS.
- D3: Zjištění postavení veřejné hromadné dopravy v různých typech destinací.
 - V3: Jak se liší význam jednotlivých druhů dopravy v destinaci?
 - H3: Různé druhy dopravy v destinaci mají různý význam, který je ovlivněn kulturním prostředím (cultural milieu) a typem destinace.
- D4: Poznání percepce expertů na „ekologičnost“ veřejné dopravy.
 - V4: Liší se percepce ekologické šetrnosti mezi jednotlivými druhy dopravy v různých destinacích?
 - H4: Různé typy dopravy v destinaci jsou vnímány různě z pohledu dopadu na životní prostředí a toto vnímání je ovlivněno kulturním prostředím a typem destinace.

- D5: Vnímání podpory rozvoje jednotlivých typů dopravy v různých destinacích mezi experty.
 - V5: Liší se percepce podpory rozvoje jednotlivých typů dopravy v různých destinacích?
 - H5: Podpora rozvoje jednotlivých typů dopravy je vnímána různě a je ovlivněna kulturním prostředím a typem destinace.
- D6: Vnímání integrovaného dopravního systému z pohledu koordinátora dopravy.
 - V6: Jaké parametry IDS vnímají koordinátoři jako významné, a jaký mají pohled na faktory úspěšného a efektivního IDS?
 - H6.1: Hrozbou při zavádění IDS je odrazení cestujících při nesprávném nastavení systému.
 - H6.2: Největší motivací pro využití IDS je pro cestující z pohledu koordinátorů nízká cena.
- D7: Identifikace faktorů ovlivňujících motivaci cestujících k využití integrovaného dopravního systému.
 - V7: Jaké faktory motivují zákazníky k využití možnosti přepravy v rámci integrovaného dopravního systému?
 - H7: Nejvíce motivujícím faktorem pro využití IDS je pro zákazníky nižší cena.
- D8: Zjištění faktorů, podle kterých je diferenciovaná poptávka po dopravě v destinacích cestovního ruchu.
 - V8: Podle kterých faktorů je diferenciovaná poptávka po dopravě v destinacích cestovního ruchu?
 - H8: Pohlaví, status, věk a původ respondenta mají rozdílný vliv na různé aspekty využívání IDS.

3 Metodika

Na základě rešerše dostupné literatury bylo stanoveno osm výzkumných otázek s devíti hypotézami. S ohledem na charakter dostupných informací a dat bylo k posouzení dílčích hypotéz použito odlišných metodických přístupů. K dosažení výsledků disertační práce byla použita triangulace metod, tedy kombinace více metod k získání širšího pohledu na zkoumanou problematiku.

Na úvod byla provedena přehledová studie pro lepší pochopení, zhodnocení zkoumané oblasti a odhalení mezer v dané problematice. Tato přehledová studie vychází z komplexního literárního výzkumu. Rešerše shrnuje aktuální vědecké poznatky ke zkoumané problematice, která je zaměřena na integrovaný dopravní systém a cestovní ruch. Představuje myšlenky a přístupy mnoha autorů, které přinášejí nový pohled na zkoumanou problematiku. Zpracování rešerše bylo zahájeno předběžným posouzením velikosti a rozsahu literatury. Prostřednictvím systematického vyhledávání a syntézy existujících znalostí byly zmapovány klíčové pojmy, typy důkazů a mezery ve výzkumu související s definovanou oblastí. Přestože je vyhledávací strategie flexibilní, přehled byl proveden komplexně a nezaujatě. Syntetické metody jsou dobře organizované a zahrnují shrnutí a vyprávění. Cílem bylo obsáhnout aktuální literaturu.

3.1 Metodika výzkumů V1 a V2

Základem výzkumů V1 a V2 je kvalitativní přístup zahrnující především práci s prameny, na jejichž základě bylo možné posoudit hypotézy H1 a H2. Současný stav IDS byl analyzován pomocí dostupných informací o jednotlivých IDS. Sekundární analýza dat byla provedena s využitím interních materiálů koordinátorů jednotlivých IDS, oficiálních informací z webových stránek městských dopravních systémů, veřejných rozhovorů se zainteresovanými osobami a tiskových zpráv.

Součástí byl vlastní terénní výzkum, který byl realizován v zemích – Česká republika, Německo, Rakousko, Itálie, Nizozemí a Mexiko v období od 18. 9. 2021 do 27. 9. 2022. Zde byl prostor pro vlastní vyzkoušení místní veřejné dopravy, funkčnosti IDS a celkové přívětivosti systému pro cestujícího. Pro lepší porovnání IDS v souvislosti s posouzením H1 ve světě byly vybrány konkrétní oblasti, v nichž byly popsány jednotlivé přístupy integrací systémů a uvedeny příklady v konkrétních státech. Pro toto porovnání byly zvoleny oblasti: kontinentální „západní“ Evropa (Německo, Nizozemí, Rakousko a Itálie), Velká Británie, USA a nově industrializované země (Latinská Amerika – Mexiko a JV Asie – Singapur). V přehledu jsou stručně charakterizovány obecné rysy a fungování IDS, dále je popsáno

především fungování IDS z pohledu uživatele se zaměřením na vybrané prvky – tj. srozumitelnost, cena, dostupnost, pohodlí, sdílená doprava a P+R parkoviště.

V České republice (H2) byly vybrány regiony hlavní město Praha, Plzeňský kraj a Jihočeský kraj. Hlavním zvoleným systémem byl IDS Jihočeského kraje (IDS JK), který se řadí mezi méně rozvinuté, protože funguje pouze v okolí krajského města – Českých Budějovic. Pro porovnání byl vybrán systém Pražská integrovaná doprava (PID), který je v ČR nejstarší, zahrnuje nejvíce druhů dopravních prostředků a je nejlépe integrovaný. Třetím porovnávaným systémem je Integrovaná doprava Plzeňského kraje (IDPK), která je také velice kvalitní a řadí se mezi jednu z nejekologičtějších v Evropě. Porovnání těchto tří krajů může být přínosné z důvodu rozdílných urbanizačních a geografických charakteristik (Praha je velké město s hustou sítí dopravy, zatímco zbylé kraje zahrnují městské i venkovské oblasti), dále kvůli různé úrovni rozvoje infrastruktury, různým modelům dopravní integrace, regionálním specifikům, potřebám cestujících a možnosti sdílení osvědčených postupů (mohou vést k vzájemnému zlepšení a inovacím).

3.1.1 Zpracování dat

Se získanými daty byla provedena deskripce pro popsání a přiblížení stavu a funkčnosti IDS a jeho komponent v odlišných státech a zvolených oblastech ČR. Vždy byl zvolen typový příklad pro větší přiblížení a ukázání odlišnosti mezi zvolenými oblastmi. Jako typové příklady byly zvoleny: Německo – IDS Mnichov, Nizozemí – IDS Amsterdam, Rakousko – IDS Vídeň, Itálie – IDS Řím, Velká Británie – IDS Londýn, USA – IDS New York, Mexiko – IDS Mexico City a Singapur – IDS Singapur.

3.2 Metodika výzkumů V3, V4 a V5

Data k testování hypotéz H3-H5 byla získána primárním kvantitativním výzkumem mezi experty na cestovní ruch. Pro testování stanovených hypotéz byla shromážděna data v širokém spektru zemí reprezentujících všechny hlavní typy zemí týkajících se problematiky veřejné dopravy se zvláštní pozorností věnovanou středoevropským zemím. Česká republika byla vybrána jako typický příklad postsocialistické středoevropské země. Jako příklady „západních“ zemí s tradicí veřejné dopravy byly pro srovnání vybrány další dvě země ze střední Evropy, a to Německo a Rakousko. Dále byla vybrána Itálie jako reprezentant jedné z nejvýznamnějších turistických destinací na světě. Nizozemí bylo zařazeno jako příklad typické západoevropské destinace s tradicí mezinárodního cestování a jako významná zdrojová a cílová země mimo středoevropskou oblast. Současně je v tomto státě dobře rozvinutá veřejná hromadná doprava i alternativní druhy dopravy, jako

cyklodoprava. Mexiko bylo vybráno jako příklad Nově industrializovaných zemí s jinou historií a fungováním veřejné dopravy než v evropských zemích. Tato rozvojová země může mít benevolentnější environmentální normy a regulační rámce než státy v Evropě a díky rychle rostoucím městům nabízí dopravní výzvy spojené s urbanizací. Dále budou státy označovány dle oficiálních mezinárodních kódů, tedy Česká republika (CZE), Německo (DEU), Rakousko (AUT), Itálie (ITA), Nizozemí (NLD) a Mexiko (MEX).

Sběr dat proběhl mezi odborníky a praktiky v cestovním ruchu ze dvou měst vybraných zemí Evropské unie (v hlavním městě, které je považováno za hlavní destinaci cestovního ruchu, a jednom náhodně vybraném krajském městě – všechna vybraná města jsou sídlem univerzit s experty na cestovní ruch, cestování a dopravu i sídla národních/regionálních destinačních managementů a veřejné správy), aby bylo možné porovnávat údaje z jednotlivých zemí. Vybrána byla tato města: Česká republika – Praha a České Budějovice, Německo – Berlín a Mnichov, Rakousko – Vídeň a Linec, Itálie – Řím a Milán a Nizozemí – Amsterdam a Rotterdam. Výzkum v Mexiku byl prováděn ve městech Zamora, Guadalajara, Cancún, Mérida a Mexico City.

Mezi vybranými odborníky na cestovní ruch byli zaměstnanci vysokých škol s daným zaměřením, dopravní odborníci, pracovníci cestovních kanceláří, průvodci, úřady místní samosprávy, či destinační management daných destinací a veřejná správa. Tito odborníci byli vybráni na základě dostupných kontaktů, které byly získány online vyhledáváním, osobními návštěvami institucí v daných zemích a následně metodou sněhové koule, kdy kontakt doporučil již oslovený respondent. V každé zemi bylo osloveno 40 respondentů, aby bylo získáno srovnatelné množství odpovědí z každé země. Sběr dat probíhal přímo v jednotlivých městech od 18. 9. 2021 do 27. 9. 2022. Respondenti byli osloveni osobně po předchozím emailovém kontaktování. Během výzkumů byli osobně navštěvováni odborníci na CR v jednotlivých zemích, případně byla domluvena následná online setkání.

Konečný počet obdržených dotazníků v jednotlivých zemích byl – Česká republika 20, Německo 18, Rakousko 22, Itálie 17, Nizozemí 21 a Mexiko 23. Návratnost dotazníků byla 50,4 % při srovnatelném počtu respondentů v každé zemi.

3.2.1 Dotazník

Na základě analýzy dostupných zdrojů byla připravena banka otázek měřících stanovené proměnné, která byla pilotována na testovacím vzorku osmi expertů. Otázky se staly součástí dotazovacího nástroje řešícího širší spektrum problémů v destinacích, souvisejících např. s tematikou sdíleného ubytování apod. V disertační práci jsou prezentovány výsledky týkající se pouze výše stanovených témat. Finální dotazník byl přeložen do úředních jazyků

zemí, ve kterých byl následně proveden. Dotazník se skládal z několika částí zabývajících se samostatně každou ze stanovených hypotéz.

První část byla věnována typologii vybraných destinací. Respondenti měli ohodnotit šest hlavních možných potenciálů rozvoje své destinace: Rekreační, Kulturně-společenský, Lázeňský, Kongresový, Venkovského cestovního ruchu a Příroda, přírodní parky a přírodní dědictví. Tato otázka byla zvolena pro identifikaci typů oblastí cestovního ruchu ve vybraných zemích a byla použita v dalších analýzách jako nezávislá proměnná vedle země původu respondenta.

Druhá část se zaměřila na informace k ověření hypotézy H3. Respondenti měli hodnotit, jak různé dopravní prostředky v rámci destinace přispívají k místnímu rozvoji. Hodnoceny měly být čtyři nejčastější dopravní služby: MHD, Uber, Taxi a Autopůjčovna. Tyto čtyři možnosti jsou základní dopravní možnosti nabízené v rámci města a jeho okolí.

Úkolem třetí části bylo získat data související s hypotézou H4. Respondenti měli hodnotit, jak různé dopravní prostředky v rámci destinace ovlivňují životní prostředí destinace. Hodnoceny měly být tři nejběžnější dopravní služby: MHD, Uber a Taxi.

Poslední část se pak zabývala problematikou v návaznosti na hypotézu H5. Své vnímání míry podpory rozvoje dopravy v jednotlivých zemích měli respondenti zhodnotit na základě míry shody se sedmi výroky spojujícími různé aspekty:

- Úroveň: Úroveň veřejné dopravy v daném regionu je dostatečná.
- Vliv: Kvalitní dopravní systém má vliv na rozvoj daného území a na CR.
- Přínos: Veřejná doprava je přínosná pro místní obyvatelstvo.
- Motivace: Veřejná správa motivuje k využívání veřejné dopravy.
- Alternativa: V dané oblasti by bylo možné zapojit do integrovaného dopravního systému sdílená kola a koloběžky či vozidla taxi služby/Uber.
- Příprava: V dané oblasti se připravuje rozvoj veřejné dopravy a obsluhy regionu.
- Provoz: Místní správa se podílí na provozu veřejné dopravy.

Všechny otázky byly hodnoceny na 5bodové Likertovš škále (kde 1 je nejméně a 5 nejvíce).

3.2.2 Statistické vyhodnocení

Před vlastním testováním hypotéz bylo nutné identifikovat typ destinace, odkud pocházejí jednotliví experti, protože odpovědi respondenta nelze ovlivnit pouze zemí původu respondenta, ale také typem destinace – všechny destinace jsou městské, ale zvolená města jsou i centry větších destinací, které mají různou úroveň nebo odlišné zdroje CR. Všichni

respondenti byli rozděleni do typů destinací pomocí metody hierarchického shlukování respondentů na základě jejich odpovědí na první část dotazníku – byly identifikovány tři typy destinací, které byly určeny ze šesti výše uvedených potenciálů rozvoje destinace (viz dále). Byla využita Wardova metoda a podobnost jednotlivých expertů byla měřena euklidovskou vzdáleností, což umožnila jednotná škála, na které experti odpovídali. Příslušnost respondenta ke shluku byla určena na základě 60% ztráty informace. Potenciální rozdíly mezi shluky v zastoupení jednotlivých dílčích typů cestovního ruchu byly posouzeny pomocí jednofaktorové ANOVA s Tukeyho post-hoc testem pro nestejný počet n. Typ destinace a země původu byly dále použity při testování hypotéz. Potenciální závislost mezi dvěma nezávislými proměnnými (země a typ destinace) byla hodnocena Fisherovým exaktním testem

Metodou hierarchického shlukování byly získány tři relativně dobře definované a současně přibližně stejně veliké skupiny oblastí, ze kterých pocházeli respondenti. Rozdíly mezi shluky respondentů jsou statisticky významné pro všechny sledované typy CR. Rozdíly jsou především mezi typem destinace 1, ve které experti hodnotí potenciál všech dílčích typů cestovního ruchu ve svém regionu jako nadprůměrný, a typem destinace 3, v níž jsou tato hodnocení podprůměrná (Tukeyho post-hoc test, $p < 0,05$); typ destinace 2, tedy s průměrným významem, se pak vždy nachází mezi nimi. Zastoupení jednotlivých skupin se mezi státy liší (zastoupení četností jednotlivých zemí v typech cestovního ruchu; Fisherův exaktní test: $p = < 0,001$). Ve většině zvolených evropských zemí dominuje typ destinace 2, pouze v Itálii typ destinace 3. V Mexiku je vyrovnaný počet destinací typu 1 a 3.

Hypotézy H3, H4 a H5 byly testovány zvlášť testováním průměrných hodnot odpovědí respondentů podle zemí a typů destinace. Využito k tomu bylo plně faktoriálního kombinovaného modelu ANOVA včetně testování aditivity faktorů (three-way full-factorial repeated measures ANOVA – dále jen ANOVA) – typ destinace a země původu respondenta byly použity jako faktoriální kategoriální proměnné a dané skupiny kategorií otázek dané hypotézy jako opakované měření. Faktoriální RM ANOVA byla použita z toho důvodu, že odpovědi na dané faktory v dané proměnné nelze považovat za vzájemně nezávislé (například je expert dotazován na význam různých druhů dopravy pro místní rozvoj a tyto druhy dopravy jsou čtyři – Veřejná hromadná doprava, Uber, Taxi, Půjčovna vozidel). Proto je potřeba adekvátně snižovat počty stupňů volnosti. Následně byl proveden post-hoc test Tukey HSD pro nestejný počet n.

Pro všechny statistické analýzy byl použit software STATISTICA 13 (Tibco), kromě Fisherova exaktního testu, který byl vypočten v R softwaru.

3.3 Metodika výzkumu V6

Pro zjištění postojů koordinátorů k IDS bylo využito kvalitativního výzkumu – expertního rozhovoru se zástupci koordinátorů integrovaného dopravního systému. Pro tento výzkum byl sestaven strukturovaný dotazovací nástroj s deseti otevřenými otázkami, aby nebyly omezeny odpovědi. Byli vyhledáni a osloveni vhodní kandidáti na uskutečnění rozhovoru, přičemž finálně byli zvoleni koordinátoři zkoumaného a porovnatelného regionu v ČR, se kterými byl proveden individuální řízený rozhovor.

Rozhovory byly realizovány dva online formou zasláním otázek respondentům pro získání písemných odpovědí. Tato forma byla zvolena z důvodu možnosti lepšího zamyšlení se a vyjádření se respondentů k dané problematice. První rozhovor byl uskutečněn v září 2021 se zástupcem společnosti POVED s.r.o., (Plzeňský organizátor veřejné dopravy). Druhý rozhovor byl uskutečněn dodatečně v únoru 2024 se zástupcem společnosti JIKORD s.r.o. (Jihočeský koordinátor dopravy). Tento druhý rozhovor obsahoval stejné otázky pro možné porovnání názorů a dále byl doplněn o tři otázky zaměřené přímo na zkoumaný IDS Jihočeského kraje pro získání odpovědí týkajících se současného stavu tohoto systému.

3.3.1 Zpracování dat

Výchozím materiálem byly provedené rozhovory. Veškeré získané informace byly analyzovány a došlo k porovnání odpovědí obou respondentů. Cílem bylo zjistit postoje koordinátorů a případné rozdíly v jednotlivých vnímání otázek spojených s IDS. Došlo k interpretaci zpracovaných odpovědí, jež zahrnovalo posouzení významu v kontextu zkoumaného problému a formulaci závěrů. Zpracovaná data vedla k identifikaci klíčových problémů a výzev v oblasti IDS a bylo možné zodpovědět stanovené hypotézy H6.1 a H6.2.

3.4 Metodika výzkumu V7 a V8

Data k testování hypotéz H7 a H8 byla získána primárním kvantitativním výzkumem mezi cestující veřejností. Pro testování stanovených hypotéz byla shromážděna data v porovnávaných krajích – Jihočeský, hlavní město Praha a Plzeňský (výběr byl proveden na základě dat výzkumů V1 a V2, prezentovaných ve výsledkové části). Dotazování bylo provedeno online pomocí vytvořeného dotazníku v Google Forms, který byl distribuován především prostřednictvím sociálních sítí a cestovatelských skupin. Dle sesbíraných dotazníků lze říci, že primární respondenti byli ve věku 18-30 let (61 % dotazovaných) a 40 % odpovědí bylo od studentů – to je možné vysvětlit tím, že tato skupina cestujících je nejběžnějším aktivním vzorkem na sociálních sítích. Sběr dat probíhal v období 01.10.2022-

01.11.2023. Dotazníků bylo celkem získáno 282, z nichž počty v porovnávaných krajích byly následující: Jihočeský kraj – 117, hlavní město Praha – 89 a Plzeňský kraj 76.

3.4.1 Dotazník

Dotazovací nástroj zahrnoval osm otázek. První otázka dotazníkového šetření byla zaměřena na zjištění, jaký dopravní prostředek cestující nejčastěji využívají, přičemž na výběr měli z možností: osobní automobil, veřejná hromadná doprava, sdílená doprava (např. Blablacar, FB skupiny), ekologicky šetrné dopravní prostředky (pronajaté kolo, koloběžka), jiný vlastní dopravní prostředek.

Druhá otázka měla za cíl zjistit, zda dotazovaní znají a využívají IDS. Na výběr bylo z možností ANO využil/a jsem, ANO využívám pravidelně, NE nevyužil/a jsem, plánuji využít, neznám.

Třetí otázka byla zvolena pro zjištění, co by dle cestujících měl splňovat kvalitní IDS. Hodnoceny měly být aspekty: Jednoduchý a rychlý nákup jednotné jízdenky (pro všechny druhy dopravy), Návaznost a přehlednost spojů, Jednoduchá mobilní aplikace, Pohodlná vozidla, Ekologicky šetrná vozidla a Nižší cena (oproti klasické jízdence). Každá možnost byla hodnocena na 5bodové škále, kde 1 je nejméně a 5 nejvíce.

V další části měli respondenti zhodnotit na 5bodové škále (1 je nejméně a 5 nejvíce) míru shody se čtyřmi výroky:

- Využívám pro své cesty spíše hromadnou dopravu než individuální dopravu.
- Pro své cesty využívám sdílená kola, koloběžky nebo Uber (Bolt).
- Pokud by do IDS byla zapojena sdílená kola, koloběžky, Uber (Bolt), využil/a bych tyto dopravní prostředky.
- Úroveň IDS v mém kraji je dobrá.

Otázky v závěru dotazníku sloužily pro identifikaci respondenta (pohlaví, sociální status, věk, kraj). Tyto otázky byly zařazeny z důvodu možné segmentace dat podle demografických a sociodemografických charakteristik pro možnost provádění analýz na základě různých skupin respondentů a zkoumání korelace mezi jednotlivými skupinami a jejich postoji.

3.4.2 Statistické vyhodnocení

Získaná data byla roztríděna a kódována v programu Excel. Po získání potřebných dat byla data statisticky zpracována.

Hypotéza H7 byla testována pomocí faktoriální RM ANOVA. Tato metoda byla využita z toho důvodu, že je respondent dotazován na význam jednotlivých faktorů pro jeho motivaci. Těchto faktorů je pět – jednoduchý a rychlý nákup jednotné jízdenky (pro všechny druhy dopravy), návaznost a přehlednost spojů, jednoduchá mobilní aplikace, pohodlná vozidla, ekologicky šetrná vozidla a nižší cena (oproti klasické jízdence) – a odpovědi na jednotlivé faktory tak nelze považovat za vzájemně zcela nezávislé. Následně byl proveden post-hoc test Tukey HSD pro nestejný počet n , jelikož se počet respondentů v jednotlivých skupinách lišil.

Hypotéza H8 byla testována rovněž pomocí RM ANOVA a následně pomocí metody Main Effect ANOVA, protože bylo zjišťováno, jestli daná proměnná má nebo nemá vliv a nebyly řešeny složité konstrukty vzájemné provázanosti nezávislých proměnných. Následně byl rovněž použit post-hoc test Tukey HSD pro nestejný počet n . Pro pomocné výsledky, jako je míra využití IDS, byl použit dvouvýběrový chí-kvadrát test, který pomohl zjistit existenci statisticky významného rozdílu mezi dvěma nezávislými skupinami v kategorických proměnných. Pro všechny statistické analýzy byl použit software STATISTICA 13 (Tibco).

4 Závěry výzkumu

Z literární rešerše vyplynulo osm výzkumných otázek, ke kterým byly stanoveny hypotézy, jež byly následně v praktické části řešeny, a kde to charakter získaných dat umožnil i kvantitativně testovány.

4.1 Identifikace diverzifikace přístupů k integraci dopravy ve světě

Z analýzy současného stavu poznání na poli řízení IDS byla identifikována různorodost způsobů k dosažení optimálního využití dopravy ve městech a regionech. V různých částech světa se využívají odlišné přístupy k integraci dopravy a nabízejí se různé možnosti, jak této integrace dosáhnout.

První hypotéza se tak týkala kvality IDS ve světě – **H1: Integrované dopravní systémy v kontinentální Evropě jsou nejlépe vyspělé.** Z analýzy současného stavu IDS ve vybraných státech vyplynulo, že ačkoliv je integrace v mnoha státech Evropy (převážně kontinentální „západní“ Evropy) na velmi dobré úrovni a její rozvoj aktivně pokračuje, jako jeden z nejlepších systémů IDS je brán ten v Singapuru, tedy v Asii. Toto potvrzuje i výzkum společnosti McKinsey and Company (2021). Hypotéza H1 je proto **ZAMÍTNUTA**. Nejnižší stupeň integrace mezi porovnávanými státy je v USA, podobně je na tom pak i Mexiko.

4.2 Odhalení bariér rozvoje IDS a příkladů dobré praxe v regionech ČR

V implementaci IDS existují i meziregionální rozdíly. Zde je možné se zabývat vlivem prostředí/polohy na možnosti veřejné dopravy a mnoho autorů (např. Gascon a kol., 2019; Millward & Spinney, 2011; či Currie, 2010) se shoduje, že oblasti blíže centru a s vyšší hustotou zalidnění mají lepší dostupnost IDS s vyššími frekvencemi spojů. V každém regionu tak může být úroveň IDS a jeho vnímaná kvalita odlišná. Analýzou sekundárních dat využitých k naplnění dílčího cíle D1 byly identifikovány hlavní faktory související s „úspěšností“ zavádění IDS ve světě. Na tomto základě je možné se vyjádřit ke stavu rozvoje IDS v České republice. Následující hypotéza byla zaměřena konkrétně na integraci dopravy ve zvolených oblastech České republiky – **H2: V hlavním městě Praha je nejlépe fungující IDS.** Porovnání bylo provedeno mezi třemi kraji – Jihočeský, Plzeňský a hlavní město Praha. Dle získaných poznatků byla hypotéza H2 **PŘIJATA**, jelikož je PID nejdéle fungující, nejrozsáhlejší, nabízí největší množství dopravních prostředků, zintegrovává nejvíce dopravců a má největší počet parkovišť P+R. Tento fakt potvrdil i zástupce koordinátora IDS.

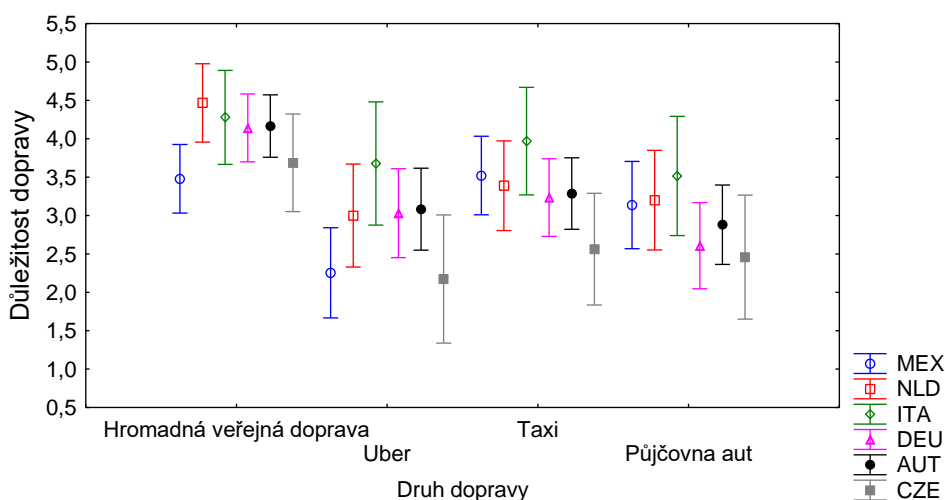
4.3 Zjištění postavení veřejné hromadné dopravy v různých typech destinací

Kvalitní IDS je důležitým prvkem pro rozvoj CR v destinaci, dopravní dostupnost má vliv na výběr turistické destinace, a je tak důležité brát zřetel na názory místních expertů v dané problematice, kteří realizují a rozhodují o IDS v destinacích. Další výzkum byl proto založen na datech expertních odhadů odborníků na dopravu a cestovní ruch, nebyl tedy sledován „reálný“ stav, ale percepce aspektů vlivu rozvoje IDS na rozvoj destinace CR.

Třetí hypotéza se týkala významu různých druhů dopravy v destinaci – **H3**: Různé druhy dopravy v destinaci mají různý význam, který je ovlivněn kulturním prostředím (cultural milieu) a typem destinace. Testováním hypotézy H3 se podařilo identifikovat rozdíly v percepci významu dopravy pro rozvoj destinací. Tato rozdílná percepce je ovlivněna především zemí původu respondenta i typem destinace. Po provedení statistických testů byla hypotéza H3 **PŘIJATA**. Z dosažených výsledků lze říci, že nezávisle na zemi je za nejvýznamnější rozvojový prvek cestovního ruchu považována hromadná veřejná doprava. Nejnižší význam pro rozvoj destinace má Uber (přestože je oproti veřejné dopravě více flexibilní) a půjčovna vozidel. Taxi jsou uprostřed.

V případě Mexika je potlačen význam veřejné dopravy, což může být způsobeno horší kvalitou mexické veřejné dopravy. V ČR je naopak význam jiných druhů dopravy než veřejné hromadné malý a nejhůře je hodnocena služba Uber. Téměř stejný význam mají všechny čtyři sledované druhy dopravy v Itálii, avšak veřejná hromadná doprava opět trochu dominuje. Nejlépe je hodnocen význam veřejné dopravy v Nizozemí (viz Graf 1).

Graf 1: Význam jednotlivých druhů dopravy v jednotlivých státech



Zdroj: vlastní šetření

Rozdíly jsou dále mezi jednotlivými stanovenými typy destinací, a to především mezi typem destinace 1, ve které experti hodnotí potenciál všech dílčích typů cestovního ruchu ve svém

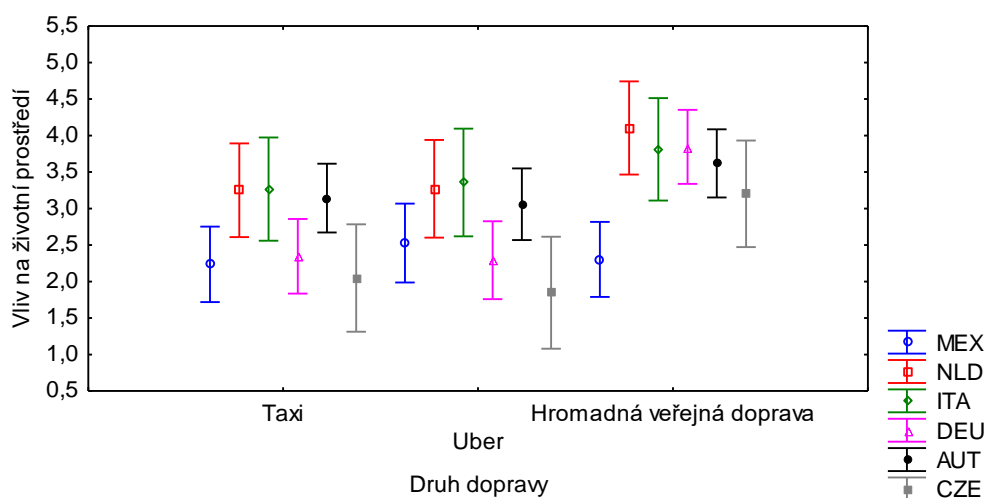
regionu jako nadprůměrný – zde je doprava vnímána jako více přínosná pro rozvoj, a typem destinace 3, v níž jsou tato hodnocení dílčích typů cestovního ruchu podprůměrná – zde je taktéž hůře hodnocen přínos jednotlivých druhů dopravy. Typ destinace 2 se nachází mezi nimi. V destinacích s dobře rozvinutým cestovním ruchem je zapotřebí i rozvoj dopravních služeb, které umožňují turistům pohyb po destinaci a mají tak velký přínos pro místní rozvoj.

4.4 Poznání percepce expertů na „ekologičnost“ veřejné dopravy

Další důležitou kapitolou je otázka environmentální šetrnosti různých druhů přepravy v destinacích. V souvislosti s tímto aktuálním a závažným tématem byla stanovena hypotéza **H4**: Různé typy dopravy v destinaci jsou vnímány různě z pohledu dopadu na životní prostředí a toto vnímání je ovlivněno kulturním prostředím a typem destinace. Hodnoceny byly stejné typy dopravy jako v předchozí části, ale bez půjčovny aut, tedy veřejná doprava, Uber a taxi. Po provedení ANOVA byly identifikovány rozdíly opět i mezi jednotlivými zeměmi i pro typy destinací, proto byla hypotéza H4 **PŘIJATA**. Obecně vnímají experti i jiní autoři jako nejšetrnější k životnímu prostředí veřejnou hromadnou dopravu. Jak uvádí mnoho autorů, přeprava cestujících hromadnou dopravou snižuje negativní dopady osobních automobilů.

Nejkritičtější pohled na braní ohledů na životní prostředí mezi všemi druhy dopravy je v Mexiku a v České republice, což může být zapříčiněno stavem vozového parku, který je poměrně starý. Naopak experti v Nizozemí a Itálii hodnotí ekologičnost dopravy v dané zemi lépe. Pohled na jednotlivé typy dopravy se mezi zeměmi liší. U všech zemí platí obecný model (veřejná hromadná doprava je vnímána jako nejekologičtější), pouze v Mexiku není vnímán rozdíl mezi typy dopravy (vliv jednotlivých druhů je vnímán stejně) – viz Graf 2.

Graf 2: Vliv jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí v jednotlivých státech



Zdroj: vlastní šetření

Rozdíly byly zjištěny i mezi destinacemi, kde opět destinace typu 1 hodnotí vliv na životní prostředí méně negativně než v destinaci typu 3. Destinace typu 2 je mezi nimi. Toto může být způsobeno tím, že v destinacích, kde je nadprůměrně rozvinut cestovní ruch (je zde tedy významný příliv turistů ve všech typech cestovního ruchu), se více investuje do rozvoje dopravy a tím i do její udržitelnosti, tj. snižování dopadu na životní prostředí. Bakan a Bosnic (2012) ve studii o rozvoji udržitelného cestovního ruchu tvrdí, že za pomalé tempo rozvoje cestovního ruchu může nízký objem investic do turistické infrastruktury. Jedná se tedy o jakousi spirálu, kdy investice do dopravy mají pozitivní dopady na životní prostředí, to vyvolá větší tempo růstu rozvoje cestovního ruchu, čímž jsou podpořeny příjmy z cestovního ruchu a vzniká možnost pro další investování.

4.5 Vnímání podpory rozvoje jednotlivých typů dopravy v různých destinacích mezi experty

Další část výzkumu se věnovala vnímání podpory rozvoje dopravy v destinacích cestovního ruchu, z čimž souvisela pátá hypotéza **H5**: Podpora rozvoje jednotlivých typů dopravy je vnímána různě a je ovlivněna kulturním prostředím a typem destinace. Percepce míry podpory byla měřena sedmi položkami, jejich hodnocení se výrazně liší. Z analýzy vyplynulo, že je podpora diferencovaná mezi státy i typy destinací, proto byla hypotéza **H5 PŘIJATA**. Experti souhlasili především s tvrzeními, že „Veřejná doprava je přínosná pro místní obyvatelstvo“ a „Kvalitní dopravní systém má vliv na rozvoj dané oblasti a na cestovní ruch“. Toto potvrzuje význam obecně dopravy i význam veřejné dopravy pro rozvoj cestovního ruchu v destinaci. Experti předpokládají další rozvoj dopravy, avšak se současným stavem příprav rozvoje nejsou zcela spokojeni (nejhůře byly hodnoceny položky „V dané oblasti se připravuje rozvoj veřejné dopravy a obsluhy regionu“ a „Veřejná správa motivuje k využívání veřejné dopravy“). Průměrná hodnocení tvrzení se v jednotlivých státech liší. Úroveň veřejné dopravy je nejhůře hodnocena v Mexiku, což je dlouhodobě v souladu i se závěry výzkumů kvality veřejné dopravy. Avšak tamní experti si nejvíce uvědomují její vliv na rozvoj cestovního ruchu i přínos pro místní obyvatelstvo. Naopak v Nizozemí a Itálii je úroveň veřejné dopravy hodnocena kladně. V těchto státech taktéž nejvíce město či stát motivuje k využívání veřejné dopravy, zatímco v Mexiku a České republice je tato podpora vnímána srovnatelně méně. V Nizozemí, Itálii i v Mexiku jsou otevření zapojení sdílených dopravních prostředků (např. sdílená kola, koloběžky či Uber) do systému veřejné dopravy, naopak Česká republika je k těmto alternativním dopravním prostředkům více skeptická. Celková míra percepce podpory rozvoje dopravy v destinacích se liší i mezi typy destinací. Jako nízká je vnímána podpora v typu destinace 3 (tedy

v destinacích, kde je potenciál rozvoje jednotlivých typů cestovního ruchu vnímán jako podprůměrný), která se významně liší od míry percepce v destinacích typu 1 a 2, které jsou stejné. Bylo zjištěno, že se míra percepce podpory liší také mezi typy destinací v různých zemích. Zajímavý je především výsledek v Německu a České republice, protože experti v destinacích typu 1 v Německu a ČR vnímají podporu veřejné dopravy jako slabší ve srovnání s vnímáním expertů v destinacích typu 1 v ostatních zkoumaných zemích.

4.6 Vnímání integrovaného dopravního systému z pohledu koordinátora dopravy

Na základě předchozích výsledků od expertů bylo zjištěno, že stakeholdeři vnímají veřejnou hromadnou dopravu jako nejprínosnější a nejekologičtější, proto má tento druh dopravy podporu a má tak smysl se zabývat jejím rozvojem a integrací. Následující část se tedy věnovala ve větším detailu pohledu na IDS přímo jeho koordinátora. Další hypotéza byla zaměřena především na hrozby při zavádění IDS – **H6.1: Hrozbou při zavádění IDS je odrazení cestujících při nesprávném nastavení systému.** Z rozhovorů s koordinátory vyplynulo, že nevýhodou IDS je právě citlivost systému na jeho správné nastavení. Je tedy důležité dbát na prvotní nastavení cen, návazností i přestupů. V opačném případě mohou cestující namísto veřejné dopravy využít raději individuální dopravu. Na základě těchto informací byla hypotéza H6.1 **PŘIJATA**. Druhá hypotéza k tomuto tématu se týkala motivace cestujících k využití IDS, respektive toho, jaký na toto mají koordinátoři názor – **H6.2: Největší motivací pro využití IDS je pro cestující z pohledu koordinátorů nízká cena.** Dle odpovědí je právě tento aspekt na prvním místě, proto byla hypotéza H6.2 **PŘIJATA**. Dále lze cestující motivovat nabídkou spojení s garancí návaznosti, srozumitelností systému a jednoduchostí odbavení.

IDS JK stále neobsluhuje území celého kraje, jak je tomu v ostatních krajích ČR. Toto je zapříčiněno tím, že v minulosti byly prioritní jiné projekty, než je rozvoj veřejné dopravy. Současně však příprava celokrajského IDS JK probíhá a dojde rovněž ke zkvalitnění odbavování i k optimalizaci dopravní obslužnosti. V Jihočeském kraji zatím nebyla projednávána možnost zapojení sdílené dopravy do IDS, koordinátor je této možnosti otevřen, avšak závisí to převážně na ochotě jednotlivých poskytovatelů. Dle koordinátora společnosti Rekola byla městu (radě města a dopravnímu podniku) nabídnuta možnost spolupráce a alternativní podpory MHD, avšak ředitel DPMCB zmiňuje, že zapojení není tak jednoduché z důvodu dotací, proto podporu a spoluúčast bude řešit rada města (Pelíšek, 2022). Parkoviště P+R se v kraji postupně rozrůstají, v hlavním městě ČB jsou tato parkoviště zatím dvě, avšak dle průzkumu nejsou vhodně zapojena do IDS.

4.7 Identifikace faktorů ovlivňujících motivaci cestujících k využití IDS

Dle koordinátorů dopravy je IDS citlivý na nastavení a při zkvalitňování je důležité se zaměřit především na potřeby cestujících. Dalším bodem proto bylo zjistit postoje cestujících k IDS a jejich motivaci k využití IDS. Zvolena byla hypotéza porovnatelná s předchozí hypotézou – **H7: Nejvíce motivujícím faktorem pro využití IDS je pro zákazníky nižší cena.** K testování byla využita data z dotazníkového šetření mezi cestující veřejností ve vybraných krajích, přičemž hodnoceny byly aspekty jednoduchý a rychlý nákup jednotné jízdenky (pro všechny druhy dopravy), návaznost a přehlednost spojů, jednoduchá mobilní aplikace, pohodlná vozidla, ekologicky šetrná vozidla a nižší cena (oproti klasické jízdence). Testováním hypotézy H7 testem RM ANOVA a následným post-hoc testem bylo zjištěno, že významnějšími parametry pro cestující je jednoduchý a rychlý nákup jízdenky a návaznost a přehlednost spojů. Nejméně důležité jsou ekologie a pohodlnost. Mobilní aplikace a nižší cena jsou mezi nimi. Hypotéza H7 tak byla **ZAMÍTNUTA.**

4.8 Zjištění faktorů, podle kterých je diferenciovaná poptávka po dopravě v destinacích cestovního ruchu

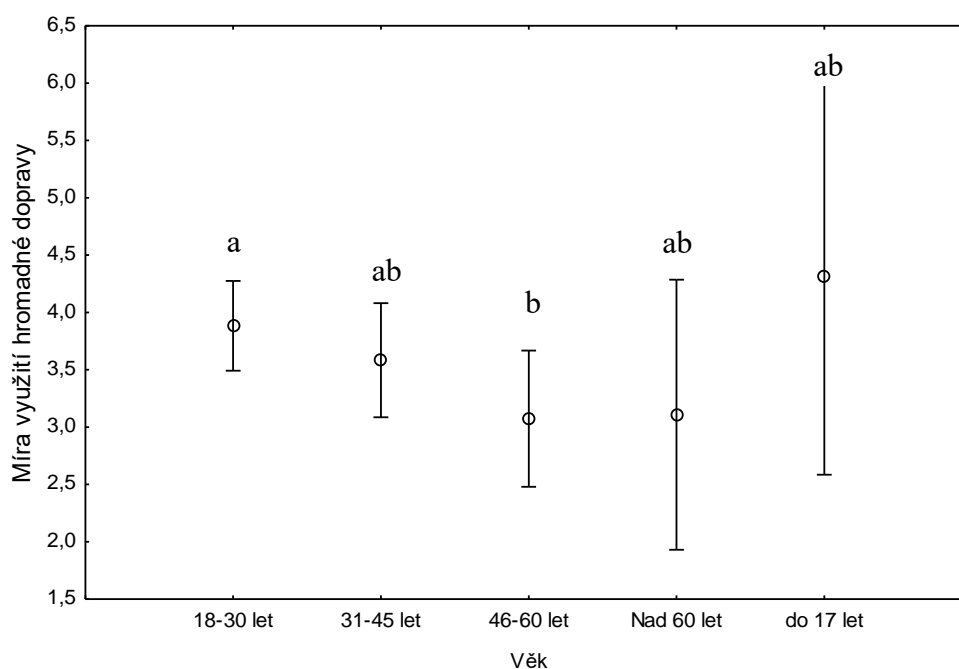
Poslední část výzkumu zkoumala, zda je poptávka po dopravě v destinacích diferenciovaná a podle kterých faktorů, co cestující upřednostňují a jaký je pohled na alternativní dopravní prostředky. Roli různých faktorů na diferenciaci poptávky potvrzuje několik autorů, proto na základě literární rešerše byly vybrány čtyři faktory a byla zvolena hypotéza **H8:** Pohlaví, status, věk a původ respondenta mají rozdílný vliv na různé aspekty využívání IDS.

Nejprve byla zkoumána **vnímaná kvalita IDS** v kraji bydliště respondentů. Po provedení RM ANOVA testu bylo zjištěno, že v odlišných krajích jsou rozdíly ve vnímání kvality IDS. V Jihočeském kraji jsou místní s tamním IDS nejméně spokojeni, což je jedním z důvodů pro jeho zlepšování. Toto tvrdí i Drdla (2021), který uvádí, že IDS JK je nejméně rozvinutý. Dále bylo výpočtem jednovýběrového chí-kvadrát testu vůči rovnoměrnému počtu odpovědí testováno, jaká je **míra využití IDS** mezi cestujícími. Taktéž u této otázky bylo zjištěno, že využívání IDS je ovlivněno krajem, ve kterém dotyčný žije. Nejvíce odpovědí, že IDS cestující nevyužil, nebo ho nezná, je v Jihočeském kraji (58,5 %).

Dále bylo zkoumáno, jaký **způsob dopravy** cestovatelé v destinaci nejvíce využívají, resp. zda spíše využívají dopravu hromadnou, nebo individuální, a jak se toto využívání liší v odlišných skupinách cestujících. Identifikovány byly rozdíly ve využívání hromadné

dopravy u cestujících s odlišným sociálním statutem, věkem a krajem bydliště. Po provedení post-hoc testu bylo zjištěno, že pro své cesty využívají hromadnou dopravu spíše studenti než pracující. Dalším výsledkem bylo, že hodnota míry využití hromadné dopravy s věkem klesá a ve skupině nad 60 let opět mírně roste (významně se liší věkové skupiny 18-30 let a 46-60 let) – viz Graf 3. Dále výsledky ukázaly, že cestující z Jihočeského kraje využívají hromadnou dopravu výrazně méně než z hlavního města Prahy i než z Plzeňského kraje. Toto může souviset s výsledky uvedenými výše, že vnímaná kvalita IDS je v Jihočeském kraji nejhorší.

Graf 3: Míra využití hromadné dopravy dle věku



Zdroj: vlastní šetření

Poznámka: Zobrazeny jsou průměry a 95% intervaly spolehlivosti; průměry označené stejným písmenem se neliší na základě Tukeyho post-hoc testu na hladině významnosti $p = 0,05$

Při zkoumání, jaký **dopravní prostředek** turisté nejčastěji využívají, bylo zjištěno, že četnost výskytu jednotlivých způsobů (Veřejná hromadná doprava, Osobní automobil, Sdílená doprava - např. Blablacar, FB skupiny, Jiný vlastní dopravní prostředek a Ekologicky šetrné dopravní prostředky – pronajaté kolo, koloběžka) se liší. Po výpočtu dvouvýběrového chí-kvadrát testu pro jednotlivé položky lze vidět, že odpovědi respondentů se liší pouze podle kraje, ve kterém žijí. Respondenti z Jihočeského kraje využívají výrazně více osobní automobil než respondenti ze zbylých krajů.

Na závěr bylo zjišťováno, jaké faktory ovlivňují **využití alternativních dopravních prostředků**. Testováním pomocí testu Main Effect ANOVA pro každou položku bylo zjištěno, že to, zda pro své cesty cestující využívají alternativní druh dopravy (např. sdílená

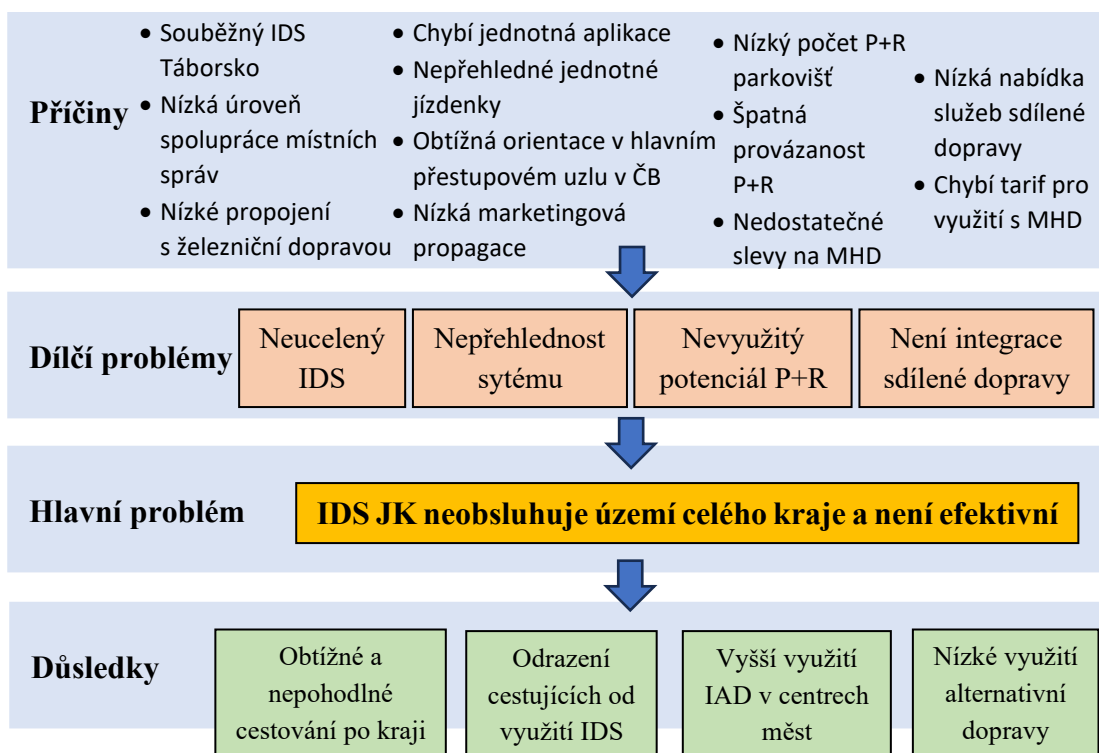
kola, koloběžky nebo Uber/Bolt), není ovlivněno pohlavím ani sociálním statusem respondentů. Ačkoli další výsledky práce ukazují, že ženy od IDS očekávají více ekologická vozidla, dle předchozích výsledků šetrné dopravní prostředky více než muži nevyužívají. Nebyly identifikovány ani rozdíly ve využití alternativních dopravních prostředků mezi odlišnými věkovými skupinami. Jediný vliv má kraj – v Jihočeském kraji cestující využívají alternativní dopravu výrazně méně než ve zbylých dvou krajích. Dle odpovědí na otázku týkající se využití alternativních dopravních prostředků lze říci, že 146 z 282 respondentů (tj. 51,77 %) tyto prostředky nevyužívá, ale dle následné otázky by 49 z nich (tj. 33,56 %) tyto prostředky využívali, pokud by byly zapojeny do IDS.

Dle výše uvedených výsledků lze najít diferenciaci dle věku, sociálního statusu i původu respondenta. Využívání IDS se dle pohlaví příliš neliší, avšak bylo zjištěno, že ženy od IDS očekávají více ekologická vozidla. Bylo tak možné **PŘIJMOUT** hypotézu H8. Zmíněné determinanty nejsou vždy konzistentně spojeny s využitím MHD a mohou se lišit v různých zemích či regionech a oblastech (De Witte a kol., 2013; Polat, 2012).

5 Návrhová opatření a návrhy pro budoucí výzkum

Hlavním cílem disertační práce bylo navrhnout aplikovatelná opatření pro zefektivnění integrovaného dopravního systému v Jihočeském kraji. Z tohoto důvodu je nezbytné na základě předchozích výsledků zjištěných v předešlých výzkumech identifikovat silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby IDS JK. K tomuto bylo použito SWOT matice. Po detailním prozkoumání tří integrovaných dopravních systémů v ČR, porovnání se zahraničními IDS a identifikování silných a slabých stránek IDS JK, jeho ohrožení a příležitostí, lze identifikovat hlavní objevené problémy IDS Jihočeského kraje, na které je třeba se dále při jeho kvantitativním i kvalitativním rozvoji zaměřit. Tematizace problémů, jejich příčin a důsledků je vizualizována ve Schématu 1.

Schéma 1: Identifikace hlavních problémů IDS JK



Zdroj: vlastní

Na tomto základě bylo možné vyvodit strategický cíl, specifické cíle a typová opatření vedoucí k eliminaci těchto nedostatků a ke zvýšení využití potenciálu IDS v Jihočeském kraji. Hlavní návrhová opatření pro IDS JK jsou shrnuta v Tabulce 1.

Tabulka 1: Návrhová opatření pro IDS JK

Strategický cíl: Zavedení efektivního IDS na území celého kraje	
Specifický cíl 1: Lepší integrace a propojení s dalšími IDS v kraji tak, aby vznikl jeden ucelený komplexní IDS Jihočeského kraje.	
Typová opatření	
1.	Kooperace s jednotlivými okresy a IDS Tábořsko, spolupráce dopravců, rozvoj městské mobility
2.	Zlepšení návazností a tím dodržování jízdních řádů (zamezení zpoždění)
3.	Lepší navigační systémy, organizace veřejné dopravy, moderní telematika
Specifický cíl 2: Zpřehlednění a zjednodušení IDS pro cestující.	
Typová opatření	
1.	Zavedení jednotné aplikace pro všechny dopravní prostředky v kraji
2.	Zřízení jednotné jízdenky, slev a inovativních plateb
3.	Zlepšení navigace u nádraží ČB
4.	Vzdělávání a informování veřejnosti o IDS
Specifický cíl 3: Zlepšení propojení individuální a hromadné dopravy, konkrétně rozšíření možností P+R parkovišť.	
Typová opatření	
1.	Lepší provázanost parkoviště P+R s celým IDS, nebo alespoň se všemi linkami MHD
2.	Zvýšení kapacity i počtu P+R parkovišť, výstavba parkovacích domů
3.	Zlepšení nabídky poskytnutých slev pro cestující, kteří parkují na P+R
Specifický cíl 4: Rozšíření služeb sdílené dopravy a její začlenění do IDS.	
Typová opatření	
1.	Rozšíření nabídky a ustálení pravidel pro užití sdílených dopravních prostředků
2.	Možnost slev pro uživatele veřejné dopravy

Zdroj: vlastní

Seznam literatury

- Bakan, R., & Bosnic, I. (2012). Public-private partnership: A model for sustainable tourism development in Regional park Mura-Drava—the possibility of tourist valorisation of abandoned army barracks. *Economy of Eastern Croatia Yesterday, Today, Tomorrow*, 1, pp. 201-206.
- Currie, G. (2010). Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs. *Journal of Transport Geography*, 18(1), pp. 31–41.
- De Witte, A., Hollevoet, J., Dobruszkes, F., Hubert, M., & Macharis, C. (2013). Linking modal choice to motility: a comprehensive review. *Transp. Res. Part A Policy Pract.* 49, pp. 329–341.
- Drdla, P. (2021). *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vydání: 3., upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera.
- Gascon, M., Götschi, T., de Nazelle, A., Gracia, E., Ambròs, A., Márquez, S., ... Nieuwenhuijsen, M. (2019). Correlates of Walking for Travel in Seven European Cities: The PASTA Project. *Environmental Health. Perspect.* 127.
- McKinsey and Company. (2021). *Urban transportation systems of 25 global cities*. Elements of success. Dostupné z: [elements-of-success-urban-transportation-systems-of-25-global-cities-july-2021.pdf](#).
- Millward, H., & Spinney, J. (2011): Time use, travel behavior, and the rural–urban continuum: Results from the Halifax STAR project. *Journal of Transport Geography*, 19, pp. 51–58.
- Pelišek, A. (2022). *Sdílená kola v Budějovicích pomohou MHD, navrhuje firma, která je provozuje*.
- Polat, C. (2012). The demand determinants for urban public transport services: a review of the literature. *J. Appl. Sci.* 12, pp. 1211–123.