

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA CESTOVNÍHO RUCHU

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

---



Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti  
v regionu Prahy 1-5

Bakalářská práce

Vedoucí práce:

Mgr. Vladimír Dvořák

Autorka:

Pavλίna Albrechtová

---

Tábor 2007



## **Poděkování**

Ráda bych touto cestou vyjádřila své poděkování panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi za jeho odbornou spolupráci, cenné připomínky a ochotu při vedení mé bakalářské práce. Rovněž děkuji panu Ing. L. Borovému a všem dalším, kteří mi poskytli cenné informace pro práci.

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem svou bakalářskou práci na téma „Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti v regionu Prahy 1-5“ vypracovala samostatně na základě vlastních poznatků a za odborného vedení vedoucího bakalářské práce Mgr. Vladimíra Dvořáka. Veškerá v práci použitá literatura a jiné podkladové materiály jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Táboře dne 20.4.2007

Podpis.....

## Obsah

<b>1. Úvod.....</b>	<b>7</b>
<b>2. Cíle, metodika, hypotézy.....</b>	<b>8</b>
2.1 Cíle práce.....	8
2.2 Metodika práce.....	8
2.3 Hypotézy.....	9
<b>3. Literární přehled.....</b>	<b>10</b>
<b>4. Doprava.....</b>	<b>15</b>
4.1 Historický vývoj dopravy.....	15
4.2 Klasifikace dopravy.....	16
4.3 Vědní disciplíny zabývající se dopravou.....	17
4.4 Doprava a životní prostředí.....	18
4.5 Podnikání v dopravě.....	19
4.5.1 Dopravní marketing.....	20
<b>5. Doprava a dopravní služby jako součást cestovního ruchu.....</b>	<b>21</b>
5.1 Doprava jako součást cestovního ruchu.....	21
5.2 Dopravní služby z hlediska cestovního ruchu.....	21
<b>6. Doprava v Praze.....</b>	<b>24</b>
6.1 Historie dopravy v Praze.....	24
6.2 Přehled dopravy a dopravních služeb v Praze.....	25
6.2.1 Pražská integrovaná doprava.....	25
6.2.1.1 Městská hromadná doprava.....	26
6.2.1.2 Vnější hromadná doprava.....	27
6.2.1.3 Doprava v klidu.....	28
6.2.2 Další možnosti dopravy na území města Prahy.....	28
6.2.3 Doprava v Praze v rámci cestovního ruchu.....	30
<b>7. Teorie dopravní výchovy.....</b>	<b>32</b>
7.1 Úvod do dopravní výchovy.....	32
7.2 Dopravní výchova v rodině.....	33
7.3 Dopravní výchova v mateřských školách.....	34
7.4 Dopravní výchova na základních školách.....	35
7.4.1 1. stupeň ZŠ.....	35

7.4.2 2. stupeň ZŠ.....	36
7.5 Dopravní výchova na středních školách a doplňkové vzdělávací kurzy.....	38
7.5.1 Dopravní výchova na středních školách a získání řidičského průkazu.....	38
7.5.2 Dopravní výchova dospělých – celoživotní vzdělávací proces.....	39
7.6 Závěr k dopravní výchově.....	41
<b>8. Výzkum – dotazníkové šetření.....</b>	<b>42</b>
8.1 Závěr dotazníkového šetření.....	58
8.2 Doporučení.....	61
<b>9. Závěr.....</b>	<b>62</b>
<b>10. Summary.....</b>	<b>64</b>
<b>11. Přehled použité literatury.....</b>	<b>65</b>
<b>12. Přílohy.....</b>	<b>68</b>

## 1. Úvod

Doprava nás obklopuje na každém našem kroku. Lidstvo se s dopravou a technologií spjatou s dopravou: dopravní prostředky, dopravní infrastruktura a organizace dopravy setkává již odnepaměti. Využívá ji k přepravě objektů z místa na místo. Objektem můžou být předměty, osoby, ale třeba i informace nebo energie. Doprava je samozřejmě i nedílnou součástí cestovního ruchu, řadí se zde k jedněm ze základních a pro cestovní ruch nepostradatelných služeb.

Člověk se s dopravou setkává již od dětství mimo jiné prostřednictvím dopravní výchovy, kterou by si měl osvojovat od nejútlejšího věku. První poznatky o dopravě by mu měla předávat rodina, na kterou později naváže mateřská škola. Na dopravní výchovu by se samozřejmě nemělo zapomínat ani na základních a středních školách. Dopravní výchova je tu vyučována okrajově a především z pohledu bezpečnosti dětí v silničním provozu nebo v jeho bezprostřední blízkosti. Další vzdělání a poznatky této problematiky jsou již zcela ponechány na osobách samotných, patří sem například řidičské oprávnění, různé kurzy atd.

Tématem bakalářské práce je doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti v regionu Prahy 1-5.

## **2. Cíle, metodika, hypotézy**

### **2.1 Cíle práce**

Cílem práce je provést analýzu dopravy a dopravních služeb na území Prahy 1 – 5 jako nedílnou součást cestovního ruchu.

Provést výzkum na segmentu vysokoškolských studentů, ve kterém sledujeme znalosti a celkový postoj studentů k dopravní problematice v regionu Prahy 1 – 5. Tento výzkum nám pomůže zjistit problémové oblasti a zaměřit se tak na možnosti zlepšení dopravní gramotnosti.

Navrhnout možnosti zlepšení dopravní gramotnosti.

### **Postup k dosažení hlavních cílů bakalářské práce bude následující:**

- analýza dopravy, dopravních služeb, dopravních služeb z hlediska cestovního ruchu, dopravy a dopravních služeb v Praze, dopravy v Praze v rámci cestovního ruchu, teorie dopravní výchovy
- příprava dotazníků
- realizace dotazníkového šetření ke zjištění stavu dopravní gramotnosti u segmentu vysokoškolských studentů studujících na Praze 1-5
- vyhodnocení dotazníkového šetření
- návrhy a doporučení pro zlepšení dopravní gramotnosti

### **2.2 Metodika práce**

Pro zpracování jednotlivých částí bakalářské práce použijeme různé metody.

Informace nezbytné pro zpracování bakalářské práce, tedy zejména informace o dopravě, dopravní výchově a dopravních službách na území Prahy 1 – 5 budou získány z kvalitních zdrojů, a to jak v knižní - tištěné podobě (odborná literatura, ročenky, propagační materiály), tak v elektronické - internetové zdroje především pro jejich častou aktualizaci a úplnost v odvětví Pražské hromadné dopravy a dopravy v Praze všeobecně. V této již zmiňované oblasti budou dalším zdrojem pro práci poznatky získané řízeným rozhovorem se



zaměstnancem Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., panem Ing. L. Borovým, který nám poskytne cenné informace o pražské dopravě. V rámci analýzy dopravních služeb jako nedílné součásti cestovního ruchu bude dále využito výzkumu uveřejněného na webových stránkách.

Hlavním úkolem je analyzovat dopravu a dopravní výchovu, tedy získávat, třídit a hodnotit informace nutné k řešení daného problému. Nezbytnou metodou v tomto případě bude analýza. Zaměříme se na dopravu všeobecně, dopravu a dopravní služby v rámci cestovního ruchu, dopravu v Praze a dopravní výchovu. Informace budeme čerpat především z odborné literatury, dopravní ročenky, webových stránek, propagačních materiálů a z rozhovoru se zainteresovanou osobou v této problematice. Veškeré získané údaje podrobíme syntéze, to znamená, že je zhodnotíme a shrneme.

Součástí bakalářské práce bude i výzkum provedený metodou dotazníkového šetření na segmentu vysokoškolských studentů. Cílem ankety bude zjistit, jaké jsou vědomosti, orientace v dané problematice, znalosti a zkušenosti daného segmentu. Na jaké úrovni znalostí se nalézají, jsou-li spokojeni s veřejnou dopravou, dopravní bezpečností, jakých informací o dopravě využívají, které aspekty dopravy jim ve městě vadí aj. Budeme dotazovat stanovený počet respondentů, poté získané údaje vyhodnotíme. Na základě poznatků dopravní problematiky, závěrů z dotazníkového šetření a doporučení odborníků z různých odvětví týkající se dopravy a dopravní výchovy doporučíme možnosti zlepšení dopravní gramotnosti.

### **2.3 Hypotézy**

- 1) Doprava a dopravní služby jsou v regionu Prahy 1-5 na vysoké úrovni.
- 2) Dopravní výchova je nedostatečně začleňována do výuky ve školách (mateřských, základních, středních).
- 3) Dopravní gramotnost je u vysokoškolských studentů na velmi dobré úrovni.

### 3. Literární přehled

**Doprava:** rozumíme jí vědomé přemísťování osob, nákladů, energie a zpráv z jednoho místa na druhé. Vzniká doprava jako samostatný úsek společenské činnosti za účelem dělby práce v hospodářském systému státu. Doprava je samostatnou částí nevýrobní sféry a patří mezi odvětví služeb. Na určitém stupni rozvoje společenské výroby představuje doprava odvětví, na kterém je přímo závislý rozvoj společenské výroby. Jednotlivé dopravy mají svoje typické dopravní prostředky a cesty, což má vliv na organizaci, řízení i ekonomiku provozu. Podle toho ji dělíme na železniční, silniční, vodní, leteckou, námořní popř. nekonvenční (např. lanovky). Jednotlivé druhy dopravy jsou navzájem propojeny v dopravní systém.<sup>1</sup>

**Dopravní služba:** služba zabezpečující dopravní proces.<sup>2</sup>

**Dopravní služby v cestovním ruchu:** rozumíme jimi takové služby, které jsou spojené se zabezpečením vlastní přepravy účastníků a jejich zavazadel včetně poskytování informací o dopravním spojení, o rezervování míst v dopravních prostředcích, o prodeji dopravních cenin, o vyřizování reklamací apod. V závislosti na druhu dopravního prostředku je poskytují přímo dopravci (dopravní podniky) nebo je obstarávají přepravci (např. cestovní kanceláře).<sup>3</sup>

**Dopravní podnik:** organizace zabývající se dopravou jako svou samostatnou hospodářskou činností.<sup>4</sup>

**Městská hromadná doprava (MHD,** někdy označovaná zkráceně jen městská doprava): je systém linek osobní veřejné dopravy určených k zajišťování dopravní obsluhy na území města hromadnými dopravními prostředky. Obvykle mívají města vlastní integrovaný dopravní systém (buď pro samotné území města, nebo i pro jeho okolí),

---

<sup>1</sup> zdroj: ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu - doprava I.* [s.l.] : JU ZF České Budějovice, 1997. ISBN 80-7040-210-5. s. 3.

<sup>2</sup> zdroj: PETROVSKÝ, A. *Výkladový slovník dopravný.* Bratislava : Alfa (vydavatelstvo technickej a ekonomickej literatúry), 1983. ISBN 63-137-83. s. 103.

<sup>3</sup> zdroj: HESKOVÁ, M., et al. *Cestovní ruch.* [s.l.] : Fortuna, 2006. ISBN 80-7168-948-3. s. 109.

<sup>4</sup> zdroj: PETROVSKÝ, A. *Výkladový slovník dopravný.* Bratislava : Alfa (vydavatelstvo technickej a ekonomickej literatúry), 1983. ISBN 63-137-83. s. 107.

v němž platí jednotné přepravní a tarifní podmínky, a provoz linek MHD je dotován městem jednotným způsobem. Součástí městské hromadné dopravy však mohou být i linky, které nejsou součástí takového integrovaného systému a mají vlastní, odlišné podmínky nebo nejsou dotované městem. Konkrétní systém městské hromadné dopravy může zahrnovat autobusovou, tramvajovou či trolejbusovou dopravu, ve městech s více než milionem obyvatel zpravidla také metro a městskou nebo příměstskou železnici. V některých případech jsou součástí městské hromadné dopravy i lanovky, nekonvenční dráhy (visuté, na magnetickém polštáři apod.) nebo přívozy či jiné formy vodní dopravy.<sup>5</sup>

**Integrovaný dopravní systém (IDS):** je systém dopravní obsluhy určitého uceleného území veřejnou dopravou zahrnující více druhů dopravy (např. městskou, regionální, železniční apod.) nebo linky více dopravců, jestliže jsou cestující v rámci tohoto systému přepravováni podle jednotných přepravních a tarifních podmínek. Doprava bývá v rámci IDS zajišťována různými dopravními prostředky: železnicí, metrem, tramvajemi, trolejbusy, autobusy, lanovkami nebo plavidly. Na dopravě v rámci IDS se mohou účastnit různí dopravci, přičemž jízdní řády jednotlivých linek v rámci IDS by měly být optimalizovány, a to bez ohledu na to, který dopravce dotyčnou linku provozuje. Cestující v integrované dopravě používají jednotné jízdenky, které lze použít v celém systému bez ohledu na dopravce a použitý dopravní prostředek. Charakter integrovaného dopravního systému mají v podstatě i stávající systémy městské hromadné dopravy nebo systém dopravy na celostátních a regionálních železničních drahách, ale jako integrovaný dopravní systém se zpravidla označují až dopravní systémy vzniklé rozšířením stávajícího systému městské hromadné dopravy do větší vzdálenosti od města, integrací více tradičních dopravních systémů v jednotlivých městech (tradiční městská hromadná doprava, železniční doprava, příměstské autobusové linky) nebo zavedením zónového tarifu v uceleném širším regionu.<sup>6</sup>

**Integrované dopravní systémy v ČR:** zpravidla se používá zónový nebo pásmový tarif. To znamená, že území s integrovaným dopravním systémem se člení na jednotlivé zóny (pokud mají tvar soustředných kruhů, resp. mezikruží čili prstenců, označují se jako pásma). Pásmové rozdělení území IDS je výhodnější v případě menšího území s jednou městskou aglomerací uprostřed, u kterého v okrajových částech převládají radiální pře-

---

<sup>5</sup> zdroj: *Městská hromadná doprava* [online]. [2002] , 20.12.2006 [cit. 2007-03-12]. Dostupný z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1\\_hromadn%C3%A1\\_doprava](http://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1_hromadn%C3%A1_doprava)>.

<sup>6</sup> zdroj: *Integrovaný dopravní systém* [online]. [2002] , 2.1.2007 [cit. 2007-02-03]. Dostupný z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD\\_dopravn%C3%AD\\_syst%C3%A9m](http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD_dopravn%C3%AD_syst%C3%A9m)>.

pravní proudy. Rozdělení na zóny je vhodnější v území s více regionálními centry a větším podílem mezizónové přepravy. V České republice začaly být integrované dopravní systémy vytvářeny až začátkem 90. let 20. století.<sup>7</sup>

**Dopravní výchova:** v České republice je v současné době dopravní výchova v mateřských školách a na 1. stupni základních škol (prvouka), a to se zaměřením na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích (Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání). Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky převážně jen díky obětavosti učitelů vedoucích v době mimo vyučování speciální kroužky a kurzy, popř. díky systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech. To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší společnosti. Svědčí o tom i stále nepříznivá statistika dopravní nehodovosti.<sup>8</sup>

**Gramotnost:** ve slovníku gramotnosti se nachází několik definicí, resp. úrovní chápání gramotnosti:<sup>9</sup>

- 1) V první oblasti se gramotnost chápe jako individuální schopnost jedince číst a psát, přičemž tato schopnost sahá od základního dešifrování textu, po aktivitu ve vytváření významu čtenářem.
- 2) Další oblast preferuje funkčnost gramotnosti jako schopnost efektivní aplikace nabytých vědomostí a zručností při řešení každodenních životních situací. Za gramotného jedince potom označujeme takového, který schopnost číst a psát prakticky používá na řešení každodenních životních situací, při vlastním rozvoji, v sociální komunikaci s užším, ale i širším sociálním okolím. Takto gramotný subjekt disponuje určitými klíčovými kompetencemi.
- 3) Přizpůsobení se vnějšímu světu, jelikož adaptace je atributem tohoto okruhu gramotností, který klade důraz a potřebu zvládnutí požadavků dané společnosti. Důležitá je úroveň kvality života, kterou je schopný jedinec dosáhnout prostřednictvím vlastní gramotnosti v měnícím se vnějším světě.

---

<sup>7</sup> zdroj: *Integrovaný dopravní systém v ČR* [online]. [2002] , 2.1.2007 [cit. 2007-02-03]. Dostupný z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD\\_dopravn%C3%AD\\_syst%C3%A9m](http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD_dopravn%C3%AD_syst%C3%A9m)>.

<sup>8</sup> zdroj: *Dopravní výchova* [online]. c2005 , 26.1.2005 [cit. 2007-03-12]. Dostupný z WWW: <[http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni\\_vychova/](http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/)>.

<sup>9</sup> zdroj: PUPALA, B., ZÁPOTOČNÁ, O. *Gramotnost v zmysle jazykovej kompetencie*. In rané štúdie o ranej gramotnosti. Bratislava : UK Bratislava, 2003. ISBN 80-223-1806-X. s. 9-13, s. 268.

- 4) V této úrovni gramotnosti se preferuje vlastní aktivita jednotlivce ve tvorbě kulturní produkce společnosti. V dnešní expandující společnosti nepostačuje pasivní přizpůsobení se, obklopujícímu kulturnímu prostředí, ale subjekt potřebuje disponovat takovými kompetencemi, které mu umožňují aktivně se podílet na kulturním dění společnosti.
- 5) Míra dosažení stupně společenského uplatnění a uznání je tématem vymezení tohoto okruhu gramotnosti. Zdánlivě tu proti sobě stojí: společenský status kontra společenská moc. Byla, je, anebo bude gramotnost výsadou jen určité vrstvy společnosti? V rámci tohoto okruhu gramotnosti můžeme konstatovat, že stupeň společenského uplatnění subjektu v budoucí multikulturní Evropě bude závislý na kvalitě uchopení klíčových kompetencí jedinců.
- 6) V tomto okruhu definicí gramotnosti jí přiznáme přívlastek sociologický, nakolik se zaobírá gramotností populace celé společnosti.

Při pozorování charakterizovaných okruhů gramotnosti jen první dva se zaobíraly gramotností ve smyslu „jejího triviálního vymezení jako schopnosti čtení a psaní“. Už třetí oblast směřuje s chápáním gramotnosti k širšímu kulturnímu prostředí a v rámci dané oblasti se za gramotného jedince považuje ten, „kdo je adaptovaný na kulturní prostor, kdo je schopný podílet se na obnově, udržování a rozhodování o směřování tohoto prostoru“.<sup>9</sup>

### **Dopravní gramotnost:**

- soustředění se na mobilitu jednotlivce v komplexu celé mobility, od přepravy jednotlivce, pobytu, kultury cestování, samostatného pobytu v neznámém přírodním a sociálním prostředí
- dopravní gramotnost zahrnuje čtení, chápání a používání jednotlivých symbolů rozmanitého charakteru pro úspěšnou a efektivní mobilitu (např. mezinárodní používání piktogramů pro označení letiště, označení jednotlivých důležitých budov a institucí apod.)
- dopravní gramotnost se nezaměřuje pouze na mobilitu v nejbližším sociálním prostředí, ale jde o mobilitu i v širším sociálním prostředí (kontext Evropské unie – tzv. budoucí osobní a pracovní mobilita)

---

<sup>9</sup> zdroj: PUPALA, B., ZÁPOTOČNÁ, O. *Gramotnost v zmysle jazykovej kompetencie*. In rané štúdie o ranej gramotnosti. Bratislava : UK Bratislava, 2003. ISBN 80-223-1806-X. s. 9-13, s. 268.

- dopravní gramotnost se zaměřuje na chápání a respektování kultury (pravidel) cestování, čtení a chápání znaků v jízdních řádech a mapách ve prospěch samostatného pohybu
- zahrnuje i schopnosti komunikace v jinojazyčném prostředí a schopnost respektovat kulturní pravidla jiného kulturního prostředí po dobu existence v tomto prostředí.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> zdroj: KIKUŠOVÁ, S. *Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy*. Bratislava : UK Bratislava, Pedagogická fakulta, Katedra predškolskej a elementárnej pedagogiky, 2004. Nepublikovaný materiál. s. 31.

## 4. Doprava

Základními složkami dopravy jsou dopravní prostředky (technický prostředek, pohybem kterého se uskutečňuje doprava), dopravní cesty (část prostoru určená anebo vymezená na dopravu) a dopravní infrastruktura (souhrn dopravních a přepravních prostředků, tak i dopravních zařízení jednotlivých odborů dopravy v dané zemi).<sup>11</sup> Tyto složky ve vztahu s prostředím, kde se realizuje doprava určují druhy dopravy.<sup>12</sup>

K pevninské dopravě náleží silniční a železniční doprava, vnitrozemská plavba, potrubní a městská doprava. Námořní doprava se uskutečňuje námořními loděmi po moři. Součástí vzdušné dopravy je doprava letecká.<sup>13</sup>

### 4.1 Historický vývoj dopravy

Nejstarší formou byla doprava pěší a přenášení břemen člověkem, tento způsob přepravy se vyznačoval velmi malým akčním radiusem, který jen výjimečně přesahoval kmenová sídelní území. Prvními dopravními prostředky se staly vory a dlabané kmeny, sloužící k přepravě po vodních tocích. Postupně začal člověk využívat k přepravě zvířat.<sup>14</sup> Dochází k rozvoji říční dopravy, budování průplavů. Nejstarší z nich se datují již 3000 let př.n. l. Začíná se postupně rozvíjet i námořní doprava od 2000 let př. n. l. V pozemní dopravě dochází v Číně, Indii, Persii a Babylonii k rychlému rozvoji budování silnic. Nejdokonalejší síť silnic však vybudovalo římské impérium.

Ve středověku prochází doprava obdobím úpadku s výjimkou námořní plavby, s její pomocí dochází k mnoha velkolepým objevům jako dosažení Indie V. Da Gamou či objevení Ameriky Kolumbem.

Od 16. st. Dochází k rozsáhlé výstavbě silnic, které mají především vojensko-strategický význam.

---

<sup>11</sup> zdroj: PETROVSKÝ, A. *Výkladový slovník dopravní*. Bratislava : Alfa (vydavatelstvo technickej a ekonomickej literatúry), 1983. ISBN 63-137-83. s. 101, 107.

<sup>12</sup> zdroj: MIRVALD, S. *Doprava lidská aktivita budoucnosti*. In: Gardavský, V. (ed.): *Otázky geografie č. 1*. Praha: ČGS, 1994. s. 43-62.

<sup>13</sup> zdroj: ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu - doprava I.* [s.l.] : JU ZF České Budějovice, 1997. ISBN 80-7040-210-5. s. 9.

<sup>14</sup> zdroj: BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Univerzita Karlova, 1999. 114 s. ISBN 80-7184-923-5.

S nástupem průmyslové revoluce dochází k převratnému rozvoji dopravy. Vynález zdokonaleného parního stroje J. Watterem v r. 1769 umožňuje jeho využití při pohonu lokomotivy a parníku. V suchozemské dopravě po krátké éře koňských železnic zahájila v r. 1825 provoz první veřejná parní dráha na trati Stocton-Darlington v Anglii. Železnice a parní lodě tak ovládnou do konce 19. století veškerou dálkovou dopravu.

Na přelomu 19. a 20. st. se začíná rychle šířit výbušný motor užívaný nejprve v silniční přepravě a později i v letecké, železniční i námořní. Od 1. světové války se tak silniční a letecká doprava stávají významným konkurentem dopravy železniční.

Za 2. světové války prošla dopravní technika dalším progresivním vývojem, který pokračoval i v poválečném období. V dopravě se začínají uplatňovat nové druhy pohonu – proudové a atomové motory. Moderní dopravní technika zkracuje prostor i čas a stále významněji ovlivňuje život celé společnosti.

Spolu s rozvojem dopravy, zvyšováním životní úrovně a růstem fondu volného času obyvatelstva se stává 20. století obdobím mohutného rozvoje všech forem cestovního ruchu.<sup>15</sup>

## 4.2 Klasifikace dopravy

Dopravu můžeme klasifikovat podle následujících třídících hledisek:

1) z ekonomického hlediska:

- a) doprava nákladní
- b) doprava osobní

2) z hlediska druhu dopravy:

- a) železniční doprava
- b) silniční doprava – automobilová, autokarová
- c) letecká doprava
- d) námořní a říční doprava
- e) alternativní doprava – lanová, pásová, pohyblivé chodníky, vertikální

---

<sup>15</sup> zdroj: ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu - doprava I.* [s.l.] : JU ZF České Budějovice, 1997. ISBN 80-7040-210-5. s. 6-8.



- f) doprava v klidu – parkoviště, které můžeme dále členit na:
    - A) odstavné plochy – časově neomezené odstavení vozidly
    - B) parkovací plochy – časově omezené odstavení vozidly
  - g) doprava pěší, cyklistická, lyžařská podle forem:
    - A) účelová, tj. docházka do zaměstnání
    - B) rekreační
- 3) z teritoriálního hlediska:
- a) vnitrostátní
  - b) mezinárodní
- 4) z hlediska periodicity
- a) pravidelná (linková)
  - b) nepravidelná
- 5) z hlediska doby:
- a) celoroční
  - b) sezónní (charterová – u letecké přepravy)
- 6) z hlediska placení
- a) placené – podle přepravního tarifu (letenka, jízdenka)
  - b) neplacené<sup>16</sup>

### 4.3 Vědní disciplíny zabývající se dopravou

Studiem dopravy se zabývá řada vědních oborů. Patří sem technické vědy (zkoumají dopravu po stránce technické, v této oblasti cestovní ruch sleduje zejména bezpečnost, spolehlivost, vybavenost a komfort cestování), ekonomické vědy (předmětem studia jsou ekonomické problémy dopravy, cestovní ruch se zde zajímá zejména o tvorbu cen a o formy efektivního využití jednotlivých druhů dopravy v cestovním ruchu), geografie dopravy (zkoumá především zákonitosti geografického rozšíření a rozmístění dopravy a jejich druhů, cestovní ruch zde přejímá charakteristiku přepravních sítí), historické vědy (studují

---

<sup>16</sup> zdroj: FRANCOVÁ, E. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2003. ISBN 80-244-0719-1. Doprava, s. 79.

historický vývoj jednotlivých odvětví dopravy i dopravy jako celku, cestovní ruch se zde zabývá zejména dopravou jako společenskou atraktivitou) a vědy právní (sledují vývoj a současný stav legislativních a právních norem a právních vztahů v dopravě, cestovní ruch sleduje současný stav a vývoj vnitrostátních i mezinárodních právních norem zejména v přepravě osob).<sup>17</sup>

#### 4.4 Doprava a životní prostředí

Základním motivem v úsilí každé společnosti by mělo být vytvoření optimálních podmínek pro zdravý život současných i budoucích generací. Tato tendence musí ovládat každý obor lidské činnosti, tedy také dopravu.

Vztahy mezi dopravou a životním prostředím jsou problémem složitým především proto, že vliv není možné posuzovat izolovaně. Je třeba vycházet z jeho společenského významu a funkce. Dopravu je třeba chápat jako důležitý prvek vývoje společnosti a životního prostředí, spojovací článek při vytváření charakteristického způsobu života (životního stylu). Obě uvedené funkce dopravy jsou jednak přínosem a stimulem při rozvoji společnosti a životního prostředí, jednak současně jsou i negativním prvkem vývoje společnosti a ohrožením životního prostředí.<sup>18</sup>

Negativní působení dopravy na životní prostředí se projevuje:

- a) dlouhodobými negativními účinky, které se z hlediska potřeb lidské společnosti zúčastňují na spotřebě neobnovitelných přírodních zdrojů.
- b) relativně krátkodobými škodlivými účinky, které vyplývají z přímých důsledků provozu dopravy na okolí a na cestující.

Příklady negativního působení dopravy na životní prostředí jsou spotřeba neobnovitelných přírodních zdrojů, odpady, exhalace, hluk a vibrace, zábor ploch, znečišťování vod, prašnost, osvětlení a ostatní vlivy, mezi něž bychom mohli zařadit i např. psychické a estetické účinky dopravy na vnímání lidí.

Příkladem pozitivního vlivu dopravy mohou být např.: v národohospodářské poloze je doprava stimulatorem sociálně-ekonomického rozvoje a činitelem aktivizujícím proces hmotné výroby; aktivně působí na tvorbu národního důchodu a z části se na jeho tvorbě přímo podílí; doprava je důležitým faktorem teorie i praxe prostorové ekonomiky státu

---

<sup>17</sup> zdroj: ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu - doprava I.* [s.l.] : JU ZF České Budějovice, 1997. ISBN 80-7040-210-5. s. 4-5.

<sup>18</sup> zdroj: ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie : Historie, teorie, výzkum, aplikace.* Praha : Univerzita Karlova, 1995. ISBN 80-7066-981-0. s. 19.

a oblastí; růst pohyblivosti obyvatelstva (výjimkou jsou obligatorní cesty např. do zaměstnání, za vzděláním atd.); doprava umožňuje hospodářskou a kulturní výměnu mezi sídly a oblastmi; úloha dopravy vyplývající z její funkce v obraném systému státu; mezinárodní výměna a další.<sup>19</sup>

#### 4.5 Podnikání v dopravě

V definici charakterizující podnikání včetně znění obchodního či živnostenského zákoníku je cíl podnikání formulován jako „snaha dosažení zisku“. Úspěch podnikání se projevuje v dlouhodobém dosahování a růstu zisku a závisí na účelné kombinaci výrobních činitelů, volbě vhodné právní normy a velikosti podniku.

Podnikání v dopravě je podle živnostenského zákona koncesovanou živností. Kromě živnostenského podnikání přichází samozřejmě v úvahu i další formy uvedené v obchodním zákoníku např. obchodní společnost, komanditní společnost, společnost s ručením omezeným, akciová společnost a družstvo.

Konkurence na přepravním trhu se projevuje jednak mezi jednotlivými přepravci všech druhů doprav (železniční, silniční, letecká, vodní) v soutěži o zákazníka a mezi dopravci téhož druhu dopravy. Narůstající dopravní soutěž však vytváří řadu negativních jevů působících na dopravní síť a životní prostředí, je tedy nutno, aby stát tento proces reguloval např. povolováním koncesí. Naopak v případě potřeby posílit některé druhy dopravy, podporovat rozvoj formou dotací.

Na trhu cestovního ruchu přepravní trh nabízí své přemísťovací služby jako komplementární služby, čili stává se substitutem jiné služby. Dynamický rozvoj cestovního ruchu v 90. letech evokuje stále větší poptávku a tím i nový segment přepravního trhu se všemi svými specifiky. Přepravu osob jako komplementární službu cestovního ruchu je nutné považovat za významný potenciál nových příležitostí podnikání zejména v letecké, lodní a silniční dopravě.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> zdroj: ŘEZNIČEK, B., KOUSAL, M. *Životné prostredie a doprava*. Bratislava : ALFA (vydavateľstvo technickej a ekonomickej literatúry), 1986. ISBN 63-031-86. s. 10-40.

<sup>20</sup> zdroj: ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu - doprava I.* [s.l.] : JU ZF České Budějovice, 1997. ISBN 80-7040-210-5. s. 19-21.

### 4.5.1 Dopravní marketing

Moderní dopravní podnik musí za základní východisko své činnosti považovat vedle „maximalizace zisku“ potřeby a přání subjektů (přepravců a cestujících), kterým jsou určeny jeho služby. K tomu využívá marketing. Jde o nástroj umožňující podniku zjistit nespokojené potřeby a přeměnit je do podoby nabídky svých služeb a jejich prostřednictvím realizovat zisk.

Při realizaci marketingového přístupu v dopravním podniku je dobré si uvědomit, že nabízí službu, která je neskladovatelná. Znamená to, že každá příležitost, kdy byl zájem o přemístění, které svými prostředky neuskutečnili, je prakticky jednou provždy ztracena. To koresponduje s orientací podniku na maximalizaci tržeb jako základního cíle.

Nabízejí se různé marketingové koncepce dopravních podniků. Měly by vycházet z toho, že přepravce či cestující dobře zná nabízené služby na přepravním trhu a je si vědom vazby mezi cenou služeb a jejich technickými parametry (kvalitou přepravy).

První možností je nabídnout stejně kvalitní službu za nižší cenu. Druhou možností je nabídnout více než konkurence za stejnou cenu. Teprve tehdy, když se podaří rozpoznat takový segment trhu, který ukazuje nové potřeby a přání zákazníka lze využít možnosti uspokojit tuto potřebu za cenu vyšší (třetí možnost).<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> zdroj: EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Vysoká škola ekonomická v Praze : Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0772-2. Marketing a ceny v dopravě, s. 123.

## 5. Doprava a dopravní služby jako součást cestovního ruchu

### 5.1 Doprava jako součást cestovního ruchu

Doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu. Překlenuje nejenom prostorové, ale často i časové rozdíly mezi místem bydliště a místem cestovního ruchu, přivádí účastníka cestovního ruchu k objektům a zařízením cestovního ruchu a vytváří tak možnosti spotřeby v cestovním ruchu.<sup>22</sup>

Doprava je nezbytnou „komunikační“ složkou v celé územní struktuře. Je zprostředkovatelem veškerých přepravních vztahů v území. Je nutno ji chápat jako komplexní provázaný dopravní systém jejich jednotlivých složek, tj. motorové (osobní, nákladní), kolejové (osobní, nákladní), letecké, vodní, pěší, cyklistické, lyžařské i dopravy v klidu (odstavení, parkování), které se v každém typu území či oblasti projevují jinou mírou (váhou) důležitosti a priority. V městských aglomeracích s hustou sídelní strukturou jsou samozřejmě kladeny rozdílné požadavky na dopravní systém a způsob přepravy.

Prostorová odlehlost jednotlivých funkčně diferencovaných oblastí zájmu člověka, a to uvnitř města (v intravilánu), nebo mimo město (v extravilánu) vyvolává potřebu vzájemného propojení a komunikační dostupnosti.

Velikost nebo intenzita přemísťovacích vztahů (tj. přesun jakýmkoliv dopravním prostředkem nebo pěšky), promítnutá v území do konkrétních vazeb, určuje požadavky na druhy dopravy, jejich kapacitu, uspořádání dopravního spojení a vybaveností dopravními zařízeními. Velmi důležitá je zde komplexní provázanost jednotlivých přepravních systémů, jejich hierarchie a vymezení v závislosti na druhu a časoprostorových podmínkách přepravy.<sup>23</sup>

### 5.2 Dopravní služby z hlediska cestovního ruchu

Z hlediska cestovního ruchu jsou dopravní služby spojeny se zabezpečením přepravy turistů a jejich zavazadel. Dopravní služby zahrnují jak vlastní přepravu, tak poskytování informací, rezervaci míst, prodej dopravních cenin, reklamaci. Přepravu osob do míst ces-

---

<sup>22</sup> zdroj: ORIEŠKA, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha : IDEA SERVIS, 1996. ISBN 80-85970-11-2. Dopravní služby, s. 39.

<sup>23</sup> zdroj: TRNKOVÁ, O., et al. *Území a cestovní ruch*. Praha : Vysoká škola ekonomická, 1993. ISBN 80-7079-123-3. s. 61-63.

tovního ruchu zajišťujeme prostřednictvím dopravních prostředků a komunikací a dále umožňuje i pohyb návštěvníků uvnitř těchto oblastí.<sup>24</sup>

Tyto služby obstarávají buď přímo dopravci, nebo přepravci jako jsou např. cestovní kanceláře. Zároveň lze konstatovat, že dopravní služby nejsou cílem účasti na cestovním ruchu. Jsou službami placenými, ceny a podmínky přepravy obsahuje přepravní tarif. Cestující si tedy musí pořídit před svou plánovanou cestou náležitou dopravní ceninu, která ho opravňuje uskutečnit cestu zvoleným dopravním prostředkem, jedná se např. o jízdenku na vlak, místenku, letenku atd.<sup>25</sup>

Za ostatní dopravu v cestovním ruchu je možné považovat městskou dopravu, jíž zabezpečují dopravní podniky. Služeb městské dopravy využívají také účastníci cestovního ruchu při cestách za kulturními a historickými památkami a jinými pozoruhodnostmi. V současné době se k přepravě používá metra (v Praze), tramvají, trolejbusů a autobusů.

Význam jednotlivých druhů prostředků hromadné dopravy hodnotíme často podle toho, jak jsou schopny zvládnout zvýšené přepravní nároky, hlavně při hromadných kulturních, sportovních, náboženských anebo jiných společenských akcích. Způsob využití jednotlivých druhů dopravy závisí na rozloze města, směřování ulic, hustotě provozu a organizaci života ve městě (tj. situování obytných čtvrtí, kulturních památek, administrativních budov, zdravotnických středisek, průmyslových objektů atd.)

Doprava ve městech s velkým množstvím historických památek musí být organizována tak, aby hluk, otřesy a množství výfukových plynů byly minimalizovány. V historických městech, kterým Praha bezesporu je, se provádí též doprava fiakry taženými koňským potahem s cílem zvýšit atraktivnost navštíveného místa. Na městské dopravě se může podílet i sezónní říční doprava, často spojená s prohlídkou části města.

Kromě prostředků hromadné veřejné dopravy má v městské dopravě nezastupitelnou funkci i taxislužba, která zajišťuje rychlou a pohodlnou přepravu podle přání zákazníka.<sup>26</sup>

Účastníci cestovního ruchu mají na dopravní služby bezpočet požadavků, mezi něž můžeme zařadit: bezpečnost a pohodlí, rychlost, schopnost dosáhnout míst realizace cestovního ruchu, dostatečná kapacita dopravních prostředků, dostatečná frekvence, cena odpovídající kvalitě služby. Kvalita dopravních služeb je do značné míry ovlivněna vědecko-

---

<sup>24</sup> zdroj: FRANCOVÁ, E. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2003. ISBN 80-244-0719-1. Doprava, s. 79.

<sup>25</sup> zdroj: ORIEŠKA, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha : IDEA SERVIS, 1996. ISBN 80-85970-11-2. Dopravní služby, s. 39.

<sup>26</sup> zdroj: ORIEŠKA, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha : IDEA SERVIS, 1996. ISBN 80-85970-11-2. Dopravní služby, s. 59-60.

technickým pokrokem, který umožňuje i reagovat na specifické potřeby účastníků cestovního ruchu.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> zdroj: INDROVÁ, J., et al. *Cestovní ruch I*. Praha : Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0799-4. Dopravní služby, s. 51.

## 6. Doprava v Praze

### 6.1 Historie dopravy v Praze

Nejstarší způsob dopravy byla nosítka. První nájemní nosítka začal provozovat od roku 1712 Jan Ferdinand Xaver Fachner za pevné poplatky.

V pořadí dalším způsobem dopravy byl fiakr, jinak také rychlokočár. Jeho zavedení se datuje k roku 1789, prvním stanovištěm bylo místo před Staroměstskou radnicí, později začala přibývat další stanoviště. V roce 1825 byl pro fiakristy vydán dopravní řád, určující rozdělení jejich stanovišť. Dopravní řády určovaly i způsob jízdy, oblečení vozků aj. Po zavedení omnibusu a koňských a později elektrických tramvají a taxíků fiakrů ubývalo. V 50. letech 20. století stával v Praze jako jeden z posledních starý fiakr ve Vodičkově ulici před Lucernou. V 60. letech vznikla po vzoru jiných velkoměst kočárová služba Ekvipa s třemi páry koní ze Státního statku Praha jako atrakce pro cizinecký ruch či na svatby a oslavy.

Se skromnější výbavou než fiakr byl drožka tažený jedním koněm. Tento dopravní prostředek jezdil v Praze od roku 1856 souběžně s fiakry.

Omnibus byl vůz s párem koní pro více cestujících, který jezdil po stanovené trase. Byl tak prvním prostředkem pražské hromadné dopravy. Povoze jezdil ve stanoveném čase a v pravidelných intervalech. Omnibusy ztrácely na významu a ve velkém se začaly rušit, když v roce 1845 začaly jezdit vlaky na dnešní Masarykovo nádraží, zahájily dopravu hotelové omnibusy, vázané na příjezdy a odjezdy vlaků. Po zahájení provozu nádraží na Smíchově zajišťoval spojení omnibus podnikatel Ballaben. Roku 1870 vznikl historicky první dopravní podnik v Praze – Karlínské podniknutí omnibusů. Provoz omnibusů skončil až na výjimky v 80. letech 19. století.

Koňská dráha, koněpřežná tramvaj či koňka znamenala pro cestující již o mnoho pohodlnější jízdu po kolejích. Poprvé byla představena široké veřejnosti v roce 1875. Jednotlivé trati se lišily barevnými terči a večer barevnými světly, jízdenky měly stejnou barvu jako tratě. Průměrná cestovní rychlost byla 6,7 km/hodinu.

Konec 19. století přinesl elektrické pouliční dráhy, které znamenaly konec koňky. V roce 1898 vykoupily Elektrické podniky koňskou dráhu, aby po ní jezdily vozy dráhy elektrické.



Současně s městskou hromadnou dopravou se vyvíjela i doprava jednotlivých osob - taxislužba. Roku 1907 byl zahájen první provoz autodrožek v Praze. Jednalo se o nájemní automobily s automatickým počítadlem. Praha byla tehdy prvním městem Rakouska-Uherska, které tuto službu zavedlo. V roce 1927 byly pokusně zavedeny motodrožky, ale příliš se neosvědčily. Po roce 1948 byl zřízen komunální podnik Autoslužba hlavního města Prahy, která byla roku 1962 přičleněna k Dopravnímu podniku hlavního města Prahy. Od roku 1990 jezdí taxi soukromých firem.

Moderní veřejnou hromadnou dopravu ve 20. století představovaly elektrické dráhy. První pokusnou elektrickou trať zahájil František Křížík v roce 1891, pravidelný provoz byl zahájen roku 1896. První autobusová linka zahájila provoz roku 1908, od roku 1936 do roku 1972 jezdily v Praze i trolejbusy.

Za dob německé okupace se v pražské dopravě leccos změnilo, v roce 1939 se začalo jezdit na silnicích vpravo. Tato změna způsobila v dopravě spoustu obtíží, můžeme jmenovat například přestavování nástupišť, výměny výhybek, rekonstrukce některých kolejí, předělávaly se autobusy, trolejbusy a jednosměrné tramvajové vozy. Vozy ve večerních hodinách musely jezdit zatemněné, noční autobusy byly zrušeny. Židovské obyvatelstvo bylo z přepravy vyloučeno.

Zatím nejmodernějším prostředkem veřejné hromadné dopravy v Praze bylo metro.<sup>28</sup>

## **6.2 Přehled dopravy a dopravních služeb v Praze (viz Příloha č. 3)**

### **6.2.1 Pražská integrovaná doprava**

Systém pražské integrované dopravy (viz Příloha č. 5) organizuje Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), příspěvková organizace, zřízená hlavním městem Prahou.

Do systému Pražské integrované dopravy je kromě hlavního města Prahy zapojena i řada mimopražských obcí, které přispívají (včetně Středočeského kraje) na provoz autobusových linek mimo území hlavního města. Provozovateli jsou Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. (viz Příloha č. 10), který provozuje metro, tramvaje, lanovou dráhu a většinu autobusových linek, České dráhy, a. s., provozující železniční dopravu, a 14 dalších do-

---

<sup>28</sup> zdroj: *Historie dopravy v Praze* [online]. c2007, 22.5.2006 [cit. 2007-02-06]. Dostupný z WWW: <[http://www.pis.cz/cz/praha/doprava/historie\\_dopravy\\_v\\_praze](http://www.pis.cz/cz/praha/doprava/historie_dopravy_v_praze)>.

pravců, podílejících se na provozování autobusových linek. Do systému integrované dopravy jsou zahrnuty také dva říční přívozy.

Návrh na vytvoření integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob v Praze a v pražské aglomeraci byl zpracován již ve druhé polovině 70. let, vlastní realizace však začala až v roce 1992. Další vývoj pokračoval postupným zapojováním železničních tratí do integrované soustavy, zvětšováním rozsahu příměstské autobusové dopravy v počtu linek, velikosti obsluhovaného území a počtu obcí, obsluhovaných příměstskými autobusy PID. Spolu s tím se vyvíjel i tarifní systém, byl zaveden pásmový tarif a postupně se zvyšoval i počet tarifních pásem.

### **6.2.1.1 Městská hromadná doprava (MHD)**

**Metro** je páteřní síť MHD (viz Příloha č. 6, 7, 8, 9). Tvoří ji tři trasy s celkovou provozní délkou 53,7 km a 53 stanicemi (včetně tří přestupních uzlů). Vlaky metra jezdí průměrnou cestovní rychlostí 34,6 km/h při průměrné vzdálenosti stanic 1 074 m. Podíl metra na počtu přepravených osob v roce 2005 dosáhl 43,5 % z celkového počtu cestujících MHD. Z celkového počtu 53 stanic metra byl ke konci roku 2005 zajištěn bezbariérový přístup do 29 stanic. Postupně se vybavují další stanice vertikálními nebo šikmými výtahy.

**Tramvajová síť** měří 140,9 km. Z celkového rozsahu sítě tramvajových tratí je na vlastním tělese (na zvýšeném tramvajovém pásu v komunikacích a na některých místech i v samostatných trasách, vedených mimo komunikace) 52 % tratí, 48 % tratí je v úrovni vozovky. Průměrná vzdálenost zastávek v tramvajové síti je 529 m. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob podílí 28,6 %. Vozový park tramvají tvořilo ke konci roku 2005 954 vozů. (viz Příloha č. 7, 9)

**Autobusy** tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťují jednak plošnou obsluhu území, jednak některá důležitá tangenciální spojení zejména ve vnějším pásmu města. Provozní délka sítě je 675,7 km na území města a 134,9 km mimo území města. Průměrná vzdálenost stanic a zastávek je 628 m. V inventárním stavu vozového parku DP, a. s. je 1 239 autobusů, provozní park tvoří 1 223 vozidel. Z toho je 566 vozů standardních, 319 vozů nízkopodlažních, 279 vozů kloubových, 53 vozů nízkopodlažních kloubových,

4 vozy malé (midi E91) a 2 vozy zájezdové. Podíl autobusové dopravy na celkovém počtu přepravených osob je 27,9 %. (viz Příloha č. 8)

**Lanová dráha** zajišťuje spojení mezi Újezdem a Petřínem (s mezilehlou zastávkou Nebozízek). Dva vagóny na tažném laně pro max. 100 osob se pohybují po kolejové dráze 510 m dlouhé průměrnou rychlostí 6,12 km/h a překonávají výšku 130,45 m. V roce 2005 lanová dráha přepravila téměř 1,36 milionu cestujících.

**Říční přívoz** přes Vltavu mezi oblastmi Sedlec a Zámky se v roce 2005 stal další součástí tarifního systému PID. Umožňuje přímé spojení Bohnic s Prahou 6 pro pěší a cyklisty. Druhým je říční přívoz V Podbabě – Podhoří neboli lysolajský přívoz. Toto spojení je atraktivní zejména pro spojení oblastí Prahy 6 a Troje pro rekreační i běžné denní cesty.

#### **6.2.1.2 Vnější hromadná doprava (PID)**

Vnější hromadnou dopravu PID (tj. dopravu, přesahující hranici hl.m.Prahy) zajišťuje jednak železniční, jednak autobusová doprava.

**Železniční příměstskou dopravu** provozují České dráhy, a. s. na všech 10 železničních tratích, zaústěných do Prahy. Délka železničních tratí na území hl. m. Prahy je 145 km. Největší výkony dosahuje železniční doprava na tratích Praha - Kolín a Praha - Benešov u Prahy. Použití železniční dopravy je pro cestující z okrajových částí města do železničních stanic v centru města časově velmi výhodné.

**Autobusová doprava** zajišťuje zejména přepravní vztahy mezi územím regionu a městem. V průměrný pracovní den překračuje hranici města v obou směrech na 88 linkách více než 3 300 spojů regionální autobusové dopravy PID, které přepravily v obou směrech 75 tisíc cestujících. Celkem na všech příměstských linkách PID bylo denně přepraveno 140,5 tisíc cestujících. Délka provozované sítě všech autobusů PID v regionu činila 1 548,4 km.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> zdroj: Veřejná osobní doprava. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.

### 6.2.1.3 Doprava v klidu

- Parkování v centru města
- Hromadné garáže v centru města
- Ostatní území města
- Záchytná parkoviště P+R (Parkoviště typu Park and Ride (P + R) "zaparkuj a jed" dále městskou hromadnou dopravou. Odpadnou tak problémy se zaparkováním automobilu ve městě.)<sup>30</sup>

### 6.2.2 Další možnosti dopravy na území města Prahy

**Automobilová doprava** – doprava osobními a nákladními automobily.

Možnost využít služeb **Taxi** - každé vozidlo taxislužby musí být vybaveno pevně uchycenou střešní svítilnou s nápisem TAXI. Na obou předních dveřích musí být vozidlo taxislužby označeno evidenčním číslem, jménem firmy, ceníkem se základní sazbou, kilometrovým a částkou za minutu čekání. Tyto ceny se musí shodovat s těmi, na které má řidič nastaven taxametr. Zákazníkům se doporučuje objednávat taxi prostřednictvím non-stop dispečinků, kde je možné předem se informovat na cenu jízdného. Po skončení jízdy má řidič povinnost vydat řádně a úplně vyplněný doklad o zaplacení jízdného. Tento doklad musí být cestujícímu vydán z tiskárny taxametru.<sup>31</sup>

**Cyklistická doprava** - do roku 2005 byly již realizovány a jsou provozovány cyklistické trasy celoměstského systému v celkové délce 190 km. Z toho je přibližně třetina vedena po komunikacích bez automobilové dopravy, a to společně s pěším provozem, po stávajících komunikacích v parcích a sadech nebo po nově vybudovaných samostatných komunikacích pro cyklisty a chodce.<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> zdroj: Doprava v klidu. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.

<sup>31</sup> zdroj: *Doprava : Taxi* [online]. c2006 , 2.1.2007 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.pis.cz/cz/praha/doprava/taxi>>.

<sup>32</sup> zdroj: Cyklistická doprava. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.

**Pěší provoz** - chůze je nejpřirozenějším a nejčastějším způsobem přemístování osob. Každá cesta vykonávaná dopravním prostředkem začíná a končí chůzí. V Praze se jen chůzí vykoná přibližně 23 % všech vnitroměstských cest.<sup>33</sup>

**Letecká doprava** - letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména na letišti Praha -Ruzyně. Ostatní tři letiště v pražském prostoru (Točná, Kbely, Odolná Voda) slouží většinou jiným, speciálním účelům. Letiště Praha - Ruzyně má k dispozici tři vzletové a přistávací dráhy, z nichž dvě umožňují přístrojový provoz s maximální kapacitou 37 pohybů (startů a přistání) letadel/h. Celková roční přepravní kapacita letiště v roce 2005 byla 7,2 mil. cestujících (teoretická kapacita), z toho 200 tis. cestujících na terminálu Jih a 7 mil. cestujících na terminálu Sever. Provozní kapacita letiště je 230 tis. pohybů letadel/rok. Pro odbavení nákladů jsou k dispozici dva terminály, každý s kapacitou 100 tis. t/rok. V roce 2005 operovalo na letišti Praha - Ruzyně 56 společností na linkách pravidelných a 94 společností charterových provozujících velká letadla. Pravidelná spojení do různých částí světa byla dále rozšířena, takže celkový počet destinací jak v Evropě, tak i na dalších kontinentech, dosáhl v roce 2005 počtu 113. V pravidelné dopravě byly nejvyšší objemy cestujících odbaveny do evropských destinací Londýn (1,1 mil), Paříž, Frankfurt n. M., Amsterdam, Zürich, Moskva, Manchester, Dublin a Kodaň, v dopravě charterové do egyptského letoviska Hurghada (176 tis.).<sup>34</sup>

**Vodní doprava** - po řece Vltavě zajišťuje přepravu osob i nákladů. Kapacitu vodní cesty určuje kapacita plavebních komor - Podbaba 5,2 mil. t/rok a Smíchov 2,8 mil. t/rok. Osobní lodní doprava má charakter převážně rekreační. Celoročně zajišťuje provoz několik společností, které se specializují na různé typy okružních vyhlídkových jízd po Praze. Největšími provozovateli osobní lodní dopravy jsou Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS, a. s.) a Evropská vodní doprava, s. r. o. (EVD, s. r. o.). Nejstarší společností je Pražská paroplavební společnost, a. s., která byla založena v roce 1865. V současné době tato společnost vlastní restaurační i vyhlídkové lodě a celoročně pořádá pravidelné vyhlídkové a výletní jízdy. Pořádány jsou výletní jízdy Praha - Slapy, Praha - Trója nebo Praha - Mělník. V roce 2004 přepravila PPS, a. s. 110 150 osob. Další velkou společností, provozující osobní lodní dopravu, je Evropská vodní doprava, s. r. o. Provoz lodí EVD, s. r. o. je celo-

---

<sup>33</sup> zdroj: Pěší provoz. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.

<sup>34</sup> zdroj: Letecká doprava. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.

roční, a to buď v pravidelných časových intervalech nebo dle individuálních přání objednatelů. V roce 2005 EVD, s. r. o. přepravila 196 000 cestujících. Kromě těchto společností existují i menší společnosti, které provozují projížďky a společenské akce dle individuálních objednávek.<sup>35</sup>

### 6.2.3 Doprava v Praze v rámci cestovního ruchu

Praha patří mezi světové metropole, které jsou turisty velmi navštěvované. Při svých každodenních „cestách za kulturou“ obvykle využívají již zmíněnou dopravu v Praze, a to zejména MHD, nebo mohou využít služeb Taxi, či si zapůjčit automobil v některé z půjčoven, které se v Praze nalézají. Mezi nejvíce navštěvovaná místa s velkým výskytem kulturních pamětihodností patří oblasti: Hradčany, Pražský hrad, Karlův Most, Malá Strana, Staré Město, Nové Město, Vyšehrad (viz Příloha č. 4). Domácí i zahraniční návštěvníci obvykle do Prahy přijíždějí za účelem navštívit známé pamětihodnosti, ale velký zájem mají i o kulturní dění, můžeme jmenovat: koncerty, festivaly, veletrhy, výstavy, sportovní události a další akce, nebo přijíždějí do metropole navštívit rodinu, za nákupy atd.

Podle výzkumu „Turisté a návštěvníci Prahy 2004“ pro Pražskou informační službu (viz Příloha č. 11) jsou zahraniční turisté s MHD rok od roku spokojenější. Taxislužba si také polepšila. Pro srovnání s rokem 1997 - MHD bylo hodnoceno zahraničními návštěvníky známkou 2,10, v roce 2004 byla známka již 1,71, jako výbornou ji hodnotila celá polovina dotazovaných turistů; taxislužba si polepšila z 3,15 na 2,79. Bohužel stále zůstává nejhůře hodnocenou službou v Praze. Důvodem mohou být špatné zkušenosti návštěvníků s taxislužbou.

Podle průzkumu získávají turisté v poslední době informace o dopravě (cena jízdného aj.) velmi často z internetu, dalšími hojně využívanými zdroji jsou knihy nebo rada od osoby, která Prahu již navštívila.

Dopravě v Praze turisté nejvíce vytýkali časté změny v jízdních řádech převážně v letních měsících. Co se týče značení MHD v Praze – patří k jedněm z nejlépe značených vůbec.<sup>36</sup>

Pro návštěvníky Prahy jsou připraveny různé dopravní atrakce, které se těší velkému zájmu. Mohli bychom jmenovat např. Lanovou dráhu na Petřín, provoz historické tramvaje

---

<sup>35</sup> zdroj: Vodní doprava. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.

<sup>36</sup> zdroj: *Pražská informační služba : Turisté a návštěvníci Prahy - výsledky průzkumu 2004* [online]. c2007 [cit. 2007-03-21]. Dostupný z WWW: <[http://www.pis.cz/cz/praha/zakladni\\_info](http://www.pis.cz/cz/praha/zakladni_info)>.

v centru města, sezónní říční dopravu po Vltavě, která je obvykle spojená s prohlídkou části města, možnost svézt se v historickém voze či kočáře taženém koňmi aj.

## 7. Teorie dopravní výchovy

### 7.1 Úvod do dopravní výchovy

Dopravní výchova je nedílnou součástí všeobecného vzdělání dětí a dospělých. V době zvýšeného nárůstu motorismu je znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích i nutností k přežití. Správným působením v této oblasti se dá předejít mnohým dopravním nehodám i jejich smrtelným následkům.

Cílem dopravní výchovy je příprava dětí a dospívajících na samostatný a bezpečný pohyb v dopravním prostředí. Nejúčinnější formou, jak naplnit tento cíl, by bylo zařazení samostatného předmětu „Dopravní výchova“ jako povinného pro základní školy nebo vyčerpávajícím způsobem zahrnout učivo do vybraných předmětů základních škol. Do koncepce Rámcového vzdělávacího programu však dopravní výchovu jako samostatný předmět zařadit nelze. Avšak velkým přínosem by bylo zařazení dopravní výchovy mezi průřezová témata. Úsilí o zařazení dopravní výchovy do učiva ZŠ je úkolem především státní správy, VŠ, které připravují učitele, a samosprávy. V současné době se problematikou dopravní výchovy zabývá celá řada subjektů: školy a školská zařízení, Ministerstvo dopravy ČR a jím iniciované organizace, kraje, obce, Policie ČR, městská policie, domy dětí a mládeže a některé nevládní organizace. Všechny tyto subjekty vyvíjejí na poli dopravní výchovy určitou činnost. Vzhledem k jejich samostatnosti však není koordinována a jednotlivé aktivity na sebe jen volně navazují.

Dopravní výchovu nelze zužovat pouze na znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale je důležitá také výchova morálních a volních vlastností, které jsou z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nezbytné. Samotná znalost pravidel nezajišťuje dětem bezpečí. Děti často přesně citují daná pravidla, ale v provozu jednají riskantně. Proto je potřeba u dětí vypěstovat tzv. dopravní smysl.

Dopravní výchova v ČR byla, je i bude spojována s problémem řešení negativních dopadů motorizace na společnost a vedle ekologických projevů především se snižováním tolik závažné dopravní nehodovosti. Lze se proto shodnout na názoru, že dopravní výchova by se měla stát plnohodnotnou a pedagogicky účinnou součástí výchovy mladého člověka.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> zdroj: LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. UK Praha : Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0. s. 5.



Termín dopravní výchova poprvé použil F. A. Elstner ve svých hodinkách bezpečnosti v roce 1935.

## 7.2 Dopravní výchova v rodině

Bezpochyby první znalosti o dopravě jako takové by měly být dětem známy již v domácím prostředí. Na tyto základní znalosti potom mohou plynule navazovat učitelé a vychovatelé mimo rodinu.

Rodiče dětí předškolního věku by se měli řídit těmito pravidly:

- sami dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích a být tak svým dětem dobrým příkladem
- učit děti obratnosti, disciplíně
- zajistit dětem vhodné prostory pro hry a trvat na zákazu her na vozovce
- žádat po dětech vysvětlení, proč jsou některé situace nebezpečné
- seznamovat děti se zákl. barvami a tvary dopravních značek
- vést děti k poznání, jak se mají chovat, když se s těmito dopravními značeními setkají
- vést děti k orientaci v zákl. dopravních situacích
- cvičit s dětmi přecházení vozovky
- seznamovat děti s druhy dopravních prostředků
- učit děti zákl. ohleduplného chování v dopravních prostředcích
- cvičit s dětmi rozlišování pravé a levé strany
- naučit děti významu některých dopravních značek
- vést děti k poznávání rizikových lokalit v okolí bydliště.

Rodiče 6-10letých dětí by se měli řídit těmito zásadami:

- naučit dítě znát nejbezpečnější cestu do školy a zpět
- učit dítě znát zákl. dopravní předpisy a značky
- seznámit dítě s úlohou policistů
- seznámit dítě s vlivy povětrnostních podmínek na provoz na komunikacích
- vést postupně dítě k samostatnosti
- pomáhat dětem se základními cyklistickými dovednostmi
- kontrolovat používání přilby při jízdě na kole.

Pravidla pro řidiče dětí 11-15letých:

- trvat na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích
- učit dítě samostatnosti při jízdě na kole a péči o něj
- rozvíjet morální vlastnosti dítěte, které mohou uplatnit v provozu
- prohlubovat znalosti dítěte o první pomoci
- seznámit dítě s případnými postihy, které mají v pravomoci policisté.<sup>38</sup>

### 7.3 Dopravní výchova v mateřských školách

Dopravní výchova v mateřských školách sehrává velmi důležitou roli, navazuje na znalosti dětí z domácího prostředí, děti se zde učí dalším poznatkům o bezpečném pohybu na pozemních komunikacích. Učitelka zde sehrává velmi důležitou roli, dítě sice ještě není schopné se samo bezpečně pohybovat v provozu, ale různými poznatky se postupně učí a stává se tak schopnějším.

Mateřská škola může podobně jako rodina působit na dítě příznivě, ale může mít i nepříznivé účinky, např.: předčasné a jednostranné soustředění na vývoj kognitivních funkcí, k omezování spontánních her a dětské samostatnosti aj. Zavedením Rámcového vzdělávacího programu je možno tyto negativní účinky eliminovat. Každá učitelka MŠ má u dětí rozvíjet ty vlastnosti, které ovlivňují reakci dětí při chování v určitých situacích, tedy i v určitých dopravních situacích. Je to především paměť, pozornost, soustředěnost ale i ukázněnost a odvaha, vnímání v provozu na pozemních komunikacích. Důraz se dává na vysvětlování různých dopravních situací v příčinné souvislosti.

Dopravní výchovu zde můžeme chápat jako zkvalitňování a rozvoj orientace dítěte ve svém okolí. Hlavní náplní dopravní výchovy dětí předškolního věku je hra, ve hře si děti prověřují nejrůznější možnosti jejich předmětného a sociálního prostředí, experimentují, zkoušejí, napodobují, získávají nové zkušenosti a učí se další. Je však velmi důležité, aby si toto uvědomovali především řidiči a věděli, že pro hrající si dítě je přímo nemožné dávat současně pozor i na dopravní situaci. Je tedy nutné vytvořit určité podmínky jako je úprava bezpečného prostředí pro život dětí, přehledné řešení dopravy a komunikační sítě a dostatek hracích ploch a hřišť.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> zdroj: LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. UK Praha : Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0. s. 12-13.

<sup>39</sup> zdroj: LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. UK Praha : Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0. s. 13-19.

## 7.4 Dopravní výchova na základních školách

### 7.4.1 1. stupeň ZŠ

Jedinou zárukou systematické a odborně vedené dopravní výchovy dětí může být jen škola, učitel. Vzhledem k tomu, že předmět „dopravní výchova“ není na základních školách jako samostatný předmět, musí být jasně a konkrétně stanoveno, co vlastně musí škola pro dopravní výchovu dětí udělat, a aby příslušní učitelé získali potřebné odborné vzdělání. Tato problematika musí být součástí standardů, výchovných programů, učebnic, metodických a didaktických materiálů. Výsledkem musí být samostatný a bezpečný pohyb dítěte jako chodce a cyklisty v provozu na pozemních komunikacích.

Dopravní výchova na 1. stupni ZŠ by měla žáka naučit:

- prakticky uplatňovat obecné zásady účelného a bezpečného chování i jednání účastníka provozu na pozemních komunikacích
- uvědomovat si vlastní postavení a uplatňovat v praxi zákl. principy taktiky pohybu v provozu
- samostatně používat prostředky hromadné dopravy osob
- znát obecné příčiny nesprávného chování a jednání chodců
- uvědomovat si odpovědnost za vlastní chování a jednání v dopravním provozu
- chápat význam dobrého technického stavu vozidla a jeho udržování
- uvědomovat si odlišné možnosti jízdy a zastavení na suché, mokré, zledovatělé nebo zasněžené vozovce
- projevovat uvědomělou kázeň a ohleduplnost k ostatním účastníkům provozu
- umět přivolat pomoc při dopravní nehodě a znát zásady poskytování první pomoci
- uvědomovat si význam řízení provozu včetně činnosti dopravní policie a plně je respektovat.

Nezbytnost přípravy učitelů zákl. škol na specifické problémy dopravní výchovy pramení z těchto důvodů:

- dopravní ruch je čím dál hustší a pro děti obtížnější vyznat se v takové dopravní situaci
- u dětí se začíná projevovat neschopnost soustředit se, agresivita aj.
- vzhledem k velké nehodovosti, jejíž oběti jsou neúměrně často děti

- hodnota preventivního opatření eliminujících míst a četnost výskytu nebezpečí plynoucího z dopravního ruchu roste úměrně tomu, jakým následkům a finančním i finančně nevyčísitelným škodám předejdou, nebo je zmírní.

Pro dopravní výchovu je všeobecně důležitá vzájemná reflexe teorie a praxe se soustavnou zpětnou vazbou, intenzivní a těsnou spoluprací mezi školou a rodinou.

Dopravní výchova na dětských dopravních hřištích (viz Příloh č. 12) se ukázala být nezbytnou a nedílnou součástí dopravní výchovy. Výcvik se využívá zejména v té části, která se zabývá pravidly provozu na pozemních komunikacích. Výcviku na dětských dopravních hřištích by se měl účastnit každý žák. Žák zde získá důležité poznatky z pravidel provozu na pozemních komunikacích, aniž by byl ohrožen ve skutečném provozu. Mimo to, je tato forma práce pro děti velice přitažlivá a i když se jedná o výcvik přísně podřízený zásadám ukázněnosti, děti ho chápou jako hru.

Žák by se měl tedy naučit základním dovednostem a znalostem jako jsou chůze po chodníku, resp. po stezce pro chodce, chůze na vozovce, resp. po krajnici, pohyb chodců v obytné a pěší zóně, přecházení vozovky na vyznačených přechodech pro chodce, přecházení vozovky mimo vyznačený přechod pro chodce, přecházení vozovky na křižovatce s provozem řízeným světelnými signály nebo pokyny policisty, přecházení vozovky na křižovatce s neřízeným provozem, výuka a výcvik cyklisty, s tím spojená jízda ve skupině, objíždění překážky provozu na pozemních komunikacích, projíždění nebezpečných míst a úseků, předjíždění vozidel, odbočování vpravo a vlevo, projíždění křižovatkou, kde přednost v jízdě není upravena dopravními značkami, projíždění křižovatkou, kde je přednost v jízdě upravena dopravními značkami, projíždění křižovatkou s řízeným provozem.<sup>40</sup>

#### **7.4.2 2. stupeň ZŠ**

Dopravní výchova by zde měla teoreticky i prakticky navazovat na již poznané z 1. stupně. Opět je velmi důležité, aby se této problematice věnovali učitelé ostatních vhodných předmětů, a aby tak probrali a procvičili základní i pokročilejší pravidla pro chůzi i jízdu na kole, zásady bezpečné chůze a jízdy, základy první pomoci, kontrolu a základní

---

<sup>40</sup> zdroj: LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. UK Praha : Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0. s. 21-50.

seřízení jízdního kola a v neposlední řadě i nutnost ohleduplnosti a pomoci ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích.

Dopravní výchova na 2. stupni ZŠ by měla žáka naučit:

- chápat zásady dodržování zásad účelného a bezpečného chování a jednání účastníků provozu a uplatňovat tyto zásady v souvislostech morální a právní odpovědnosti
- uvědomovat si a v praxi dodržovat zákl. principy taktiky pohybu chodce a cyklisty
- znát příčiny i důsledky nesprávného chování a jednání chodců a řidičů a snažit se jim předcházet
- uvědomovat si odpovědnost za vlastní chování a jednání v provozu
- umět přivolat pomoc při dopravní nehodě a znát zásady poskytování první pomoci
- znát zásady údržby jízdního kola a prakticky je ovládat
- znát negativní vlivy dopravy na životní prostředí
- respektovat řízení provozu dopravními značkami, světelnými signály, jinými zařízeními a pokyny dopravní policie a uvědomovat si jejich význam.

Dopravní výchova na základních školách by tedy měla děti naučit znalostem a dovednostem v tomto sledu:

Věková členění a stěžejní zaměření:

- |                 |  |
|-----------------|--|
| do 10 let:      | problematika chodce  |
| od 10 - 12 let: | problematika cyklisty - začátečníka  |
| od 12 - 15 let: | taktika a mravní normy pohybu v provozu na pozem. komunikacích                 |
| od 14 - 15 let: | problematiky přípravy řidiče malého motocyklu – řidičského oprávnění sk. „AM“. |

Obsahové členění:

1. Teoretické znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích – jsou dané příslušnou zákonnou normou.
2. Speciální praktický výcvik v chůzi a jízdě – v simulovaných podmínkách, např. na dětském dopravním hřišti, v provozu na pozemních komunikacích, v terénu, pozorování provozu na pozemních komunikacích, besedy s policisty.

3. Taktika bezpečného chování a jednání při chůzi a jízdě v provozu na pozemních komunikacích – základní prvky aktivní a pasivní bezpečnosti, zřetelné a jednoznačné chování, předvídání vzniku situací.
4. Podmínky provozu na pozemních komunikacích – vlivy na bezpečnou chůzi a jízdu, situační řešení.
5. Technické podmínky provozu vozidel – povinné vybavení, součásti sloužící k bezpečné jízdě, základní údržby.
6. Hodnoty a postoje účastníka provozu na pozemních komunikacích.<sup>41</sup>

## **7.5 Dopravní výchova na středních školách a doplňkové vzdělávací kurzy**

### **7.5.1 Dopravní výchova na středních školách a získání řidičského oprávnění**

Před několika lety měly střední školy možnost začlenit do svého vzdělávacího procesu i nepovinný předmět „Řízení motorových vozidel“. Tento předmět byl jednou z forem dopravní výchovy mládeže a jeho cílem bylo připravit ohleduplného a zodpovědného řidiče motorového vozidla, který bude umět ovládat nejen vozidlo, ale i sám sebe. Učitelé nepovinného předmětu měli žáky vychovávat k právnímu vědomí, vést je k poznání sociálně etických hodnot a napomáhat tím k vytváření žádoucích postojů k člověku a životnímu prostředí. Studenti se zde vzdělávali v teoretických předmětech – pravidla provozu na pozemních komunikacích, konstrukce a údržba osobního automobilu, základy ovládání automobilu, zásady bezpečné jízdy a základy první pomoci. Studenti se výuky zúčastňovali povinně, takže absolvovali veškerou výuku a bývali z ní průběžně přezkušováni.

Tímto způsobem byla alespoň částečně řešena situace dopravní výchovy na středních školách a učilištích. V současné době tato výuka již neprobíhá a získání řidičských oprávnění je plně v rukou autoškol, vyjma specializovaných středních škol. Problémem zůstává, že mladí budoucí řidiči nejsou na výuku v autoškole připraveni z dosavadní výuky dopravní výchovy. Tato výuka, ačkoli by měla být vyučována v několika předmětech, je na některých školách úplně opomíjena, na dalších jen okrajově zmiňována a spíše výjimku tvoří školy, které se dopravní výchově věnují systematicky.

---

<sup>41</sup> zdroj: LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. UK Praha : Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0. s. 51-60.

Cílem celého systému dopravní výchovy je bezkonfliktní provoz na pozemních komunikacích bez kolizí, tzn. že celá výuka a výchova je plně podřízena snaze o silniční beznehodovost a plynulost provozu.

Ze sociálně psychologického výzkumu je možno odvodit dva typy norem, které ovlivňují chování řidiče:

- formální (právní) normy
- neformální (sociálně psychologické) normy

...potom tedy existují čtyři druhy chování:

- chování odlišující se od formálních (právních) norem, ale vyhovující neformální normě
- chování, které je shodné s formální normou, ale které se odlišuje od sociálně psychologické normy
- chování, které se odlišuje u obou norem
- konečné chování, které je v souladu jak s právními, tak i sociálně psychologickými normami.

K celkovému dosažení pozitivních cílů v této problematice je třeba určit konkrétní obsah, příslušné účelné normy a metody výchovy pro jednotlivé věkové skupiny. Dalším problémem je potřeba koordinace všech zařízení, organizací a jiných složek podílejících se na dopravně výchovné práci.

Na středních školách lze tedy doporučit např. uspořádání cyklistického kurzu, kterému by předcházela teoretické příprava.<sup>42</sup>

### **7.5.2 Dopravní výchova dospělých – celoživotní vzdělávací proces**

V rámci výuky dospělých osob, které již vlastní řidičský průkaz s určitým řidičským oprávněním, se setkáváme s povinným a dobrovolným absolvováním různých kurzů s dopravní tematikou. V souladu s příslušnými předpisy si musí povinně zvyšovat svou odbornou způsobilost řidiči z povolání (profesionálové). Dopravní výchova řidičů – amaté

---

<sup>42</sup> zdroj: LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. UK Praha : Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0. s. 61-65.

rů se zakládá na dobrovolnosti, můžeme si uvést např.:

- kurz bezpečné jízdy
- škola smyků
- vyšší škola motorismu
- kondiční jízdy nabízené autoškolami

Do dopravní výchovy jako celoživotního vzdělávání jsou v některých státech EU zařazeny i kurzy pro řidiče, kteří opakovaně způsobili dopravní nehodu. V ČR není věnována pozornost těm řidičům, kteří řídí riskantně a ohrožují zdraví a životy své i ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích a větší pozornost není věnována ani těm, kterým byl odebrán řidičský průkaz. Další rizikovou skupinou jsou tu řidiči začátečníci, kterým taktéž není poskytnuta profesionální rada či následný výcvik. Jako návrhy na zlepšení situace v přípravě nových řidičů a pro nápravu řidičů, kteří mají problémy se bezpečně zařadit do provozu na pozemních komunikacích lze doporučit následující body z EU - projektu „DAN (Description and Analysis of post licensing measures for Novice drivers)“:

- má být zaváděna prodloužená fáze výuky a výcviku pro řidiče začátečníky
- všeobecná prevence pro všechny řidiče začátečníky
- individuální rehabilitační opatření pro ty řidiče, kteří svým způsobem jízdy vybočují z normálu a vzbuzují pozornost
- prvky prodlouženého vzdělávání řidičů mají být vloženy do následujících rámcových podmínek: zkušební doby od dvou do pěti let, bodový systém a centrální registr řidičských průkazů
- jak dobrovolné, tak i ze zákona povinné tréninky bezpečné jízdy musí zajistit, že bude zabráněno možnému sebepřeceňování vlastních schopností a dovedností.

Všeobecně mezi aspekty bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích patří tyto faktory:

- řidič (lidský faktor)
- vozovka (komunikace)
- vozidlo.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> zdroj: LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. UK Praha : Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0. s. 65-70.



## 7.6 Závěr k dopravní výchově

Na závěr této kapitoly je nutno konstatovat v souladu s Límovou, L., autorkou knihy „Teorie dopravní výchovy“, že vše je „pouhá teorie“. Pro bezpečný pohyb všech účastníků v provozu na pozemních komunikacích je třeba, aby všichni, kdo se tohoto provozu aktivně účastní, byli dostatečně připraveni jak teoreticky, tak i prakticky. Praxe a tím i získávání zkušeností trvá nepoměrně delší dobu než-li seznámení se s teorií. Až praxe prokáže, jak kvalitně jsme se s teorií seznámili a jakým způsobem umíme teoretické poučky převést do praxe a využít je pro svoji bezpečnost.<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> zdroj: LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. UK Praha : Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0. s. 79.

## 8. Výzkum – dotazníkové šetření

Dotazníková metoda zjišťování informací se využívá ke komunikaci mezi dotazovaným (respondentem) a dotazujícím, v daném případě studentem. Dotazník představuje standardizovaný soubor otázek, na které mají respondenti odpovědět. Výhodou je možnost obsáhnout velký počet zkoumaných osob a relativně snadné zpracování s využitím výpočetní techniky.<sup>45</sup>

Výzkum byl proveden pomocí dotazníkové metody zjišťování informací (dotazníkového šetření) v měsících leden – březen 2007 na vzorku 82 lidí. Dotazování byli studenti vysokých škol sídlících na Praze 1-5 (viz Příloha č. 2). Byly preferovány otázky uzavřeného charakteru, pro snazší vyhodnocení, ale vyskytovaly se i otázky otevřeného charakteru.

Při sestavování dotazníku (viz Příloha č. 1) byla dodržována struktura:

1. Úvod, který respondentům poskytuje informace o tom, kdo výzkum provádí, jaký je jeho účel a v neposlední řadě je zde vyjádřeno poděkování za ochotu respondentů.
2. Obsahová část, zahrnuje postupně řazené otázky. První část se zabývá otázkou dopravy z hlediska povědomí respondentů o subjektech spojených s touto problematikou. Druhá část se zaměřuje na dopravu z hlediska bezpečnosti provozu. Třetí pomyslná část se zaměřila na názory, poznatky a vědomosti respondentů o Pražské integrované dopravě (PID). Čtvrtá část souvisí s vnímáním respondentů vlivu dopravy na životní prostředí. Pátá pomyslná část se zaměřuje na všeobecné znalosti v oboru dopravy. Šestá část souvisí s dopravní výchovou.
3. Obsahuje demografické údaje o respondentech jako pohlaví, studium, vlastní-li řidičské oprávnění a odkud pochází.

---

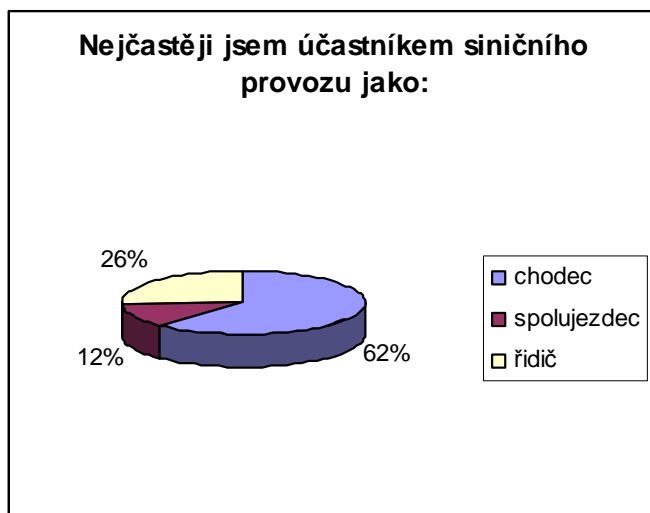
<sup>45</sup> zdroj: KAREŠ, J., VANĚČEK, D. *Technika zpracování diplomových, bakalářských a jiných písemných prací*. 2. přeprac. vyd. České Budějovice : JČU v Českých Budějovicích - KŘ, 2001. s. 13.

1. *Jste účastníkem silničního provozu nejčastěji jako (zakroužkujte):*

- a) *chodec*
- b) *spolujezdec*
- c) *řidič*

Touto otázkou začíná první pomyslná část dotazníkového šetření, která se zabývá otázkou dopravy z hlediska povědomí respondentů o subjektech spojených s dopravní problematikou. Jedná se o otázku uzavřeného charakteru. Jak je z grafu zřetelné, respondenti se cítí být nejčastěji účastníky silničního provozu jako chodci, což se dalo vzhledem ke zkoumanému segmentu studentů předpokládat, jedná se celkem o 62% dotázaných .

Graf č. 1



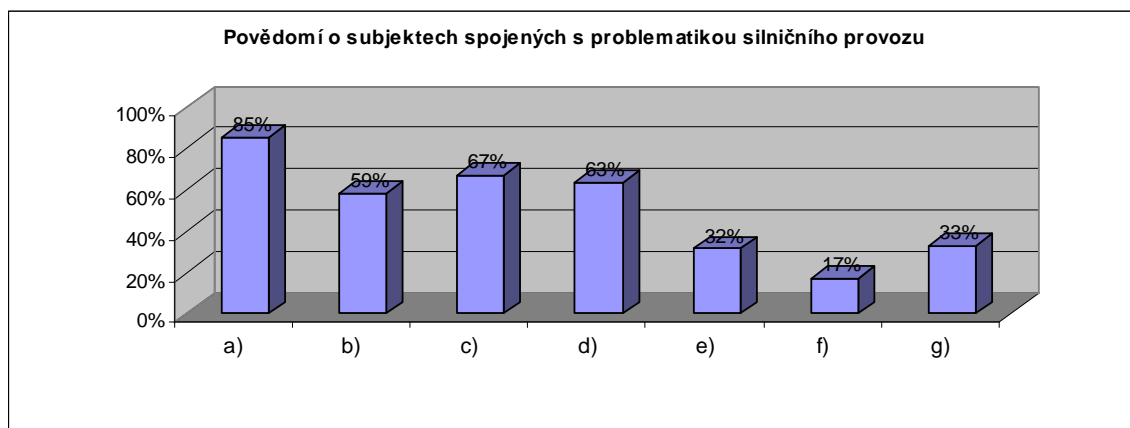
Zdroj: vlastní šetření

2. *O jakých subjektech spojených s problematikou silničního provozu máte povědomí (zakroužkujte)?*

- a) *Policie ČR*
- b) *BESIP*
- c) *Ministerstvo dopravy ČR*
- d) *Městská policie*
- e) *ÚAMK (Ústřední Automotoklub)*
- f) *Nadace Malina*
- g) *Autoklub ČR*

Druhá otázka je taktéž uzavřeného charakteru, avšak je zde možnost více odpovědí. Zjišťováno je, nakolik jsou respondentům pojmy spjaté s dopravní bezpečností známy. Respondentům jsou nejnámější pojmy Policie ČR (85% dotázaných), Ministerstvo dopravy ČR (67% dotázaných), Městská policie (63 % dotázaných) a BESIP (59% dotázaných). Nejméně známá je respondentům Nadace Malina se 17%.

Graf č. 2



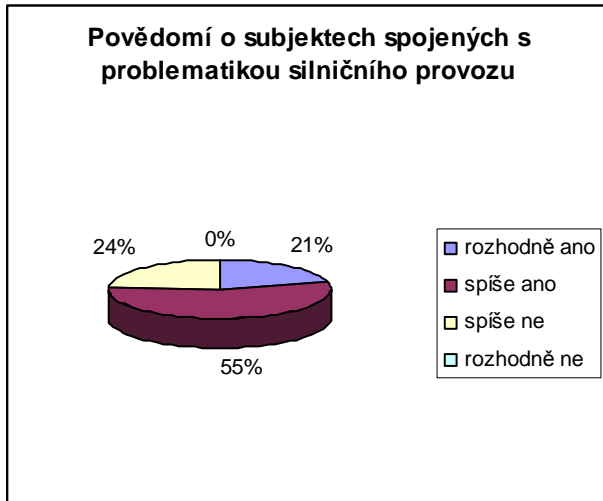
Zdroj: vlastní šetření

3. Máte povědomí o subjektech spojených s problematikou silničního provozu?

- a) rozhodně ano
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) rozhodně ne

Otázka má opět charakter otázky uzavřené, z grafu je zřejmé, že respondenti spíše mají povědomí o subjektech spojených s problematikou silničního provozu v 55% případech.

Graf č. 3



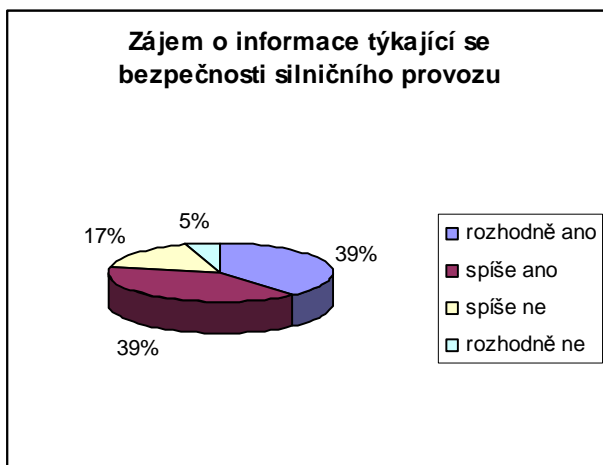
Zdroj: vlastní šetření

4. Máte zájem o informace týkající se bezpečnosti silničního provozu?

- a) rozhodně ano
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) rozhodně ne

Touto otázkou začíná druhá pomyslná část šetření týkající se bezpečnosti provozu. Na základě vyhodnocení jsme zjistili, že respondenti mají zájem o informace týkající se bezpečnosti silničního provozu. Rozhodně má o informace zájem 39% dotázaných, spíše má o informace zájem taktéž 39% dotázaných.

Graf č. 4



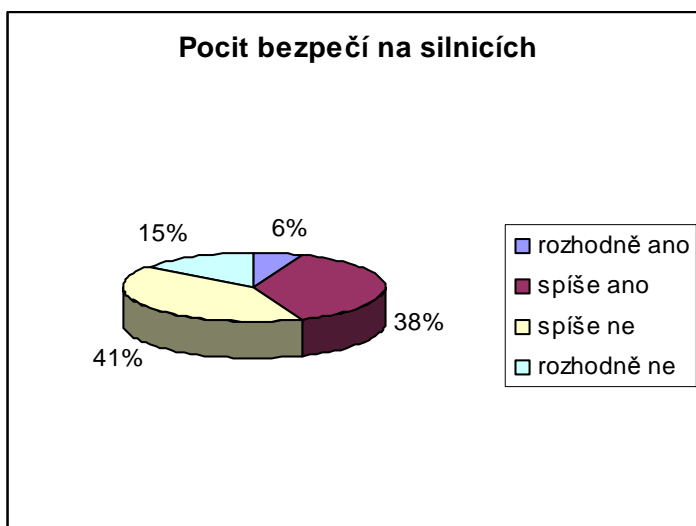
Zdroj: vlastní šetření

5. *Máte pocit bezpečí na silnicích (jako řidič, chodec, spolujezdec)?*

- a) *rozhodně ano*
- b) *spíše ano*
- c) *spíše ne*
- d) *rozhodně ne*

V pořadí páté otázky uzavřeného charakteru jsme sledovali, jak se naši respondenti cítí být v bezpečí v bezprostřední blízkosti silničního provozu. Odpovědi se velmi různily, ale všeobecně lze říci, že se dotazovaní v mnoha případech bezpečně necítí, 41% dotazovaných se spíše necítí bezpečně a celých 15% dotazovaných se na silnicích rozhodně bezpečně necítí. Malinko optimističtěji se tváří 38% dotazovaných a 6% se cítí naprosto bezpečně.

Graf č. 5



Zdroj: vlastní šetření

6. *O jaké informace v oblasti silničního provozu máte zájem?*

Otázka měla otevřený charakter. Z 82 respondentů nemělo žádný zájem o informace v oblasti silničního provozu 27 osob, 2 osoby měly zájem o všechny informace. Dále 13 dotazovaných se zajímalo o dopravní informace všeobecně, 12 osob se zajímalo o aktuální dopravní situaci, pouze 12 respondentů projevilo zájem o bezpečnost provozu, 6 osob zajímaly novely zákona a vyhlášky a dopravní značení zajímalo 3 osoby. Shodně po 2 respondentech byl konkrétní zájem o informace o bodovém systému, stacionárních radarech,

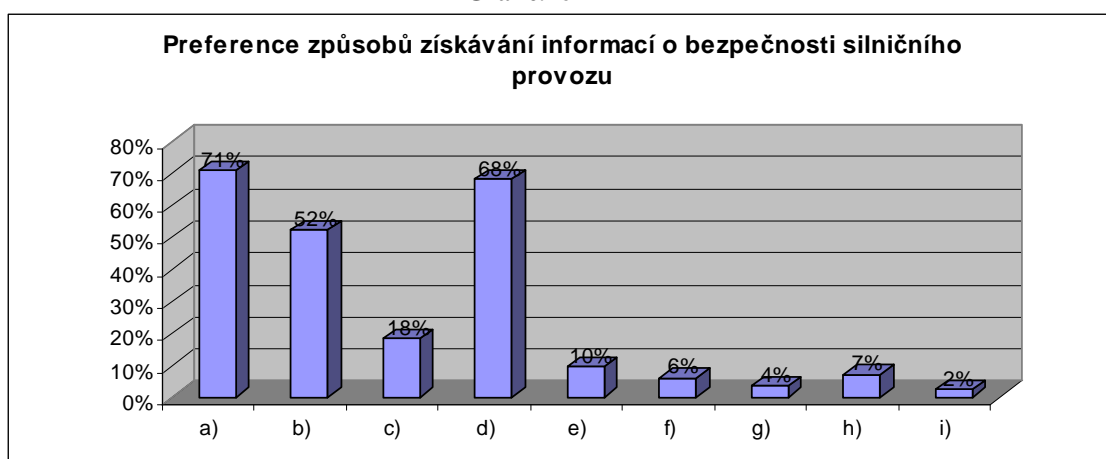
aktuální výluky v MHD a jedinci projeví zájem o řešení krizových situací, cenách pohonných hmot, technice automobilu, sankcích a pokutách.

7. *Jaké preferujete způsoby získávání informací o bezpečnosti silničního provozu?*

- a) *televize*
- b) *tisk*
- c) *rozhlasové relace*
- d) *internet*
- e) *letáky*
- f) *diskuse*
- g) *roadshow*
- h) *vývěsky*
- i) *další*

Z grafu jasně vyplývá, že nejoblíbenějšími způsoby získávání informací jsou televize, ze které čerpá informace celých 71% dotázaných, dále internet s 68% a tisk s 52% dotázaných. Otázka měla charakter uzavřený s možností vícero odpovědí.

Graf č. 6



Zdroj: vlastní šetření

8. *Využíváte Pražské integrované dopravy (PID)?*

- a) *ano*
- b) *ne*

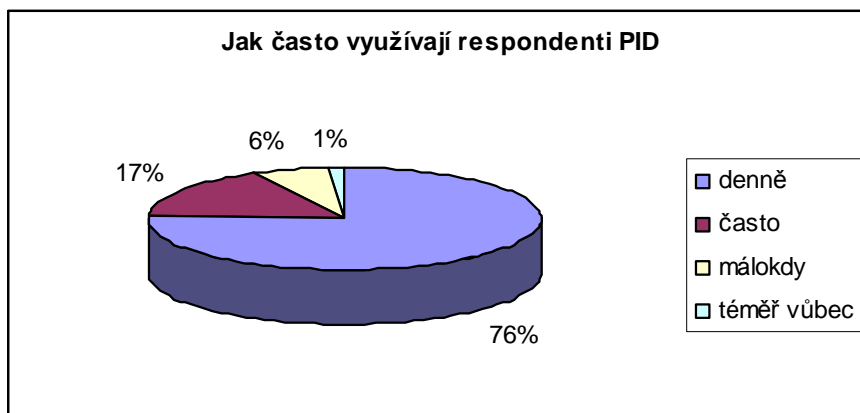
Osmou otázkou začíná třetí pomyslná část dotazníku, která se týká problematiky PID. Z celkových 82 respondentů využívá PID 78 osob, pouze 4 osoby nevyužívají služeb PID. Otázka měla uzavřený charakter.

9. *Jestliže ano, jak často?*

- a) *denně*
- b) *často*
- c) *málokdy*
- d) *téměř vůbec*

Z průzkumu jsme zjistili, že většina studujících respondentů využívá PID denně, jedná se o 76% dotázaných, opět forma uzavřeného charakteru otázky.

Graf č. 7



Zdroj: vlastní šetření

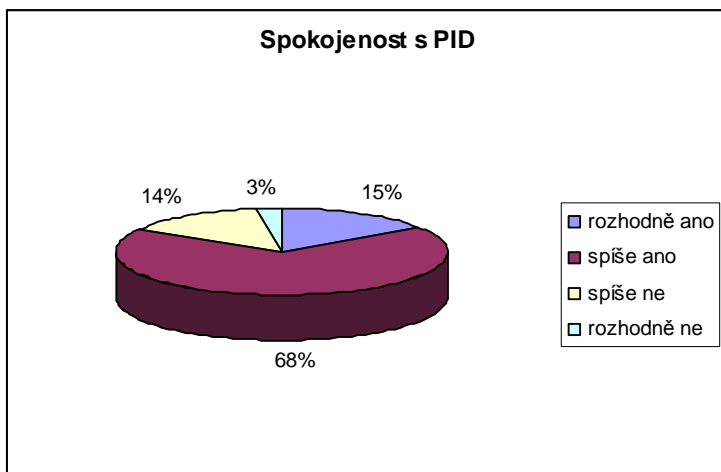
10. *Jste spokojeni s PID?*

- a) *rozhodně ano*
- b) *spíše ano*
- c) *spíše ne*
- d) *rozhodně ne*

Na základě vyhodnocení desáté otázky uzavřeného charakteru jsme zjistili, že jsou respondenti s PID spíše spokojeni a to v 68% případů.



Graf č. 8

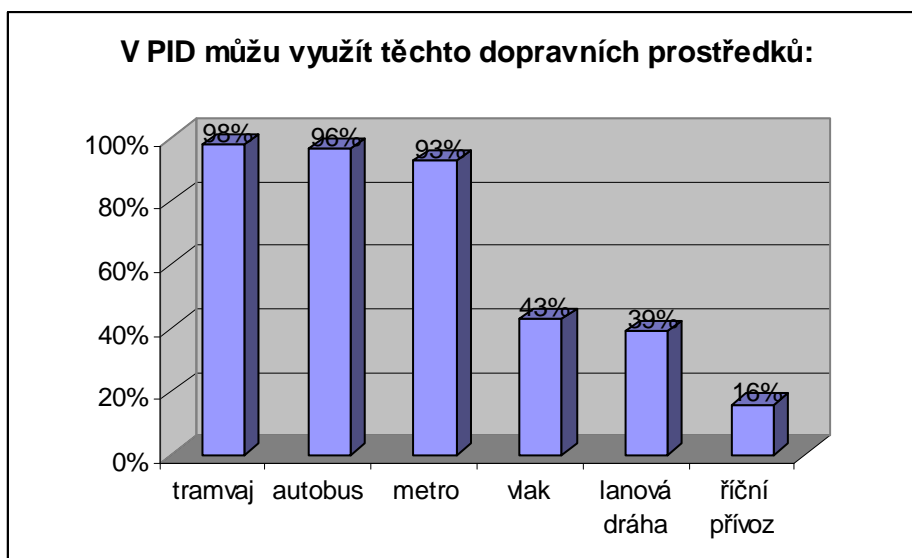


Zdroj: vlastní šetření

### 11. Jakých dopravních prostředků můžete využít v PID?

Otázka měla otevřený charakter, respondenti zde uváděli dopravní prostředky, které mohou využít v PID. Nejvíce uváděná byla tramvaj v 98% případů, následoval autobus s 96% a metro s 93% dotazovaných, nejméně byl zmiňován říční přívoz (16%).

Graf č. 9

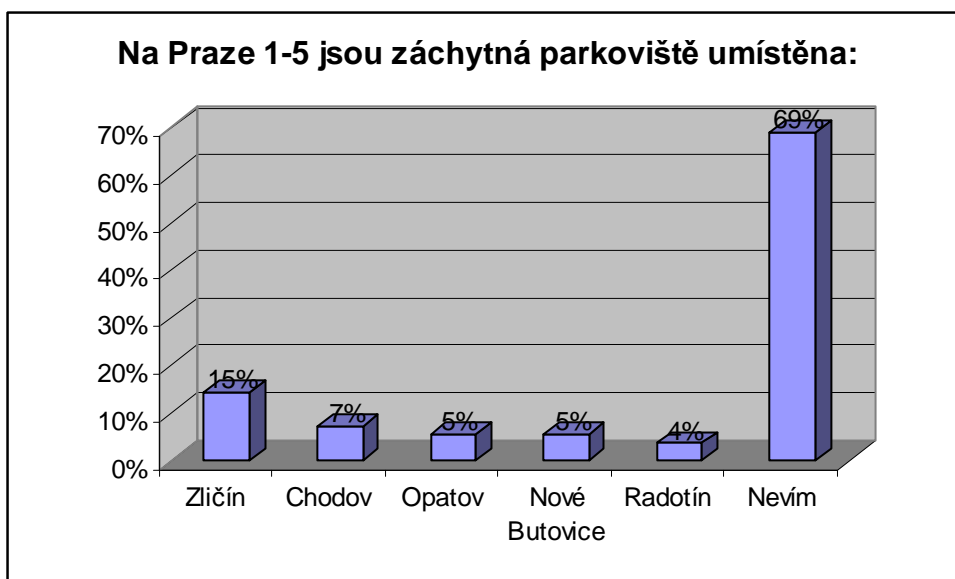


Zdroj: vlastní šetření

12. Znáte pojem záchytná parkoviště a kde jsou umístěna v Praze 1-5 ?

Otázka měla charakter otázky otevřené, zjišťovali jsme zde všeobecné znalosti z problematiky přechod z osobní dopravy na městskou (veřejnou) dopravu. Z celkového počtu 82 respondentů odpovědělo kladně na tuto otázku 55 osob, 27 osob pojem záchytná parkoviště neznají. Většina dotázaných však neměla povědomí o jejich umístění na území Prahy 1-5. Nejvíce uváděno bylo záchytné parkoviště na Zličíně (15% dotázaných).

Graf č. 10



Zdroj: vlastní šetření

13. Cestujete-li po Praze za účelem návštěvy historických pamětihodností, jaké dopravy nejčastěji využijete?

- a) městskou hromadnou dopravu
- b) osobní dopravu

Většina respondentů využívá v tomto případě městskou hromadnou dopravu (89% dotázaných), pouze 11% respondentů využije za účelem návštěvy historických pamětihodností nejčastěji osobní dopravu. Jedná se o uzavřený charakter otázky.

Graf č. 11



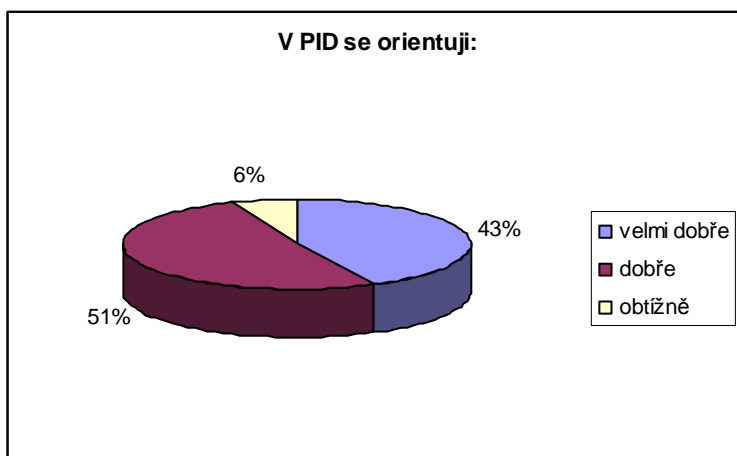
Zdroj: vlastní šetření

14. Orientujete se dobře v PID?

- a) velmi dobře
- b) dobře
- c) obtížně

V této otázce zjišťujeme, jak dobře se respondenti orientují v PID. Otázka má charakter uzavřený. Většina (51%) zhodnotila, že se v PID orientuje dobře, 43% dotázaných dokonce velmi dobře a pouze 6% se orientuje v PID obtížně.

Graf č. 12

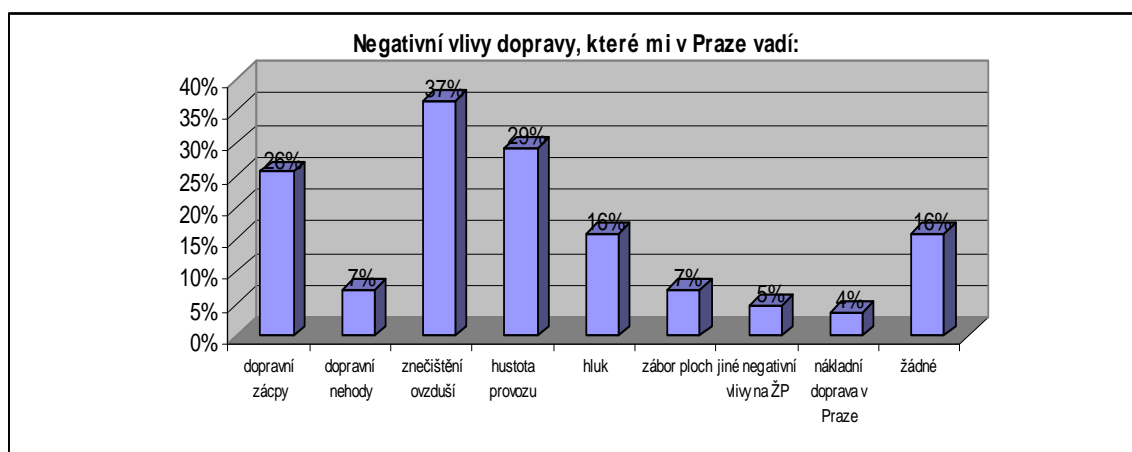


Zdroj: vlastní šetření

### 15. Jaké negativní vlivy dopravy v Praze Vám vadí?

Začátek pomyslné čtvrté části šetření týkající se vlivu dopravy na životní prostředí. Otázka otevřeného charakteru, ve které jsme zjišťovali, jaké negativní vlivy dopravy v Praze respondentům vadí. Největší četnost odpovědí mělo znečištění ovzduší u 37% dotázaných, dále hustota provozu a dopravní zácpy. 16% dotázaných žádné negativní vlivy dopravy nevadí.

Graf č. 13



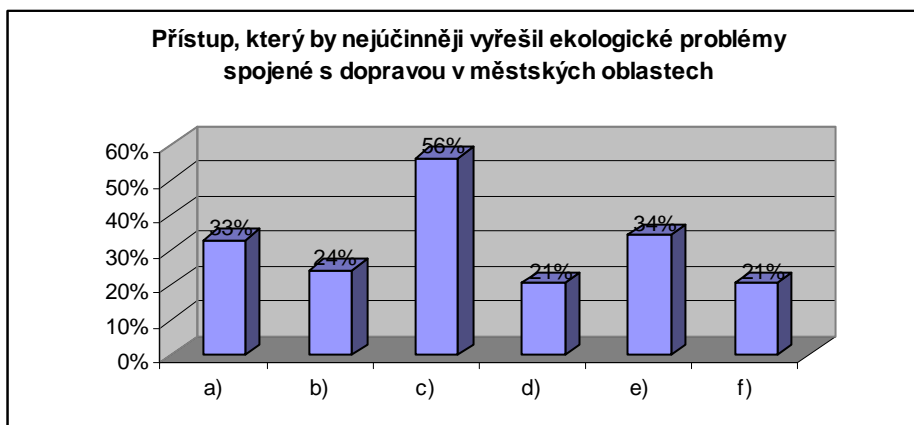
Zdroj: vlastní šetření

### 16. Který z následujících přístupů by podle Vás nejúčinněji vyřešil ekologické problémy spojené s dopravou v městských oblastech?

- zlepšení veřejné dopravy
- vybudování nových pěších zón
- radikální omezení automobilové dopravy
- vybudování dalších stezek pro cyklisty
- omezení možnosti parkování aut v centru města
- vybudování nových hlavních silničních tepen v měst. oblastech

V této otázce uzavřeného charakteru nejvyšší počet opakování získala možnost c) radikální omezení automobilové dopravy ve městě s 56% dotázaných, 34% respondentů by dále navrhovalo omezení možnosti parkování aut v centru města a 33% respondentů vidí jako možnost zlepšení situace ve zlepšení veřejné dopravy.

Graf č. 14



Zdroj: vlastní šetření

17. Víte, kdy se koná Evropský den bez aut?

Otázka otevřeného charakteru, ve které jsme zjišťovali všeobecné znalosti respondentů v oblasti dopravy, tedy pomyslná pátá část dotazníkového šetření všeobecných znalostí. Přesný den konání Evropského dne bez aut 22.9. znalo pouze 6 respondentů z celkového počtu 82 dotázaných.

18. Jaká je nejvyšší dovolená rychlost v obci?

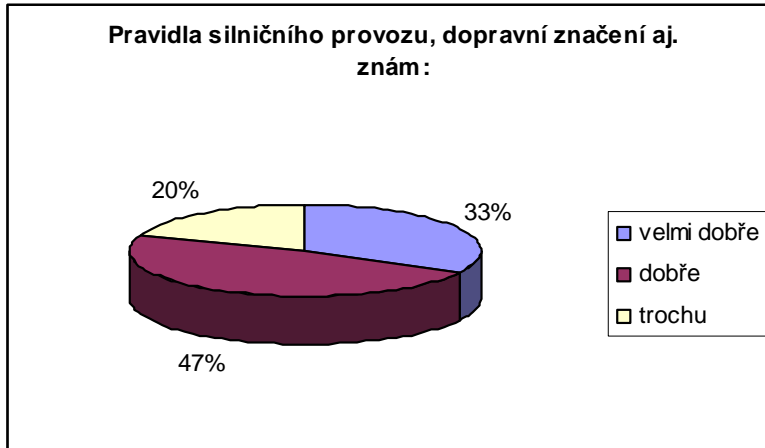
Tato otázka otevřeného charakteru byla zodpovězena zcela správně (50km/h) u 81 respondentů, pouze 1 respondent správnou odpověď neznal.

19. Jak dobře podle Vás ovládáte pravidla silničního provozu, dopravní značení aj.?

- a) velmi dobře
- b) dobře
- c) trochu

Na základě vyhodnocení této otázky uzavřeného charakteru jsme zjistili, že 47% respondentů se domnívá, že zná dobře pravidla silničního provozu, dopravní značení aj., 33% se domnívá, že se v problematice orientuje velmi dobře a 20% respondentů ovládá tato pravidla jen trochu.

Graf č. 15



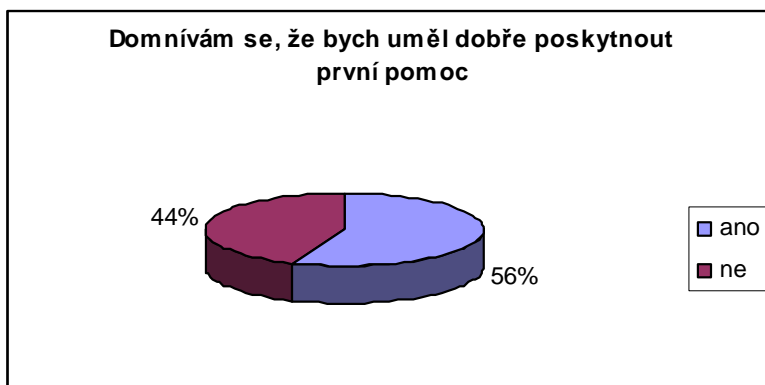
Zdroj: vlastní šetření

20. Uměli byste dobře poskytnout první pomoc?

- a) ano
- b) ne

I přesto, že otázka má charakter ryze otázky uzavřené, mnoho respondentů váhalo nad odpovědí. Hlavním důvodem byly pochybnosti, zda by jim menší či větší teoretické znalosti této problematiky stačily v praxi – v případě nutnosti poskytnutí první pomoci se 56% respondentů domnívá, že by uměli dobře poskytnout první pomoc, zbylých 44% si nemyslí, že by zvládli poskytnout první pomoc.

Graf č. 16



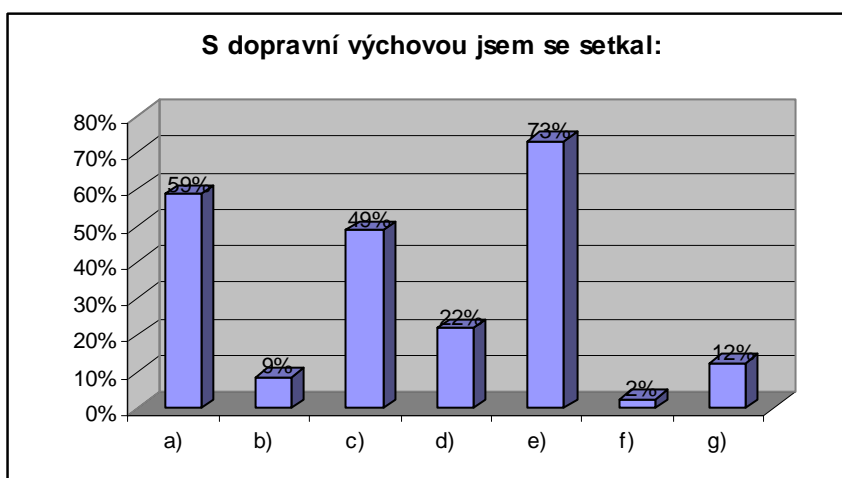
Zdroj: vlastní šetření

21. Kde jste se setkal/a s dopravní výchovou (označte všechny varianty)?

- a) v rodině
- b) v mateřské škole
- c) na základní škole
- d) na střední škole
- e) získáním řidičského oprávnění
- f) různé druhy kurzů
- g) ostatní

Touto otázkou začíná pomyslná šestá část šetření, ve které zjišťujeme, kde a jak se respondenti setkali s dopravní výchovou. Z grafu jasně vyplývá, že respondenti přišli s dopravní výchovou do styku v 73% získáním řidičského oprávnění, 59% respondentů se s dopravní výchovou setkala v rodině a 49% respondentů na základní škole. Můžeme však sledovat, že jsou zde dost velké prostory pro zlepšení přítomnosti dopravní výchovy především u mateřských a středních škol, které dosahovaly velmi nízkých hodnot.

Graf č. 17



Zdroj: vlastní šetření

22. Účastnil/a jste se někdy výukového programu na dětských dopravních hřištích, výuka pro cyklisty aj.?

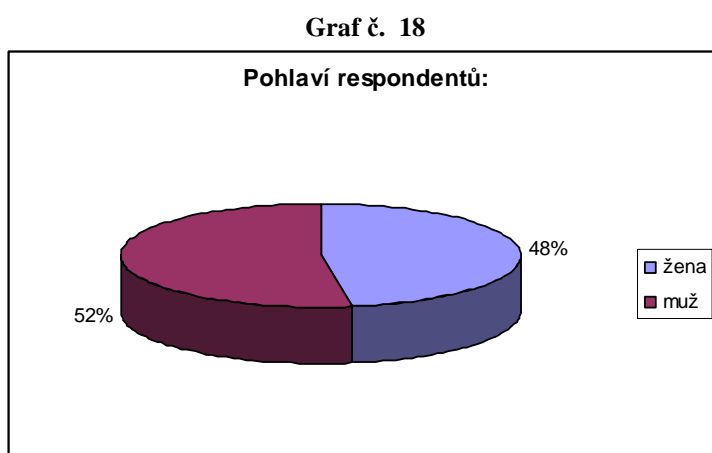
- a) ano
- b) ne

Otázka má uzavřený charakter, zjišťujeme zde přítomnost různých druhů výukových programů, které by měly být již běžnou součástí výuky týkající se problematiky dopravní výchovy především na základních a středních školách. Z šetření však vyplynulo, že tímto druhem výukových programů prošlo pouze 40% respondentů, 60% dotazovaných se s těmito programy v praxi nesetkalo.

23. *pohlaví:*

- a) *žena*
- b) *muž*

Demografický údaj, který jsme si v grafu promítli, nám zobrazuje složení zkoumaného vzorku dle pohlaví respondentů. Převažují muži (52%), ženy (48%).



Zdroj: vlastní šetření

24. *Vlastníte řidičské oprávnění?*

- a) *ano*
- b) *ne*

V této otázce uzavřeného charakteru zjišťujeme, zda respondenti dosáhli vzdělání v oblasti dopravní výchovy, a to absolvováním řidičských kurzů s následným splněním zkoušky a získáním řidičského oprávnění. Z šetření vyplynulo, že 73% respondentů tohoto stupně dopravní výchovy již dosáhlo.



Graf č. 19



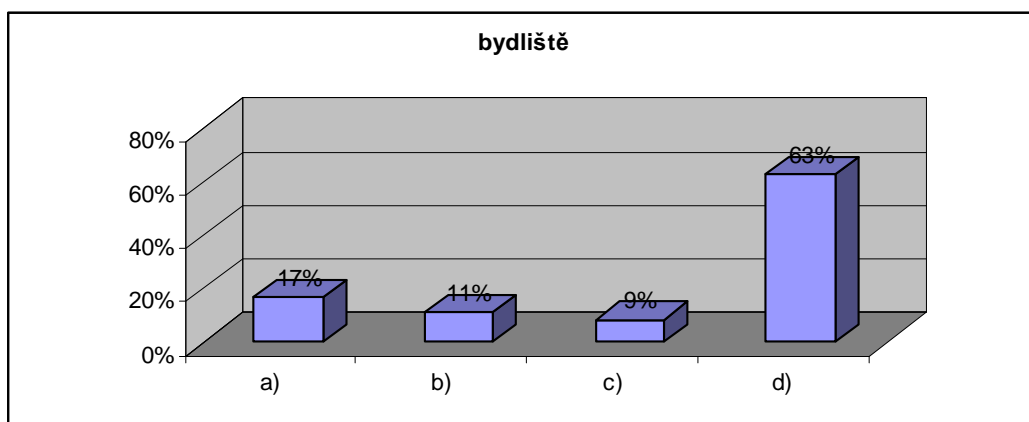
Zdroj: vlastní šetření

25. *pocházím z obce s:*

- a) *méně než 10 tis. obyvatel*
- b) *10 - 50 tis. obyvatel*
- c) *50 - 100 tis. obyvatel*
- d) *100 tis. a více obyvatel*

Další demografický ukazatel nám v grafu zobrazuje, odkud náš zkoumaný vzorek respondentů pochází. Jedná se o vysokoškolské studenty, kteří v 63% pochází z měst větších než 100 tis. obyvatel, v počtu 17% respondentů je zde zastoupen segment studentů, kteří pochází z obcí s méně než 10 tis. obyvateli. 11% respondentů pochází z obcí s 10 – 50 tis. obyvateli a 9% z obcí s 50 – 100 tis. obyvateli.

Graf č. 20

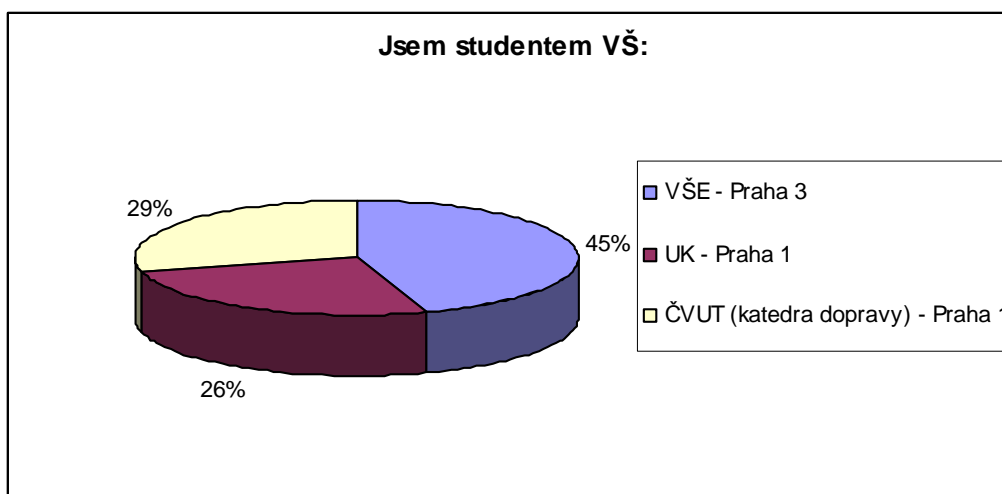


Zdroj: vlastní šetření

## 26. Jsem studentem vysoké školy (uved'te jaké):

V posledním bodu šetření jsme zjišťovali, na jakých univerzitách náš sledovaný vzorek vysokoškolských studentů studuje. Zaměřili jsme se na VŠ, které mají sídlo na Praze 1-5. Z 82 dotázaných studuje Vysokou školu ekonomickou se sídlem na Praze 3 celých 45%, Univerzitu Karlovu se sídlem na Praze 1 studuje 26% dotázaných a 29% dotázaných studuje na ČVUT – průzkum probíhal v blízkosti katedry dopravy, která má sídlo na Praze 1.

Graf č. 21



Zdroj: vlastní šetření

### 8.1 Závěr dotazníkového šetření

Shrneme-li výzkum, který byl prováděn pomocí dotazníkového šetření v měsících leden – březen 2007, dojdeme k několika závěrům. Výzkum byl prováděn na území nebo v bezprostřední blízkosti vysokých škol sídlících v Praze 1 - 5, kde se sledovaný segment vysokoškolských studentů pohybuje. Výzkum byl prováděn na vzorku 82 respondentů.

Pokud bychom chtěli vyhodnotit blíže jednotlivé respondenty, lze konstatovat, že se jednalo především o dotazované, kteří vlastní řidičské oprávnění (73% dotázaných), s bydlištěm ve městě s počtem obyvatel přesahujícím 100 tis. obyvatel u 63% dotázaných. Dá se předpokládat, že většina z těchto respondentů si vybrala vysokou školu v místě svého trvalého bydliště. Sledovaný vzorek 82 respondentů se sestával z 52% mužů a 48% žen. Výzkum byl prováděn na vysokých školách. Na Praze 3 to byla Vysoká škola ekonomická

(45% dotázaných), Univerzita Karlova se sídlem na Praze 1 (26% dotázaných) a ČVUT Dopravní fakulta na Praze 1 (29% dotázaných).

V první pomyslné části týkající se povědomí respondentů o subjektech spojených s dopravní problematikou lze konstatovat, že 62% dotázaných studentů se cítí být ve vztahu k silničnímu provozu především chodcem. Respondenti mají nejvíce povědomí o subjektech: Policie ČR (85%), Ministerstvo dopravy ČR (67%), Městská policie (63%) a BESIP (59%). Nadpoloviční většinu (55% dotázaných) tvořili respondenti, kteří spíše mají povědomí o těchto subjektech.

V druhé části dotazníkového šetření, která se týká problematiky bezpečnosti provozu, respondenti spíše mají zájem o informace týkající se bezpečnosti provozu z 39% dotázaných, stejná část však spíše zájem o tyto informace nemá. Subjektivní pocit bezpečí na silnicích spíše má jen 38% dotázaných, spíše nemá pocit bezpečí 41% dotázaných a velký podíl má i 15% dotázaných, kteří se rozhodně bezpečně necítí. Poměrně velká část 27 dotázaných nemá vůbec zájem o informace týkající se problematiky provozu. Nejvíce četné odpovědi respondentů, kteří mají zájem o tuto problematiku - 13 dotázaných se zajímalo o dopravní informace všeobecně, 12 osob se zajímalo o aktuální dopravní situaci, 12 respondentů projevilo zájem o bezpečnost provozu, 6 osob zajímaly novely zákona a vyhlášky a dopravní značení zajímalo 3 osoby. Z čehož jasně vyplývá, jak malá část respondentů se zajímá o bezpečnost provozu. Nejoblíbenějšími způsoby získávání informací jsou televize, ze které čerpá informace celých 71% dotázaných, dále internet s 68% a tisk s 52% dotázaných.

V pořadí třetí pomyslné části dotazníku je řešena problematika Pražské integrované dopravy. Z 82 respondentů využívá PID 78 osob, ve většině případů denně (76%) nebo často (17%). Celých 68% dotázaných je spíše spokojeno se službami PID. Otázka, ve které respondenti odpovídali na možnosti prostředků, které mohou využít v rámci PID, byla nejčastěji zmiňována tramvaj, autobus a metro. Na vlak, lanovou dráhu a říční přívoz mnoho respondentů zapomínalo, nebo nevěděli o jejich začlenění do PID. Pojem záchytná parkoviště znalo pouze 55 respondentů, přičemž 69% z nich nevědělo o jejich umístění na Praze 1–5. Nejčastěji bylo zmiňováno záchytné parkoviště na Zličíně (15% dotázaných). V případě, že by respondenti cestovali po městě za účelem návštěvy historických pamětihodností, využili by za tímto účelem městskou hromadnou dopravu v 89% případů. Z šetření dále vyplynulo, že se respondenti orientují v PID dobře (51%) nebo dokonce velmi dobře (43%).

Ve čtvrté části dotazníku jsme se zaměřili na problematiku vlivu dopravy na životní prostředí. Největší četnost odpovědí mělo znečištění ovzduší u 37% dotázaných, dále hustota provozu a dopravní zácpy, 16% respondentů uvedlo, že jim žádné negativní vlivy dopravy nevadí, což je poměrně překvapivé zjištění. Dále se jako dobré opatření proti těmto škodlivým vlivům dopravy jeví respondentům radikální omezení automobilové dopravy ve městě s 56% dotázaných, 34% respondentů by dále navrhovalo omezení možnosti parkování aut v centru města a 33% respondentů vidí jako možnost zlepšení situace ve zlepšení veřejné dopravy.

Pomyslná pátá část dotazníku se zaměřila na všeobecné znalosti respondentů v oblasti dopravy. Zjistili jsme, že převážná část respondentů neví, kdy se koná Evropský den bez aut, pouze 6 dotázaných znalo správnou odpověď. Otázka, jaká je nejvyšší předepsaná rychlost v obci, byla již téměř 100% správně zodpovězena s výjimkou jednoho respondenta. Pravidla silničního provozu ovládá dobře 47% dotázaných, 33% se domnívá, že se v problematice orientuje velmi dobře a 20% respondentů ovládá tato pravidla jen trochu. Ovšem velkým zklamáním byl výsledek šetření u otázky první pomoci, kde se pouze 56% dotázaných domnívalo, že by ji zvládli správně poskytnout.

Poslední šestou částí jsme sledovali, kde a jakým způsobem se mohli respondenti setkat s dopravní výchovou. Z šetření jasně vyplývá, že respondenti přišli s dopravní výchovou do styku v 73% získáním řidičského oprávnění, 59% respondentů se s dopravní výchovou setkalo v rodině a 49% respondentů na základní škole. Můžeme však sledovat, že jsou zde dost velké prostory pro zlepšení přítomnosti dopravní výchovy především u mateřských a středních škol, které dosahovaly velmi nízkých hodnot. Dalším alarmujícím zjištěním byl velký počet (60%) dotázaných, kteří se nikdy neúčastnili výukového programu na dětských dopravních hřištích, výuky pro cyklisty aj.

Souhrnem lze konstatovat, že dopravní gramotnost není u sledovaného segmentu vysokoškolských studentů na dostatečné úrovni. Vzhledem k tomu, že jsou respondenti studenti vysokých škol, a tedy prošli všemi stupni ve školství, dalo by se předpokládat, že by měli být dostatečně vybaveni znalostmi z oblasti dopravní problematiky. Dotazníkové šetření nám však odhalilo, že znalosti studentů nejsou na tak dobré úrovni, jak se předpokládalo.

## 8.2 Doporučení

Můžeme se domnívat, že hlavním problémem je zde nedostatečné začlenění dopravní výchovy do předmětů vyučovaných na školách (mateřských, základních, středních), absence správné dopravní výchovy v rodinách, často opomíjená teoretická výuka v autoškolách aj. Dalším aspektem je jistě poměrně malý zájem mládeže o informace týkající se dopravní problematiky. Na druhé straně jsou to ale také stále ještě nedostatečně prezentované materiály k této problematice.

Řešení bychom spatřovali ve větší osvětě dopravní problematiky v médiích jako je internet, televize, tisk aj. Dále v řádném začlenění dopravní výchovy do jednotlivých příbuzných předmětů na různých stupních ve školství. Optimální by byl samozřejmě samostatný předmět, ale to se ukázalo být zatím nereálnou ideou, ačkoli v některých státech EU tato výuka existuje a dle výsledků např. dětské úmrtnosti na silnicích také funguje. Školy by také měly více využívat možností programů, mezi něž patří programy pro výuku začínajících cyklistů, výuka na dětských dopravních hřištích, dopravně-výchovné pořady pro děti a mládež, interaktivní dětská divadelní představení a mnoho dalších, které různé subjekty (BESIP, Ministerstvo dopravy ČR, Policie ČR aj.) školám nabízejí. Toto vše by samozřejmě měla vhodně doplňovat rodina od nejútlejšího věku dítěte. Vzhledem k tomu, že v dospělosti je již rozvíjení vědomostí jednotlivců v této problematice ponecháno jen na nich samotných, domnívám se, že i zde by byl velký prostor pro zlepšení speciálními kurzy např. pro problémové řidiče, více volně přístupných seminářů k této problematice, které by byly dostatečně medializované.

## 9. Závěr

Cílem práce bylo analyzovat dopravní služby v Praze 1 – 5 jako nedílnou součást cestovního ruchu. Dalším velkým cílem bylo provést výzkum na segmentu vysokoškolských studentů a zjistit tak, v jakých oblastech by byla možná náprava a posléze navrhnout možnosti zlepšení dopravní gramotnosti studentů na Praze 1 – 5.

V první řadě jsme se zaměřili na dopravu všeobecně od jejího historického vývoje po návaznost na různé obory, kterými jsou vědní disciplíny zabývající se dopravou, ekonomika dopravy, management dopravy, vliv dopravy na životní prostředí a nechyběla ani všeobecná klasifikace dopravy. Teprve poté jsme přistoupili k analýze dopravy a posléze dopravních služeb v rámci cestovního ruchu a dále jsme je specifikovali. V druhé řadě jsme se zaměřili na hlubší analýzu dopravy a dopravních služeb na území města Prahy, především na Pražskou integrovanou dopravu, která se sestává z Městské hromadné dopravy a vnější hromadné dopravy a dalších druhů dopravy a dopravních služeb, které se v Praze vyskytují. Tyto všechny dopravní služby jsou v Praze k dispozici nejen rezidentům, kteří s její pomocí cestují do zaměstnání, škol aj., ale hojně se využívají i v oblasti cestovního ruchu. V poslední části kapitoly „doprava v Praze“ jsme si tedy shrnuli, kam návštěvníci v Praze nejčastěji zavítají, za jakým účelem do Prahy přijíždějí a jak jsou s veřejnou dopravou v Praze a jejími službami, které často pro své cesty po městě využívají, spokojeni. V sedmé kapitole jsme analyzovali teorii dopravní výchovy, která by měla být důležitým nástrojem pro utváření dopravní gramotnosti studentů a měla by ji tak vhodným způsobem utvářet a doplňovat. Poslední částí práce bylo dotazníkové šetření prováděné na segmentu vysokoškolských studentů, kteří se vzdělávají na vysokých školách se sídlem v Praze 1 – 5. Z výzkumu jsme vyhodnotili několik závěrů, kterými jsou: stav dopravní gramotnosti u vysokoškolských studentů, jejich zájem o dopravní problematiku, jejich znalosti, spokojenost s dopravními službami a v neposlední řadě, kolik respondentů prošlo alespoň některými z nabízených programů týkajících se dopravní výchovy a dopravní výchovou všeobecně. Z výsledku šetření lze konstatovat, že dopravní gramotnost, kterou jsme sledovali, není na dostatečné úrovni. Vzhledem k tomu, že respondenty byli studenti vysokých škol, a tedy prošli všemi stupni ve školství, dalo by se předpokládat, že by měli být dostatečně vybaveni znalostmi z oblasti dopravní problematiky. Dotazníkové šetření nám však odhalilo, že znalosti studentů nejsou na tak dobré úrovni, jak se předpokládalo.

Existuje zde však bezpočet možností pro zlepšení dopravní gramotnosti, které doufejme, budou do budoucna běžnou součástí našeho vzdělávání a utvoří nám tak celistvější pohled na dopravní problematiku.

## 10. Summary

The key subject of this thesis was transportation and transport education as a reflection of transport literacy in the Prague 1 – 5 region. The main objective was to analyze transport services in the specified region as an integral part of the tourist trade. Our goal was researching the university student segment and coming up with improvements in transport literacy of the group in question based on the survey results analysis.

We aimed at transport in general, from its historical origins to the connection to other science disciplines such as transport economy, management and logistics, environmental issues and general classification. We analyzed the transport and transportation services as a part of the tourist trade in Prague. Mainly the Prague Integrated Transport (PID) which consists of the Prague Public Transport and Outer Public Transport and other types of transport and transport services. We researched the theory of transport education, which should be an important tool for enhancing transport literacy in the student segment and should be an integral part of the overall education. There is a survey inquiry with the target group being students of Prague 1 – 5 universities. The outcome of the survey is the state of transport literacy, interest in the transport field, general knowledge in the specified fields and overall satisfaction. We also noted how many students went through the transport education programmes.

The results show that the transport literacy is unsatisfactory. We assumed better knowledge based on the fact that the target group went through the whole educational system and should be well equipped with the appropriate knowledge.

Fortunately, there are numerous ways of improving the transport literacy we believe will be a part of our education and will present the student with a clearer picture of the transport issue.

**Key words:** transport, transport education, transport literacy.



## 11. Přehled použité literatury

### Tištěné dokumenty - monografie

1. BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Univerzita Karlova, 1999. 114 s. ISBN 80-7184-923-5.
2. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Vysoká škola ekonomická v Praze : Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0772-2. Marketing a ceny v dopravě, s. 123.
3. FRANCOVÁ, E. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2003. ISBN 80-244-0719-1. Doprava, s. 79.
4. HESKOVÁ, M., et al. *Cestovní ruch*. [s.l.] : Fortuna, 2006. ISBN 80-7168-948-3. s. 109.
5. INDROVÁ, J., et al. *Cestovní ruch I*. Praha : Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0799-4. Dopravní služby, s. 51.
6. KAREŠ, J., VANĚČEK, D. *Technika zpracování diplomových, bakalářských a jiných písemných prací*. 2. přeprac. vyd. České Budějovice : JČU v Českých Budějovicích - KŘ, 2001. s. 13.
7. KIKUŠOVÁ, S. *Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy*. Bratislava : UK Bratislava, Pedagogická fakulta, Katedra predškolskej a elementárnej pedagogiky, 2004. Nepublikovaný materiál. s. 31.
8. LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. UK Praha : Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
9. MIRVALD, S. *Doprava lidská aktivita budoucnosti*. In: Gardavský, V. (ed.): *Otázky geografie č. 1*. Praha: ČGS, 1994. s. 43-62.
10. ORIEŠKA, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha : IDEA SERVIS, 1996. ISBN 80-85970-11-2. Dopravní služby, s. 39, s. 59-60.
11. PETROVSKÝ, A. *Výkladový slovník dopravný*. Bratislava : Alfa (vydavateľstvo technickej a ekonomickej literatúry), 1983. ISBN 63-137-83. s. 101, 103, 107.
12. PUPALA, B., ZÁPOTOČNÁ, O. *Gramotnosť v zmysle jazykovej kompetencie*. In rané štúdie o ranej gramotnosti. Bratislava : UK Bratislava, 2003. ISBN 80-223-1806-X. s. 9-13, s. 268.

13. ŘEZNÍČEK, B., KOUSAL, M. *Životné prostredie a doprava*. Bratislava : ALFA (vydavateľstvo technickej a ekonomickej literatúry), 1986. ISBN 63-031-86. s. 10-40.
14. ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu - doprava I.* [s.l.] : JU ZF České Budějovice, 1997. ISBN 80-7040-210-5. s. 3-9, s. 19-21.
15. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie : Historie, teorie, výzkum, aplikace*. Praha : Univerzita Karlova, 1995. ISBN 80-7066-981-0. s. 19.
16. TRNKOVÁ, O., et al. *Území a cestovní ruch*. Praha : Vysoká škola ekonomická, 1993. ISBN 80-7079-123-3. s. 61-63.

### **Elektronické dokumenty**

#### **Webové stránky:**

1. *Městská hromadná doprava* [online]. [2002] , 20.12.2006 [cit. 2007-03-12]. Dostupný z WWW:  
<[http://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1\\_hromadn%C3%A1\\_doprava](http://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1_hromadn%C3%A1_doprava)>.
2. *Integrovaný dopravní systém* [online]. [2002] , 2.1.2007 [cit. 2007-02-03]. Dostupný z WWW:  
<[http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD\\_dopravn%C3%AD\\_syst%C3%A9m](http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD_dopravn%C3%AD_syst%C3%A9m)>
3. *Integrovaný dopravní systém v ČR* [online]. [2002] , 2.1.2007 [cit. 2007-02-03].  
Dostupný z WWW:  
<[http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD\\_dopravn%C3%AD\\_syst%C3%A9m](http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD_dopravn%C3%AD_syst%C3%A9m)>
4. *Dopravní výchova* [online]. c2005 , 26.1.2005 [cit. 2007-03-12]. Dostupný z WWW:  
<[http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni\\_vychova/](http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/)>.
5. *Historie dopravy v Praze* [online]. c2007 , 22.5.2006 [cit. 2007-02-06]. Dostupný z WWW: <[http://www.pis.cz/cz/praha/doprava/historie\\_dopravy\\_v\\_praze](http://www.pis.cz/cz/praha/doprava/historie_dopravy_v_praze)>.
6. *Doprava : Taxi* [online]. c2006 , 2.1.2007 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW:  
<<http://www.pis.cz/cz/praha/doprava/taxi>>.
7. *Pražská informační služba : Turisté a návštěvníci Prahy - výsledky průzkumu 2004* [online]. c2007 [cit. 2007-03-21]. Dostupný z WWW:  
<[http://www.pis.cz/cz/praha/zakladni\\_info](http://www.pis.cz/cz/praha/zakladni_info)>.
8. [www.praha-mesto.cz](http://www.praha-mesto.cz)
9. [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz)
10. [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)

11. www.ibesip.cz

12. www.pis.cz

### **Elektronické články:**

1. Veřejná osobní doprava. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.
2. Doprava v klidu. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.
3. Cyklistická doprava. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.
4. Pěší provoz. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.
5. Letecká doprava. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.
6. Vodní doprava. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.

## 12. Přílohy

Příloha č. 1 – Dotazníkové šetření

Příloha č. 2 – Praha (samosprávní rozdělení, územní členění), mapa

Příloha č. 3 – Doprava (vybrané údaje o hl. m. Praze k 31.12.2005), tab.

Příloha č. 4 – Turisty nejvíce navštěvované části města Prahy, mapa

Příloha č. 5 – PID (tarifní pásma a přehled příměstských linek), mapa

Příloha č. 6 – Schéma linek metra, mapa

Příloha č. 7 – Denní provoz kolejové dopravy, mapa

Příloha č. 8 – Metro a autobusy PID, mapa

Příloha č. 9 – Metro a tramvaje PID, mapa

Příloha č. 10 – Informační střediska Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.

Příloha č. 11 – Hodnocení služeb v Praze (zahraničními návštěvníky), tab.

Příloha č. 12 – Seznam dětských dopravních hřišť, tab

## Příloha č. 1

## Dotazníkové šetření

Jmenuji se Pavlína Albrechtová, jsem studentkou ekonomické fakulty Jihočeské univerzity, KCR – Tábor. Toto dotazníkové šetření bude využito pouze pro potřeby výzkumu v mé bakalářské práci a je naprosto anonymní.

Děkuji Vám za jeho řádné vyplnění.

- 1) Jste účastníkem silničního provozu nejčastěji jako (zakroužkujte):
  - a) chodec
  - b) spolujezdec
  - c) řidič
  
- 2) O jakých subjektech spojených s problematikou silničního provozu máte povědomí (zakroužkujte)?
  - a) Policie ČR
  - b) BESIP
  - c) Ministerstvo dopravy ČR
  - d) Městská policie
  - e) ÚAMK (Ústřední Automotoklub)
  - f) Nadace Malina
  - g) Autoklub ČR
  
- 3) Máte povědomí o subjektech spojených s problematikou silničního provozu?
  - a) rozhodně ano
  - b) spíše ano
  - c) spíše ne
  - d) rozhodně ne
  
- 4) Máte zájem o informace týkající se bezpečnosti silničního provozu?
  - a) rozhodně ano
  - b) spíše ano
  - c) spíše ne
  - d) rozhodně ne
  
- 5) Máte pocit bezpečí na silnicích (jako řidič, chodec, spolujezdec)?
  - a) rozhodně ano
  - b) spíše ano
  - c) spíše ne
  - d) rozhodně ne
  
- 6) O jaké informace v oblasti silničního provozu máte zájem?
  
- 7) Jaké preferujete způsoby získávání informací o bezpečnosti silničního provozu?
  - a) televize
  - b) tisk
  - c) rozhlasové relace
  - d) internet
  - e) letáky
  - f) diskuse
  - g) roadshow
  - h) vývěsky
  - i) další

- 8) Využíváte Pražské integrované dopravy (PID)?
- ano
  - ne
- 9) Jestliže ano, jak často?
- denně
  - často
  - málokdy
  - téměř vůbec
- 10) Jste spokojeni s PID?
- rozhodně ano
  - spíše ano
  - spíše ne
  - rozhodně ne
- 11) Jakých dopravních prostředků můžete využít v PID?
- 12) Znáte pojem záchytná parkoviště a kde jsou umístěna v Praze 1-5?
- 13) Cestujete-li po Praze za účelem návštěvy historických pamětihodností, jaké dopravy nejčastěji využijete?
- městskou hromadnou dopravu
  - osobní dopravu
- 14) Orientujete se dobře v PID?
- velmi dobře
  - dobře
  - obtížně
- 15) Jaké negativní vlivy dopravy v Praze Vám vadí?
- 16) Který z následujících přístupů by podle Vás nejúčinněji vyřešil ekologické problémy spojené s dopravou v městských oblastech?
- zlepšení veřejné dopravy
  - vybudování nových pěších zón
  - radikální omezení automobilové dopravy
  - vybudování dalších stezek pro cyklisty
  - omezení možnosti parkování aut v centru města
  - vybudování nových hlavních silničních tepen v měst. oblastech
- 17) Víte, kdy se koná Evropský den bez aut?
- 18) Jaká je nejvyšší dovolená rychlost v obci?
- 19) Jak dobře podle Vás ovládáte pravidla silničního provozu, dopravní značení aj.?
- velmi dobře
  - dobře
  - trochu

- 20) Uměli byste dobře poskytnout první pomoc?
- a) ano
  - b) ne
- 21) Kde jste se setkal/a s dopravní výchovou (označte všechny varianty)?
- a) v rodině
  - b) v mateřské škole
  - c) na základní škole
  - d) na střední škole
  - e) získáním řidičského oprávnění
  - f) různé druhy kurzů
  - g) ostatní
- 22) Účastnil/a jste se někdy výukového programu na dětských dopravních hřištích, výuka pro cyklisty aj.?
- a) ano
  - b) ne
- 23) pohlaví:
- a) žena
  - b) muž
- 24) Vlastníte řidičské oprávnění?
- a) ano
  - b) ne
- 25) pocházím z obce s:
- a) méně než 10 tis. obyvatel
  - b) 10 - 50 tis. obyvatel
  - c) 50 - 100 tis. obyvatel
  - d) 100 tis. a více obyvatel
- 26) Jsem studentem vysoké školy (uved'te jaké):<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> zdroj: vlastní šetření

## Příloha č. 2

### *Praha - Samosprávné rozdělení*

Území Prahy tvoří jednotný správní a samosprávný celek - hlavní město Prahu. Vnitřně se dělí v současné době na 22 městských správních obvodů a na 57 městských částí.

#### **Územní členění Prahy 1 – 5:**

**Praha 1** (Praha 1)

**Praha 2** (Praha 2)

**Praha 3** (Praha 3)

**Praha 4** (Praha 4, Praha-Kunratice, Praha 11, Praha-Újezd, Praha-Šeberov, Praha 12, Praha-Libuš)

**Praha 5** (Praha 5, Praha-Slivenec, Praha 13, Praha-Řeporyje, Praha 16, Praha-Velká Chuchle, Praha-Lochkov, Praha-Lipence, Praha-Zbraslav, Praha-Zličín).<sup>2</sup>



3

<sup>2</sup> zdroj: *Praha : Územní členění* [online]. 2002 , 29.3.2007 [cit. 2007-03-30]. Dostupný z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Praha#Spr.C3.A1vn.C3.AD\\_a\\_samospr.C3.A1vn.C3.A9\\_C4.8Dlen.C4.9Bn.C3.AD](http://cs.wikipedia.org/wiki/Praha#Spr.C3.A1vn.C3.AD_a_samospr.C3.A1vn.C3.A9_C4.8Dlen.C4.9Bn.C3.AD)>.

<sup>3</sup> zdroj: *Informační server Praha : Samosprávné rozdělení* [online]. 7.11.2006 [cit. 2007-03-30]. Dostupný z WWW: <<http://www.praha-mesto.cz/%28gy44we55fiesos550dmkw2qf%29/default.aspx?ido=4612&sh=334735163>>.



### Příloha č. 3

#### **Doprava** - vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31.12.2005

Rozloha města	496 km <sup>2</sup>
Počet obyvatel	1 180 000
Celková délka komunikační sítě	3 538 km
z toho dálnice na území města	10 km
ostatní rychlostní komunikace	76 km
Počet mostních objektů na komunikační síti	591
z toho mostů přes Vltavu	27
mimoúrovňových křížení	210
podchodů	123
Počet tunelů (celková délka 4 553 m)	7
Počet motorových vozidel	749 786
z toho počet osobních automobilů	602 339
Stupeň motorizace (vozidel / 1 000 obyv.)	635
Stupeň automobilizace (os.aut / 1 000 obyv.)	510
Délka sítě metra (provozní)	53,7 km
Délka tramvajové sítě	140,9 km
z toho tramvajové tratě na vlastním tělese	52 %
Délka sítě autobusů MHD	675,7 km
Počet světelných signalizačních zařízení	473
z toho v koordinaci do zelených vln	265
řízeno dynamicky	245
s preferencí tramvají	102
samostatné přechody pro chodce	66
Dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti:	
za průměrný pracovní den	19,9 mil. vozokm
za rok	6,6 mld. vozokm
Dělba přepravní práce (podle počtu všech cest na území města v průběhu celého pracovního dne)	
hromadná doprava	57 %
automobilová doprava	43 %

Počet dopravních nehod za rok	33 349
Počet zranění při dopravních nehodách:	
smrtných	61
těžkých	393
lehkých	2 603
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých km)	5,1

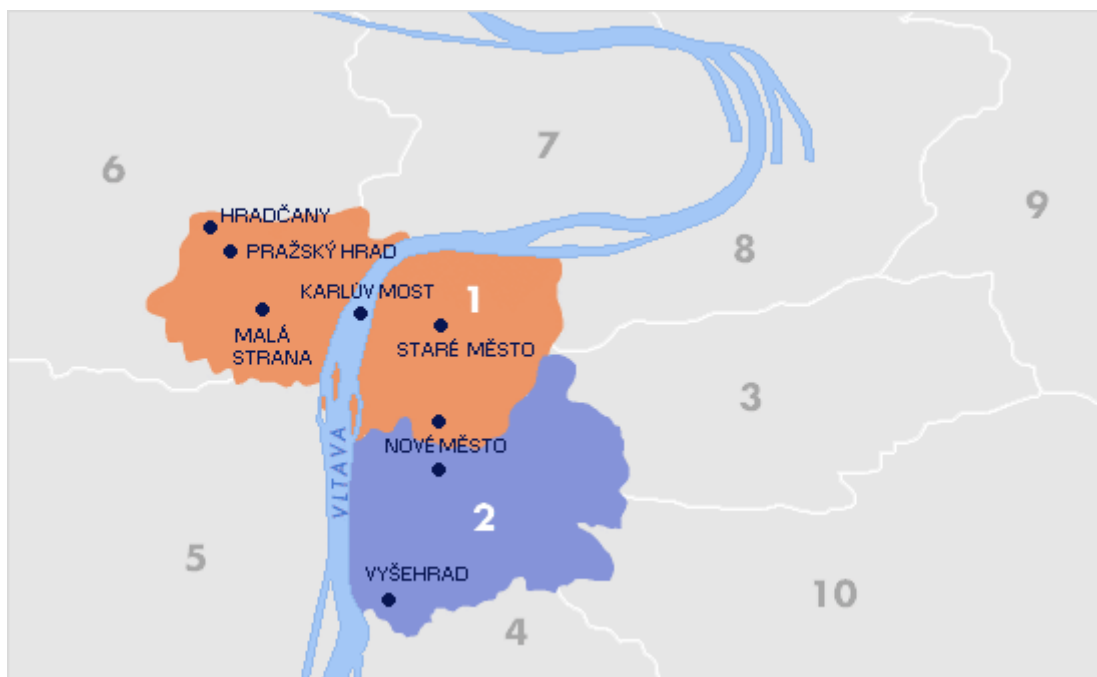
4

---

<sup>4</sup> zdroj: Hlavní město Praha. *Ročenka dopravy Prahy 2005* [online]. 2006 [cit. 2007-03-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka05/rodo2005.htm>>.

## Příloha č. 4

### **Turisty nejvíce navštěvované části města Prahy.**

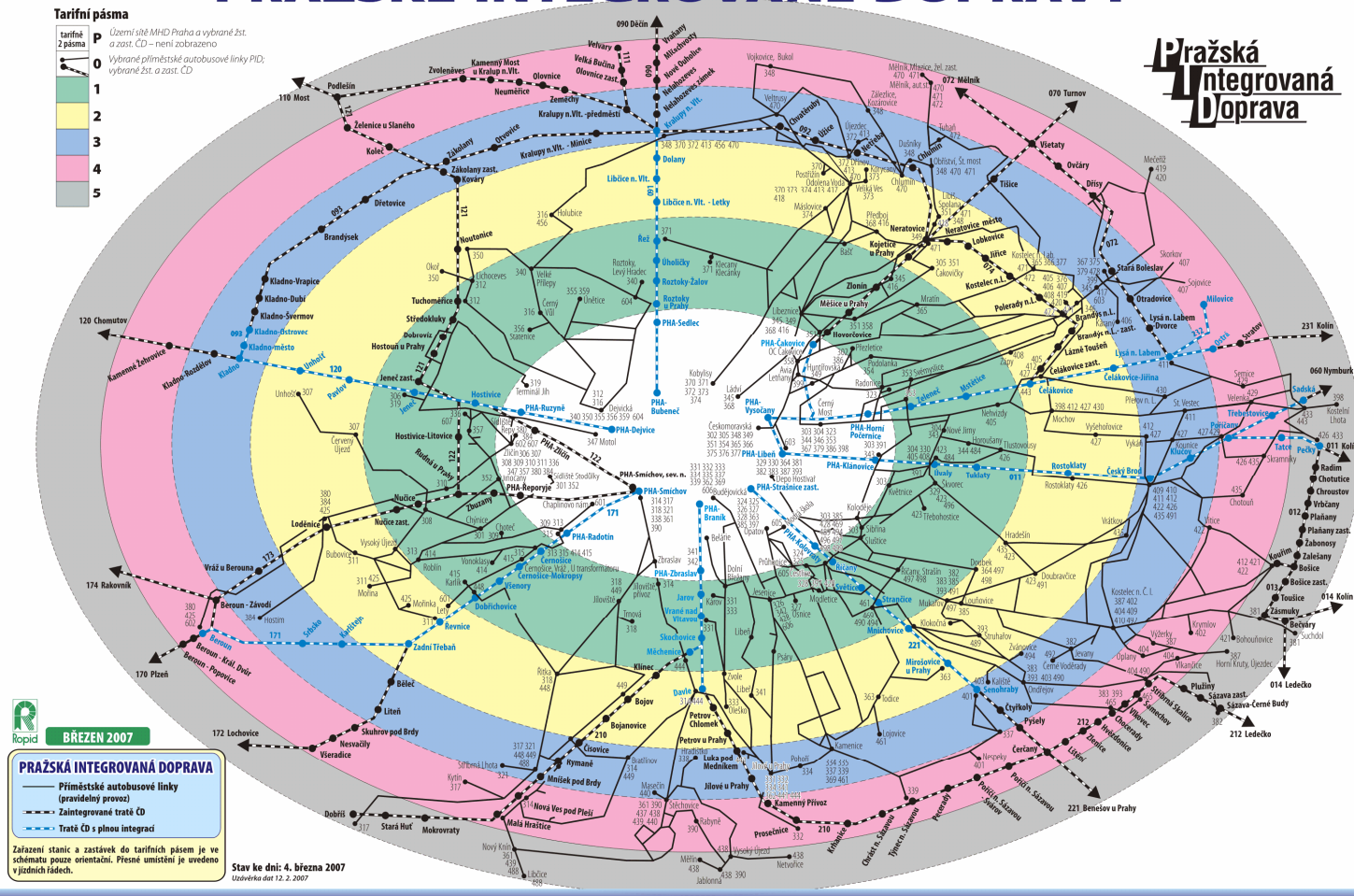


<sup>5</sup> zdroj: *Památky* [online]. c2007 [cit. 2007-03-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.pis.cz/cz/praha/pamatky>>.

# TARIFNÍ PÁSMA A PŘEHLED PŘÍMĚSTSKÝCH LINEK PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY

## Tarifní pásma

**P** Území sítě MHD Praha a vybrané žst. a zast. ČD – není zobrazeno  
 Vybrané příměstské autobusové linky PID, vybrané žst. a zast. ČD



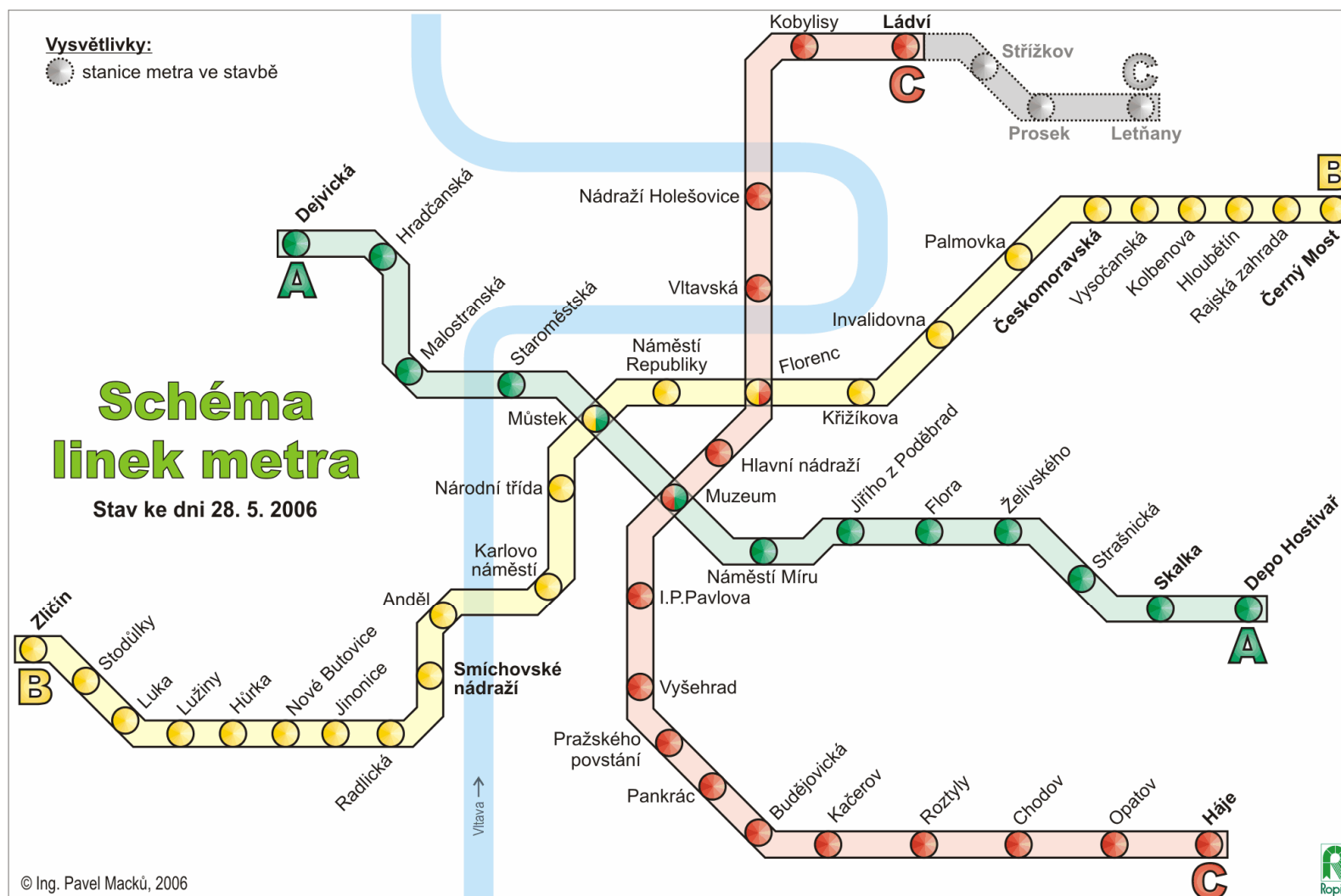
BŘEZEN 2007

### PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

- Příměstské autobusové linky (pravidelný provoz)
- - - - - Zaintegrované tratě ČD
- - - - - Trate ČD s plnou integrací

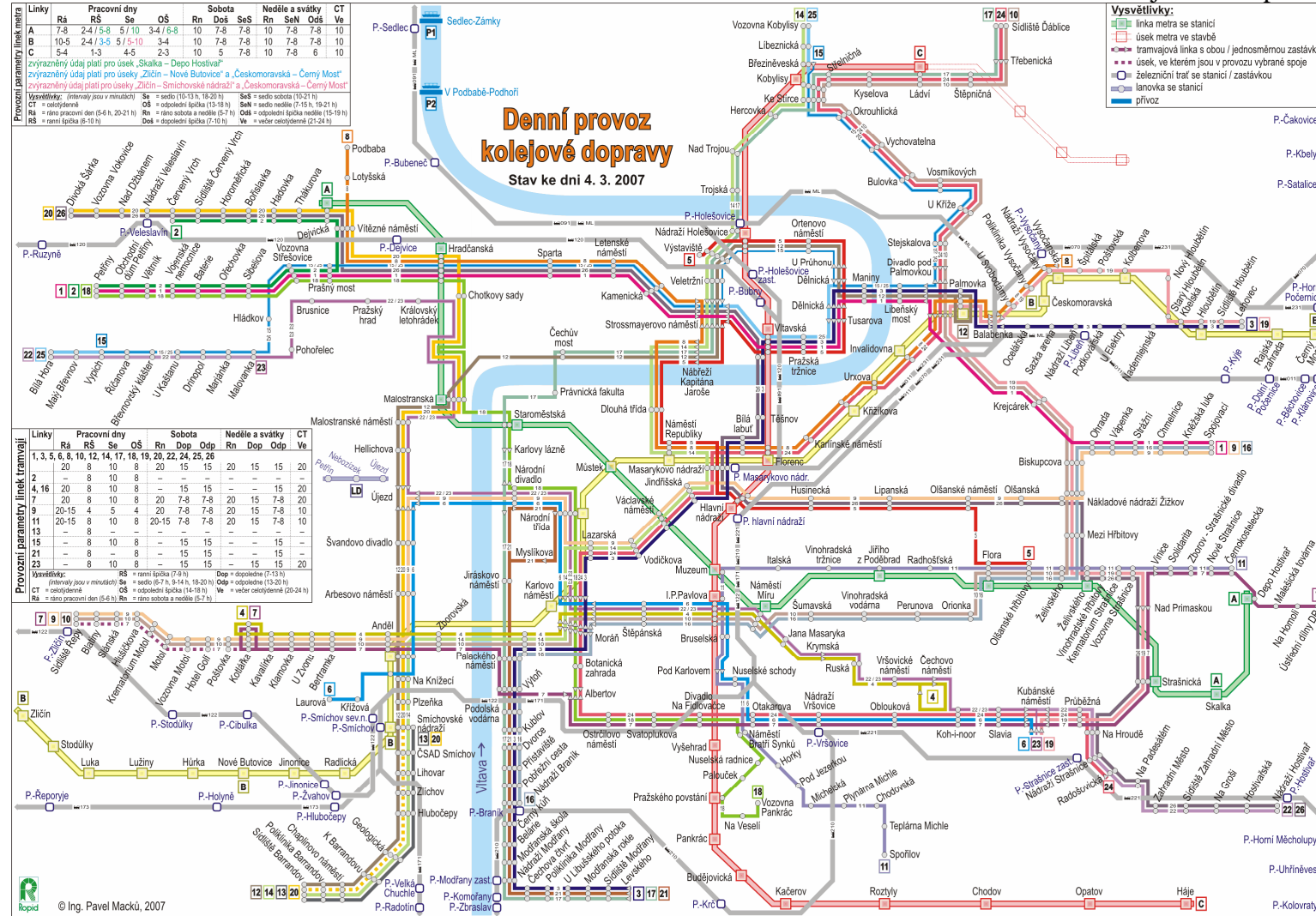
Zařazení stanic a zastávek do tarifních pásem je ve schématu pouze orientační. Přesné umístění je uvedeno v jízdních řádech.

Stav ke dni: 4. března 2007  
 Účinná od 12. 2. 2007



# Příloha č. 7

Zdroj: [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz)

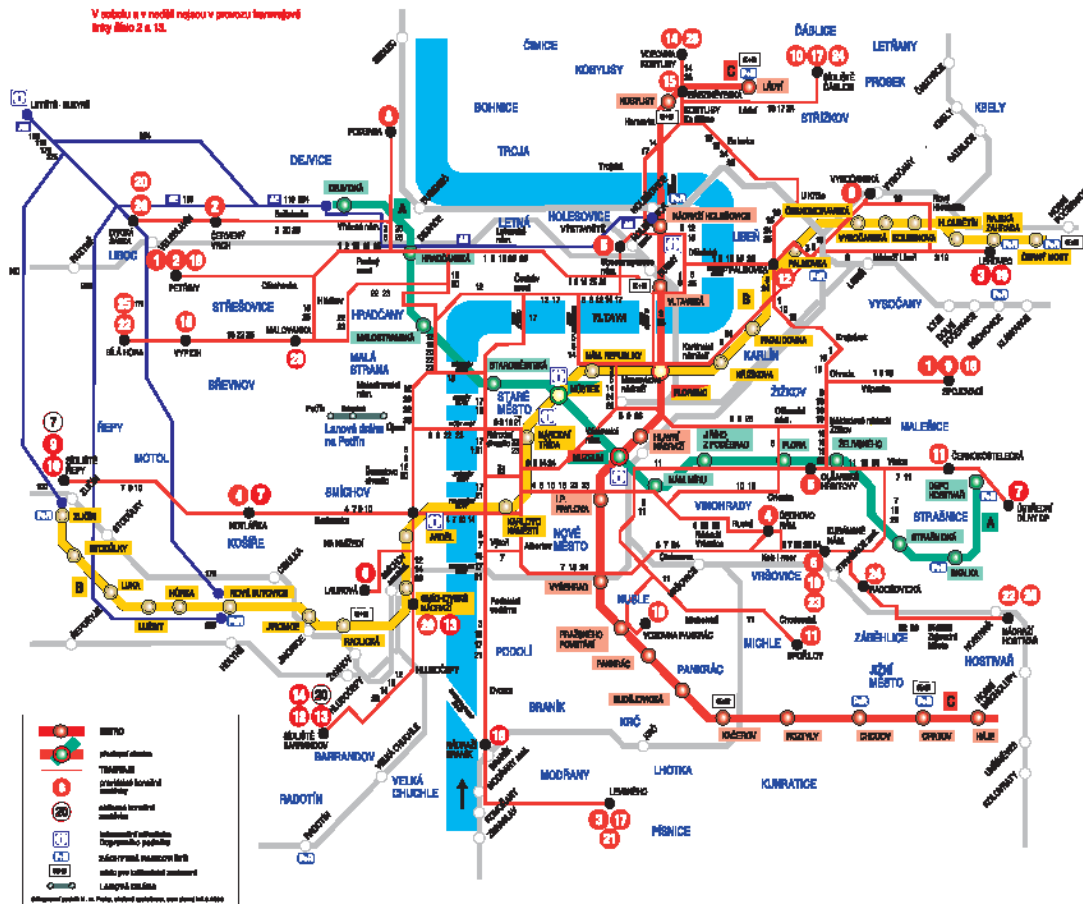




## Příloha č. 9

### **METRO A TRAMVAJE PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY** **DENNÍ PROVOZ - základní stav platný k 2.9.2006**

V tabulce a v rozdílu nejsou v provozu karmelitské linie číslo 2 a 13.



Zdroj: [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz)



## Příloha č. 10



**INFORMAČNÍ STŘEDISKA**  
Dopravní podnik hl.m.Prahy, akciová společnost

**tel. 296 19 18 17**

**úterní od 7.00 do 21.00 hodin**

**Muzeum**

**Po - Ne od 7.00 do 21.00 hodin**

**Můstek**

**Po - Pá od 7.00 do 18.00 hodin**

**Anděl**

**Po - Pá od 7.00 do 18.00 hodin**

**Nádraží Holešovice**

**Po - Pá od 7.00 do 18.00 hodin**

**Magistrát hl.m.Prahy**  
v provozu od 20.9.2006

**Po - Pá od 7.00 do 18.00 hodin**

**Letiště Ruzyň**  
Terminál Sever 1  
Terminál Sever 2

**Po - Ne od 7.00 do 22.00 hodin**

**[wap.dpp.cz](http://wap.dpp.cz)**

**[www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)**

Zdroj: [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz)

## Příloha č. 11

### Hodnocení služeb v Praze

Základní přehled o názorech zahraničních návštěvníků prezentuje následující tabulka.

Průměrné hodnocení jednotlivých stránek města:

	Rok 1997			Rok 1998			Rok 2001			Rok 2004		
	VII.	IX.	celkem	VII.	IX.	celkem	VII.	IX.	celkem	IV.	VII.	celkem
Architektura	1,19	1,11	1,15	1,22	1,21	1,22	1,31	1,27	1,29	1,19	1,17	1,18
Atmosféra	1,43	1,39	1,41	1,60	1,64	1,62	1,63	1,67	1,65	1,34	1,37	1,35
Kulturní život	1,54	1,39	1,46	1,60	1,56	1,58	1,69	1,69	1,69	1,51	1,49	1,50
<b>Městská hromadná doprava</b>	2,09	2,11	2,10	1,97	1,92	1,95	2,13	2,08	2,10	1,57	1,83	1,71
Ceny	1,79	1,75	1,77	1,84	1,89	1,87	1,86	1,91	1,89	1,72	1,72	1,72
Péče o památky	2,04	1,96	2,00	2,17	2,08	2,13	1,86	1,97	1,92	1,70	1,76	1,73
Čistota města	2,21	2,12	2,17	2,35	2,29	2,32	2,04	2,18	2,11	1,79	2,06	1,93
Pocit bezpečí	2,12	2,14	2,13	2,22	2,15	2,18	2,19	2,33	2,26	1,79	2,12	1,96
Úroveň restaurací	2,12	2,16	2,14	2,33	2,24	2,28	2,18	2,11	2,14	2,00	1,97	1,98
Kvalita kuchyně	2,03	2,14	2,09	2,32	2,17	2,24	2,20	2,06	2,13	2,13	1,91	2,02
Informační servis	2,20	2,19	2,19	2,38	2,42	2,40	2,43	2,43	2,43	2,11	2,23	2,17
Kontakt s místními obyvateli	1,97	2,05	2,01	2,43	2,26	2,35	2,50	2,51	2,50	2,23	2,25	2,24
<b>Taxi služba</b>	3,02	3,29	3,15	3,30	3,30	3,30	3,19	3,16	3,17	2,71	2,86	2,79

**Průměrná známka (1 = vynikající, 5 = velmi špatné)**

6

<sup>6</sup> zdroj: *Pražská informační služba : Turisté a návštěvníci Prahy - výsledky průzkumu 2004* [online]. c2007 [cit. 2007-03-21]. Dostupný z WWW: <[http://www.pis.cz/cz/praha/zakladni\\_info](http://www.pis.cz/cz/praha/zakladni_info)>.

## Příloha č. 12

<b>Dětská dopravní hřiště</b>		
<b>Místo - DDH</b>	<b>DDH</b>	<b>Provozovatel, adresa a tel.</b>
<b>Praha</b>		
Muzeum Policie ČR	stálé	Muzeum Policie ČR, Ke Karlovu 1, Praha 2,
Jilmová	stálé	SaRA, Pražačka, Za Žižkovskou vozovnou 19, Praha 3,
ZŠ Barrandov	stálé	ZŠ Barrandov, Chaplinovo nám. 1/615, Praha 5
Na Vypichu 2361/1	stálé	DDM U Boroviček 1, Praha 6,
Na Výšinách 1000	stálé	DDM, Praha 7, Šimáčkova 16,
Nad Rokoskou	stálé	Servisní středisko, Šiškova 1223, Praha 8
Jandova 7/319	stálé	DDM Praha 9, Měšická 720, Praha 9,
Městská policie	poj.	DDH Korunní 98/2456,
Praha 10	stálé	ZŠ Jahodová, Jahodová 44/2800, Praha 10

Vysvětlivky: stálé – stálý, celoroční provoz na dopravním hřišti

poj. – pojízdné dopravní hřiště<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> zdroj: *Dětská dopravní hřiště : Seznam dopravních hřišť* [online]. c2005 [cit. 2007-03-25]. Dostupný z WWW:

<[http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni\\_vychova/D%C4%9Btsk%C3%A1+dopravn%C3%AD+h%C5%99i%C5%A1t%C4%9B/](http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/D%C4%9Btsk%C3%A1+dopravn%C3%AD+h%C5%99i%C5%A1t%C4%9B/)>.