

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
KATEDRA OBCHODU A CESTOVNÍHO RUCHU

Bakalářská práce

Studijní program: 6208 B Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

**Analýza úrovně cestovatelské gramotnosti u studentů
vysokých škol v Ústí nad Labem jako nedílný předpoklad
rozvoje cestovního ruchu**

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Vladimír Dvořák

Autor:

Jan Tunkl

2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan TUNKL**

Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**

Studijní obor: **Obchodní podnikání**

Název tématu: **Analýza úrovně cestovatelské gramotnosti u studentů vysokých škol ve zvoleném regionu jako nedílný předpoklad rozvoje cestovního ruchu**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Analyzovat dopravní služby ve zvoleném regionu jako nedílnou součást cestovního ruchu. Provést výzkum na segmentu vysokoškolských studentů. Navrhnout a zaměřit se na možnosti zlepšení dopravního systému.

Metodický postup:

1. Studium teoretických východisek
2. Provedení analýzy dopravních služeb jako součásti cestovního ruchu
3. Příprava a provedení terénního šetření
4. Sumarizace zjištěných dat
5. Návrh zlepšení dopravního systému

Rámcová osnova:

1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíle a metodika. 4. Vlastní práce - analýza, stanovení strategie a navržení optimálního řešení. 5. Závěr. 6. Seznam literatury. 7. Přílohy. 8. Resumé.

Rozsah grafických prací: dle potřeby
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- Eisler, J., Hozba, M.: *Ekonomika podniku dopravy*. Praha: VŠE, 1994.
Hesková, M. a kol.: *Cestovní ruch*. Praha: Fortuna, 2006.
Hlavačka, M.: *Doprava*. Praha: Scientia, 2002.
Kotler, P.: *Marketing management*. Praha: Grada Publishing, 2001.
Repčík, J.: *Dopravná psychologie*. Bratislava: Alfa, 1990.


Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Vladimír Dvořák**
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Datum zadání bakalářské práce: **15. března 2008**

Termín odevzdání bakalářské práce: **15. dubna 2009**


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
L.S.
Studentská 12 (6)
370 05 České Budějovice
IČ 600 76 658, DIČ CZ60076658


doc. Ing. Marie Hesková, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 26. března 2008

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Analýza úrovně cestovatelské gramotnosti u studentů vysokých škol v Ústí nad Labem, jako nedílný předpoklad rozvoje cestovního ruchu“ vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b Zákona č. 111/1998 Sb. v plném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích 15. dubna 2007

.....

Jan Tunkl

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi za jeho cenné rady, připomínky a ochotu při vedení mé bakalářské práce.

Obsah

1	Úvod	3
2	Literární rešerše	4
2.1	Doprava	4
2.2	Dopravní služby v CR	6
2.3	Druhy dopravy	7
2.4	Gramotnost	11
2.5	Dopravní psychologie a dopravní gramotnost	12
2.6	Dopravní výchova	13
2.7	Marketingový výzkum	15
3	Metodika a cíl práce	16
3.1	Metody a techniky	16
4	Rozvoj dopravy	18
4.1	Dopravní infrastruktura České republiky	18
5	Analýza dopravních služeb v Ústí nad Labem	20
5.1	Silniční doprava	20
5.2	Železniční doprava	20
5.3	Vodní doprava	21
5.4	Letecká doprava	21
5.5	Městská hromadná doprava	21
5.5.1	Vozový park	22
5.5.2	Jízdné a tarify MHD	22
5.5.3	Linkové vedení MHD	23
5.6	Autobusová linková doprava	24
5.6.1	Jízdné autobusové dopravy	24
5.6.2	Linky autobusové dopravy	25
5.7	České Dráhy a.s.	26

	5.7.1	Jízdné ČD	27
	5.7.2	Tratě ČD	28
6		Dopravní výchova v České republice	29
7		Terénní šetření	31
	7.1	Česká republika - Univerzita Jana Evangelisty Purkyně	31
	7.2	Zahraníční oblasti	37
	7.2.1	Drážďany	37
	7.2.2	Keszthely	38
	7.3	Německo - Technická Univerzita Drážďany	39
	7.4	Maďarsko - Fakulta Georgikon	42
8		Diskuse	47
	8.1	Shrnutí výsledků dotazníkového šetření	47
	8.2	Shrnutí výsledků situační analýzy dopravního systému UL	48
	8.3	Návrh zlepšení	50
9		Závěr	52
10		Summary	54
11		Přehled použité literatury	56
	11.1	Odborné publikace	56
	11.2	Internetové zdroje	57
	11.3	Ostatní tištěné materiály	57

1 Úvod

Dopravu můžeme vnímat jako samostatný obor zabývající se přepravou objektů z místa původu na místo určení. Přepravovaným objektem se dle druhů dopravy stávají předměty, osoby, nebo například informace či energie. V minulosti sloužila pouze k překonávání vzdáleností, ovšem s ekonomickým a sociálním rozvojem celé společnosti se stala součástí mnoha dalších odvětví lidské činnosti. Je součástí výrobní i nevýrobní sféry každé ekonomiky, jelikož zabezpečuje dopravu surovin, výrobků, zboží, zvířat či lidí. Úzce souvisí s cestovním ruchem, kde tvoří jeden ze základních předpokladů rozvoje. Bez rozvoje dopravy, infrastruktury a dopravních služeb by se cestovní ruch nemohl rozvíjet. Účastníci cestovního ruchu jsou při transferech do místa rekreace stále náročnější a kladou tím stále větší nároky na dopravní prostředky, systémy, technologie, dopravní služby, atd. Moderní druhy dopravy díky rychlosti a komfortu zkracují vzdálenosti a pomáhají tak přispět spokojenosti účastníka v cestovním ruchu.

Jelikož se s dopravou setkáváme již od útlého věku, je velmi důležitá výchova týkající se dopravního procesu. Prvotní informace by měli pocházet z rodiny a dítě by si mělo vytvořit základní návyky. Celý proces dopravní výchovy by měl navazovat přes mateřskou a základní školu do dalších stupňů vzdělávacího systému. Situace je v tomto směru v České republice poměrně nedostatečná. Dopravní výchova je vyučována jen okrajově a pouze v rámci jiných předmětů a to jen na základní škole. Další vzdělání je ponecháno na každém jedinci individuálně a záleží pouze na jeho zájmu o tuto oblast. Aktuální programy v dopravní výchově se zaměřují pouze na silniční dopravu a snížení její nehodovosti.

Tématem bakalářské práce je analýza cestovatelské gramotnosti vysokoškolských studentů, jako nedílný předpoklad rozvoje cestovního ruchu. Výsledky provedených šetření v České republice budou porovnány s výsledky ze zahraničních oblastí, aby bylo možno lépe vyhodnotit celkovou situaci dopravní gramotnosti studentů a navrhnout možné zlepšení.

2 Literární rešerše

2.1 Doprava

Doprava je nedílnou součástí dějin lidstva od jejich samotného počátku. Ve všech etapách vývoje lidské společnosti patřila k základním potřebám, neboť jednotlivé krajiny světa mají rozdílný potenciál. Znamená to, že lidé nenacházejí ve svém bezprostředním okolí všechno to, co potřebují ke svému životu. Jsou tak nuceni přemísťovat hmotné statky a sami sebe. Doprava je tedy výsledkem cílevědomé činnosti obyvatel naší planety. Zahrnuje pohyb dopravních prostředků po komunikacích a činnost dopravních zařízení, jež se podílejí na uskutečňování přepravy nákladů a osob¹¹. Podle Brinkeho¹ je Doprava hmotným představitelem, předpokladem a nezbytným prostředkem společenské, geografické dělby práce ve vnitrostátním i mezinárodním měřítku. Zatímco dříve sloužila doprava lidem pouze k překonávání nezbytných vzdáleností⁹, dnes je hybnou silou života společnosti, umožňuje poznávat svět, je jedním z faktorů ekonomického a sociálního rozvoje. Překonává tři významné bariéry hospodářských aktivit: místa času a příležitostí. Možnosti, které dnes světová doprava přepravním i cestujícím nabízí, jsou doslova nepřehledné¹⁶. Na určitém stupni rozvoje společenské výroby podle Zeleného¹⁶ 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. Jednotlivé druhy dopravy jsou navzájem propojeny v dopravní systém¹⁴.

S probíhajícími společenskými změnami, rozvojem výroby a obchodu, rostoucím počtem obyvatel a jejich soustředěním dochází postupně k velkému rozvoji nových

¹ BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. 112s.

⁹ KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Kořínek Vladimír, 2006. 146s.

¹¹ MIRVALD, S. *Geografie dopravy I*. Plzeň: Západočeská Univerzita, 1999. 71s.

¹⁴ ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu: doprava I*. Č. Budějovice: ZF JCU, 1997. 82s.

¹⁶ ZELENÝ, L. *Rozvoj dopravy ve světě*. Praha: Oeconomica, 2004. 127s.

dopravních oborů (např. letecká a potrubní doprava), také tradiční dopravní obory jsou mimořádně mnohotvárné. V současné době tak doprava představuje rozsáhlý a členitý dopravní sektor¹⁶.

Základními složkami dopravy jsou dopravní prostředky, dopravní cesty a ostatní dopravní infrastruktura¹¹. Z ekonomického hlediska dopravu dělíme na dva základní typy. Na dopravu nákladní a osobní. V osobní dopravě jsou přepravovány osoby-cestující, kteří zároveň představují bezprostřední spotřebitele dopravní produkce. Na rozdíl od nákladní dopravy se stává cestující aktivním účastníkem dopravního procesu, který může také ovlivňovat¹⁴. Doprava podle Eislera³ plní několik funkcí. Kromě své dominantní funkce, která spočívá v přemísťování zboží a osob, má doprava jako součást infrastruktury další funkce. K nim patří např.:

- Stimulační (investice do dopravní infrastruktury iniciující oživení ekonomiky)
- Sociálně stabilizační (před racionalizací dopravní soustavy je dáována přednost zachování sociálního smíru, neboť doprava má značnou sociálně ekonomickou dimenzi, poruchy v dopravním systému významně porušují stabilitu i vývoj celé ekonomiky společnosti),
- Substituční (doprava je využívána k substituci činností, např. v osobní dopravě lze regulovat soustředování obyvatel do měst a pod)
- Komplementární, která je převážně její dominantní funkcí

³ EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2005. 151s.

¹¹ MIRVALD, S. *Geografie dopravy I*. Plzeň: Západočeská Univerzita, 1999. 71s.

¹⁴ ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu: doprava I*. Č. Budějovice: ZF JCU, 1997. 82s.

¹⁶ ZELENÝ, L. *Rozvoj dopravy ve světě*. Praha: Oeconomica, 2004. 127s.

2.2 Dopravní služby v ČR

Podle Hladké⁵ je doprava jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu. Dopravními službami v cestovním ruchu se rozumí takové služby, které jsou spojeny se zabezpečením vlastní přepravy účastníků cestovního ruchu a jejich zavazadel, včetně poskytování informací o dopravním spojení, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodeje dopravních cenin, vyřizování reklamací jízdného atd.

Dopravní služby se člení podle několika hledisek:

- Podle druhu dopravy jde o služby železniční, silniční, letecké, vodní a o speciální dopravu.
- Z teritoriálního hlediska se jedná o služby vnitrostátní a mezinárodní dopravy.
- Z hlediska periodicity jde o služby v pravidelné a nepravidelné době

Čertík² říká, že doprava v současném systému cestovního ruchu působí silně ambivalentně – vedle pozitivních přínosů působí také značně negativně. Na jedné straně je silným impulzem pro rozvoj cestovního ruchu do nových, doposud turisticky nevyužívaných oblastí, na straně druhé však její rozvoj přináší řadu negativních jevů, z nichž některé jsou limitující pro další rozvoj turismu ve světě. Současná doprava naráží na vážné bariéry, bez jejichž odstranění není možné očekávat její další rozvoj a růst. Mezi nejvýznamnější limity patří:

- Překrvenost dopravního systému. V době přepravních vrcholů na silnicích, ale i letištích dochází k podstatnému zpomalení až zastavení dopravního systému, což se negativně odráží v čase přepravy a zároveň v růstu energetických výdajů.

⁵ HLADKÁ, J. *Technika cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing, 1997. 161s.

² ČERTÍK, M. *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF, 2001. 325s.

- Bezpečnost a jistota přepravy. Protože jistota a bezpečnost během přepravy jsou základním požadavkem pro rozvoj cestovního ruchu, musí jim být v budoucnosti věnována zvýšená pozornost
- Ohrožení životního prostředí. Rozvoj dopravy může znamenat vážné poškození prostředí, ve kterém se cestovní ruch odehrává. Tento „kanibalizační“ efekt dopravy k rychlému zavádění ekologicky méně tvrdých forem dopravy.

2.3. Druhy dopravy

Silniční doprava

Silniční dopravu v cestovním ruchu tvoří přeprava jeho účastníků silničními dopravními prostředky po pozemních komunikacích. Tyto prostředky se ve srovnání s ostatními druhy dopravních prostředků vyznačují poměrně malou kapacitou. Silniční doprava se v cestovním ruchu uskutečňuje dvěma základními formami- autobusovou dopravou a individuální dopravou osobními automobily². Individuální automobilismus se prosazuje jako substitut přepravování trhu díky pohotovosti, rychlosti a pohodlí, které cestujícím vzniká mimo jiné proto, že jde vlastně o přepravu z „domu do domu“³. Autobusovou dopravu provozuje více podnikatelských subjektů – dopravní společnosti, cestovní kanceláře, které mají vlastní dopravní prostředky, a řada dalších podnikatelů². Silniční osobní doprava podle Šípa¹⁴ získala v posledních desetiletích vedoucí postavení v systému světové dopravy. Jak v mezinárodním, tak vnitrostátním měřítku hraje dominantní roli. Má význam především u dopravy cestujících na krátké a střední vzdálenosti. Autobusová doprava hustotou svých linek a spojů uspokojuje plošnou dopravu území (regionů) a dálkovou zejména v těch směrech přepravy, kde je doba přemístění po železnici delší nebo dražší, nebo i jinak méně kvalitní³.

² ČERTÍK, M. *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF, 2001. 325s.

³ EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2005. 151s.

¹⁴ ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu: doprava I*. Č. Budějovice: ZF JCU, 1997. 82s.

Železniční doprava

Železniční doprava zajišťuje hromadnou přepravu cestujících ,v okolí velkých měst,, dálkovou a mezinárodní dopravu a nákladní dopravu zejména hromadného zboží.³ Železniční doprava osob, jak uvádí Hladká⁵, v cestovním ruchu zabezpečuje přepravu účastníků cestovního ruchu osobními vagóny po železnici. K jejím přednostem patří hromadnost plynulost a bezpečnost. Železniční síť činí tuto přepravu poměrně málo závislou na přírodních jevech Z hlediska cestovního ruchu jsou důležité zejména tyto druhy přepravních služeb železniční dopravy:

- Pravidelná doprava, která slouží veřejnosti a kterou do značné míry využívají i účastníci cestovního ruchu
- Doprava rekreačními vlaky, která proti pravidelné dopravě respektuje některé požadavky cestovního ruchu, zejména směřování dopravy a její frekvenci
- Doprava zvláštními (mimořádnými) vlaky, která je podřízena specifickým požadavkům cestovního ruchu.

V České republice provozuje železniční dopravu, v naprosto převažující části ,podnik České dráhy a. s. Některé regionální tratě provozují jiné subjekty, přičemž koncepce železniční dopravy počítá s dalším rozšířením této formy².

Lodní doprava

Podle druhu používané vodní cesty se člení na dopravu vnitrozemskou a námořní¹². V turistických dopravních službách hraje celosvětově významnou úlohu vodní a námořní doprava. Jedná se o jeden z nejstarších způsobů přepravy, využívaný

² ČERTÍK, M. *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF, 2001. 325s.

³ EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2005. 151s

⁵ HLADKÁ, J. *Technika cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing, 1997. 161s

¹² ORIEŠKA, J., ČECH, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS, 1999, 244s.

¹⁴ ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu: doprava 1*. Č. Budějovice: ZF JCU, 1997. 82s.

několik tisíc let. Pro svůj rozvoj využívá lodní doprava přirozených i uměle vytvořených vodních cest. V české republice je význam vodní dopravy pouze okrajový³. Vodní doprava se vyznačuje malou přepravní rychlostí a podstatně omezenou dostupností středisek a oblastí cestovního ruchu (s výjimkou středisek na mořském pobřeží). Proto se často využívá zejména pro rekreační plavby, spojené s možností ubytování a stravování na lodi. Výhodou vodní dopravy je značná přepravní kapacita plavidel především v námořní dopravě. Zároveň je nejlevnějším druhem dopravy. V našich podmínkách se uplatňuje jenom vnitrozemská doprava na řekách, jezerech a vodních nádržích¹². Z turistického hlediska má největší význam lodní osobní doprava provozovaná na Vltavě². Námořní doprava se spolu s leteckou podílí na přepravě na velké vzdálenosti převážně na úrovni mezikontinentální. Osobní přeprava od 50.let min. století ustupuje letecké. Cestovní ruch využívá námořní přepravy trajektové, nebo k okružním turistickým plavbám na luxusně vybavených lodích a jachtách¹⁴.

Letecká doprava

Letecká doprava je nejmladším a nejdynamičtějším druhem dopravy¹⁴. Z pohledu osobní přepravy je podle Čertíka² využívána především pro přepravu většího počtu cestujících na střední až velké vzdálenosti. Jedná se o nejrychlejší druh dopravy, avšak se zkracující se vzdáleností tato výhoda klesá. Rozvoj letecké dopravy znamenal v posledních letech její rozšíření i do nejvzdálenějších koutů světa. Umožňuje překonat velké vzdálenosti v krátkém čase, pohodlně a bezpečně. Vyvolává poptávku po nových destinacích v cestovním ruchu, umožňuje turistům daleko efektivněji využívat jejich čas na cestách. Ovšem na základě své technické složitosti je letecká doprava závislá na dopravním systému železničním a silničním¹⁴. V cestovním zaujímá důležité postavení doprava nepravidelná (nebo charterová), prováděná na základě objednávky⁵. Podstatou této dopravy je objednávka celé kapacity letadla. Znamená to, že si cestovní kanceláře objednávají na jeden nebo více termínů celou kapacitu letadla pro organizaci svých

² ČERTÍK, M. *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF, 2001. 325s.

⁵ HLADKÁ, J. *Technika cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing, 1997. 161s

¹⁴ ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu: doprava I*. Č. Budějovice: ZF JCU, 1997. 82s.

zájezdů². Oproti tomu pravidelná doprava se uskutečňuje podle vyhlášených letových řádů. U této dopravy se určuje místo odletu, příletu, mezipřistání a doba čekání již předem⁵.

Městská doprava

Hladká⁵ uvádí, že služeb městské dopravy využívají účastníci cestovního ruchu při cestách za kulturními a historickými památkami a jinými zajímavostmi. V současné době jsou v našich podmínkách k této přepravě používány hlavně tramvaje, trolejbusy a autobusy, v Praze pak zejména podzemní dráha (metro). Městskou dopravu ve velkých a středně velkých městech ČR zabezpečují dopravní podniky, v menších městech zpravidla podniky ČSAD. Význam jednotlivých druhů prostředků hromadné dopravy hodnotíme často podle toho, jak jsou schopny zvládnout zvýšené přepravní nároky, zvláště pak při kulturních, sportovních, náboženských nebo jiných společenských akcích. Způsob využití jednotlivých druhů dopravy závisí na rozloze města, směrování ulic, hustotě dopravy města. Kromě prostředků hromadné veřejné dopravy má nezastupitelnou funkci taxislužba, která zabezpečuje rychlou a pohodlnou přepravu podle přání zákazníků².

Ostatní druhy

Do této kategorie lze z hlediska cestovního ruchu zařadit především Vertikální dopravu, která umožňuje turistům přístup do vysoko položených a těžko přístupných míst² Osobní horská dopravní zařízení, jak uvádí Oriška¹² tvoří vysuté a pozemní lanovky, které jsou součástí vybavenosti zejména zimních středisek cestovního ruchu. Lanovky se staví hlavně tam, kde členitý, nepřehledný a nepřístupný terén neumožňuje stavbu pozemní komunikace, nebo tam, kde náklady na výstavbu takové komunikace by byli neúměrně vysoké.

² ČERTÍK, M. *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF, 2001. 325s.

⁵ HLADKÁ, J. *Technika cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing, 1997. 161s.

¹² ORIEŠKA, J., ČECH, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS, 1999, 244s.

Podle způsobu přepravy se visuté lanovky dělí na:

- Sedačkové, které podle počtu přepravovaných osob rozlišujeme na jednosedačkové, dvousedačkové a vícesedačkové.
- Kabinkové s počtem čtyř až pěti přepravovaných osob v uzavřené kabině
- Kabinové s kapacitou dvaceti až stopadesáti osob v kabině.

Pozemní horské dráhy označujeme jako kabinové lanovky a vleky. Kabinové lanovky se pohybují po kolejích a pohyb zajišťuje lano uložené na kladkách mezi kolejemi. Lyžařské vleky jsou určeny pro rychlou přepravu lyžařů ke sjezdovkám². Největší počet osobních horských dopravních zařízení lze nalézt v rekreačních oblastech s vhodnými podmínkami pro provozování zimních sportů¹².

2.4 Gramotnost

V obecném povědomí je pojem „gramotnost“ spojován obvykle se čtením a psaním. Gramotný člověk je takový, který umí číst a psát, ngramotný to neumí. Také většina odborníků se shoduje v tom, že gramotnost má něco společného se čtením a psaním, někteří dodávají, že také s počítáním, ale o přesném vymezení toho, co je obsahem gramotnosti a jaké míře, zatím souhlas napanuje¹³. V plejádě různých interpretací gramotnosti lze dle Rabušicové¹³ vysledovat pět základních výkladových schémat, jež je možné shrnout pod označení klasické, kritické, funkcionální, kulturně antropologické a psycholingvistické. Gramotnost podle funkcionálního výkladu nelze vysvětlit jako jev sám o sobě, ale jako kulturní fenomén ve spojení s kontextem, v němž existuje. Nemá absolutní hodnotu ve smyslu dichotomie gramotnost-negramotnost. Obsah gramotnosti stejně jako její míra mají relativní a kontinuální charakter. Obojí je dáno tím, jaké požadavky jsou v konkrétním prostředí kladeny na schopnost číst, psát a počítat. Komplexnější ekonomický, společenský a kulturní kontext vyžaduje rozvinutější gramotnostní požadavky.¹³

¹² ORIEŠKA, J., ČECH, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS, 1999, 244s.

¹³ RABUŠICOVÁ, M. *Gramotnost: staré téma v novém pohledu*. Brno: Georgetown, 2002. 199s.

2.5. Dopravní psychologie a dopravní gramotnost

Psychologie užitá v dopravě se podle Štikara¹⁵ zabývá především zkoumáním psychických procesů při různých činnostech osob řídících dopravní prostředky a jiných účastníků dopravy, zjišťováním jejich závislostí na individuálních vlastnostech člověka, na metodách výuky, výcviku a výchovy, na dopravní technice. Kikušová⁷ uvádí, že základem pro pochopení dopravní gramotnosti je chápání, že jde o nakládání se symboly, které mají rozmanitý charakter (piktogramy, jazykové kódy, jiné vizuální symboly) a to umožňuje jedinci samostatný, bezpečný a efektivní přesun z místa na místo. Pojí v sobě poznatky, schopnosti z různých oblastí, které se generují a v komplexu umožňují konkrétnímu jedinci adekvátní existenci v novém, předtím nepoznaném přírodním a sociálním prostředí.

- Zahrnuje: 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 zaměřuje na chápání a respektování kultury (pravidel) cestování, čtení a chápání znaků v jízdnicích řádech a mapách ve prospěch samostatného pohybu

¹⁵ ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. 275s.

⁷ KIKUŠOVÁ, S. *Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy*. Bratislava: Univerzita Komenského, Pedagogická fakulta, Katedra predškolskej

- zahrnuje i schopnosti komunikace v jinojazyčném prostředí a schopnost respektovat kulturní pravidla jiného kulturního prostředí po dobu existence v tomto prostředí

Dopravně gramotným je ten, kdo je schopný porozumět jednotlivým symbolům tak, že zná jak se podle nich samostatně a bezpečně přesouvat z místa na místo, současně je schopný (i v krátkém čase) v daném sociálním prostoru se adaptovat na konkrétní kulturní (především sociální) podmínky, je schopný pochopit a respektovat důležitá související pravidla a ty komplexně prezentovat ve vlastní uvažování a konání.

2.6. Dopravní výchova

Jako dopravní výchovu chápeme tu část pedagogie dopravy, která se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy. Přitom jsou opatření dopravní výchovy tím účinnější, čím více se mohou opírat o předchozí vliv dopravní výchovy¹⁵. Dopravní výchova patří mezi nedílné součásti všeobecného vzdělání dětí i dospělých. Znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích je chápána jako základní prvek pro přežití. Správným působením a pochopením těchto zákonitostí se dá předejít mnohým dopravním nehodám i jejich smrtelným následkům. Ve většině zemí EU je samozřejmě zařazovat dopravní výchovu jako jednu ze složek celkového výchovného systému¹⁰. To, že se každý setkává s provozem na pozemních komunikacích už od neútlejšího dětství a musí řešit mnohdy i jeho věku nepřiměřené situace, navozuje nutnost, aby dopravní výchova v celé šíři byla součástí výchovně vzdělávacího systému¹⁰. Dopravní výchova by se neměla zaměřovat s dopravní gramotností, Kikušová⁷ ji charakterizuje takto:

- soustřeďuje se na provoz a dopravní předpisy vztahující se k této oblasti

⁷ KIKUŠOVÁ, S. *Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy*. Bratislava: Univerzita Komenského, Pedagogická fakulta, Katedra predškolskej

¹⁰ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. 82s.

¹⁵ ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. 275s.

- základem dopravní výchovy je bezpečnost, ale jen přes kontext poznání dopravních značek
- jednotlivými problémy se zabývá izolovaně bez vzájemného kontextu
- dopravní výchova se orientuje na systematický nácvik – výcvik jednotlivých zručností, převážně motorického charakteru
- dopravní výchova se zaměřuje zejména na nejbližší přírodní a sociální prostředí bez kontextu na širší sociální prostředí
- dopravní výchova se zaměřuje jen na vnější projevy chování, s vyjádřením žádoucího a nežádoucího chování
- nezabývá se čtením a chápáním například mezinárodně používaných piktogramů, ani chápáním znaků v cestovních řádech a mapách

V současné době hledá oddělení BESIP Ministerstva dopravy nové modely a postupy jak ovlivňovat dopravní chování mladých lidí. Ze zahraničních zkušeností a z dílčích průzkumů v ČR je zřejmé, že jednou z možných cest je emotivní působení a ukázka reálných dopadů dopravní nehody nejen na oběť, ale i na další členy jejího okolí. Mnoho nezasvěcených lidí má dojem, že dopravní nehodou na silnici vše končí. Projekt založený na emotivním působení prostřednictvím konfrontace s obětí dopravní nehody je jednou z možných cest, jak ovlivnit chování začínajících řidičů²²

²² Dopravní výchova [online] 2008,[cit.3.11.2008]Dostupné na: <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova>

2.7. Marketingový výzkum

Marketingový výzkum je systematické určování, shromažďování, analyzování a vyhodnocování informací, týkajících se určitého problému⁸. Formulace problému je jednou z nejdůležitějších částí výzkumu. Tematicky a obsahově vymezuje oblast, na kterou se zaměříme v dalších částech výzkumu. Pokud není problém přesně definován, může se stát, že náklady výzkumu přesáhnou hodnotu přínosu, neboť výsledky budou o něčem jiném, než zadavatel potřebuje a tudíž se celý projekt stává pro praktické řízení bezcenným⁴.

Efektivní marketingový výzkumný proces zahrnuje pět kroků. Specifikace problému a stanovení výzkumných cílů, Sestavení plánů výzkumu, Sběr informací, Analýza informací a Presentace výsledků. Při sběru primárních informací mohou být dle Kolera⁸ použity čtyři základní přístupy: pozorování, skupinově orientované dotazování, průzkum a experimentování. Základem dotazování je pokládání otázek respondentům. Z jejich odpovědí řešitel získává žádoucí primární údaje. Dotazníky obvykle obsahují otázky, které se dají číselně zpracovat, aby bylo možné získat kvantitativní obraz spotřebitelských názorů, postojů a chování⁸. Přičemž platí zásada, že čím konkrétněji se ptáme, tím konkrétnější odpověď dostaneme⁴.

⁸ KOTLER, P. *Marketing management*. Praha: Grada Publishing, 2001. 719s.

⁴ FORET, M., STÁVKOVÁ, J. *Marketingový výzkum*. Praha: Grada Publishing, 2003. 159s.

3 Metodika a cíl práce

Cílem bakalářské práce je provést analýzu cestovatelské gramotnosti u studentů Univerzity Jana Evangelisty Purkyně a výsledná data porovnat s dopravní gramotností studentů zahraničních univerzit v Drážďanech a Keszthely. Z vlastního pohledu posoudit úroveň cestovatelské gramotnosti v závislosti na stupni rozvoje dopravní výchovy. Dále provést situační analýzu dopravního systému a dopravních služeb jako celku v Ústí nad Labem a v blízkém okolí. Zjistit úroveň dopravní sítě a infrastruktury, důležitost dopravy ve městě, význam dopravních systémů a technologií. Nalézt a popsat problémy rozvoje dopravy a technologií. Po provedení terénního šetření, na základě zjištěných informací, navrhnout a přijmout vlastní doporučení na změny a inovace v systémech a technologiích ovlivňující dopravu.

3.1. Metody a techniky

Analytická část

Analýza pramenů literatury (nastudování doporučené odborné literatury, vyhledávání odborných pojmů, vypracování literární rešerše)

Situační analýza v segmentu dopravy (získávání informací o dopravním systému v Ústí nad Labem, získávání informací z veřejných zdrojů a internetových stránek, osobní konzultace s pracovníky DPMUL a.s)

Terénní šetření – provedení analýzy cestovatelské gramotnosti (vypracování a rozdání dotazníků studentům Univerzity Jana Evangelisty Purkyně, Technische Universität Dresden a University of Panonia v Keszthely)

Syntetická část

Shrnutí zjištěných dat (zpracování a zhodnocení výsledků dotazníkového šetření, zpracování a interpretace jednotlivých grafů a ukazatelů)

Aplikační část

Navrhnout opatření ke zlepšení situace (návrhy na možnosti zlepšení ústeckého dopravního systému a procesu dopravní výchovy)

4 Rozvoj dopravy

S probíhajícími společenskými změnami, rozvojem výroby a obchodu, rostoucím počtem obyvatel a jejich soustředováním dochází postupně k rozvoji nových dopravních oborů, v současné době tak doprava představuje rozsáhlý a členitý sektor¹⁵⁶.

Spolu s rozvojem dopravy, zvyšováním životní úrovně a růstem fondu volného času obyvatelstva se stává 20. století obdobím mohutného rozvoje cestovního ruchu. Právě s tímto celkovým rozvojem společnosti neustále úloha dopravy stoupá, lidé jsou svými nároky na služby stále náročnější, ať už se jedná o dopravu osobní, nebo přepravu nákladu. Globalizace, význam mezinárodního obchodu a touha poznat poznávat jiné kultury a prostředí daly ve 20. století vzniknout novým druhům technologiím dopravy. Zvyšovala se nejen rychlost, ale kvalita služeb, rozrůstala se dopravní infrastruktura a dopravní systémy. V současné době globální ekonomické krize, nastává pokles přepravních objemů. U mezinárodního obchodu zaznamenala největší pokles pozemní automobilová přeprava a také interkontinentální letecké transfery. V osobní dopravě se, z hlediska cestovního ruchu, předpokládá růst národního CR a tím spojený pokles zájmu o leteckou dopravu.

4.1 Dopravní infrastruktura na území České republiky

Nejdůležitější dopravní sítí je pro Českou republiku silniční síť, spravovaná Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Dálnice a významnější silnice přenášejí největší podíl dopravního výkonu a spojují nejdůležitější politická a hospodářská centra i rekreační území. Hustotou 0,70km silnic a dálnic na 1 km² plochy¹⁷ se Česko řadí na jedno z předních míst v Evropě. V ČR je 633km zprovozněných úseků dálnic a 329km

¹⁵⁶ ZELENÝ, L. *Rozvoj dopravy ve světě*. Praha: Oeconomica, 2004. 127s.

¹⁷ České dálnice [online] 2007, [cit. 23.1.2009] Dostupné na [www: http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2007](http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2007)

rychlostních silnic¹⁷. Celková délka celé silniční sítě činila k 1.1.2007 55583km. Provozní délka železniční dopravní cesty na území ČR zahrnuje celkem 9588km tratí, z nichž je 3060km elektrizovaných a zbylých 6528km připadá na neelektrizované tratě. V současné době jsou v provozu čtyři tranzitní koridory, které ovšem stále procházejí modernizací a rekonstrukcí za účelem zvýšení průjezdných rychlostí. Pro vnitrozemskou vodní dopravu je nejdůležitější Labsko-Vltavská vodní cesta, jejíž celková délka činí 303km, z čehož je 263km kanalizovaná vodní cesta a 40km regulovaná vodní cesta¹⁷. Při výpočtu celkové délky splavných vodních cest, využívaných převážně pro rekreační osobní dopravu a sportovní plavbu, musíme zahrnout vodní cesty na nádržích a jezerech. Potom celková délka vodní cesty v ČR přibližně činí 663km. Poslední významnou složkou dopravní infrastruktury ČR tvoří 97letišť. Ty lze dále dělit, na veřejná a neveřejná a na vnitrostátní a mezinárodní. Veřejných mezinárodních letišť je v ČR 8 a vnitrostátních 64, zbylý podíl připadá na neveřejná letiště²⁴.

¹⁷České dálnice [online] 2007, [cit. 25.1.2009] Dostupné na www: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2007>

²⁴Ročenka dopravy [online]2007,[cit.3.1.2009] Dostupné na www: <http://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

5 Analýza dopravních služeb Ústí nad Labem

Krajské město Ústí nad Labem, ve kterém dnes žije téměř 95tis. obyvatel, je umístěno na křižovatce několika velmi významných dopravních tras. Právě vhodná poloha napomohla rozvoji města, jak po industriální tak, zejména v poslední době, urbanistické stránce. Z hlediska cestovního ruchu je důležité zapojení města do euroregionu Elbe – Labe, které přináší oživení jak pro železniční tak i vodní dopravu směrem přes Děčín a Hřensko a vytváří tak úzké spojení se Saskem a jeho hlavním městem Drážďany.

5.1 Silniční doprava

Ústí nad Labem leží na mezinárodní silnici E 442 (Liberec, Děčín, Ústí, Drážďany) a silnicích první třídy (I/8, I/30, I/13). Město je přímo napojeno na dálnici D8 (Berlín - Praha), která prochází západním okrajem města²⁷. Větší část dálničního úseku státní hranice – Řehlovice(28km) je již v provozu, ovšem kompletní zprovoznění celé dálnice i s novým úsekem Lovosice – Řehlovice(16,4km) se předpokládá až v roce 2010. Zpoždění výstavby toho úseku přineslo nemalé problémy z hlediska přesycenosti dopravních cest.

5.2 Železniční doprava²⁷

Ústí nad Labem je důležitým železničním uzlem se čtyřmi nádražími, přes který vedou významné mezinárodní spoje Berlín-Vídeň a Berlín-Budapešť-Bělehrad-Sofia (Balt-Orient). Páteřním mezinárodním tahem je celostátní železniční trať č. 090 - I. tranzitní železniční koridor státní hranice Děčín - Ústí nad Labem - Praha - - Břeclav - státní hranice, který je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru. V úseku protínajícím centrum města bude uskutečněna vazba železniční dopravy interregionální, příměstské dopravy a páteřního systému městské hromadné dopravy.

²⁷ Ústí nad Labem [online] 2009,[cit.1.2.2009] Dostupné na: <http://www.usti-nad-labem.cz/cz/zivot-mesta/doprava/>

5.3 Vodní doprava²⁷

Labská vodní cesta je spojnici se sítí západoevropských vodních cest, umožňujících přístup do SRN, států Beneluxu, severní Francie a do významných přímořských přístavů. Labská vodní cesta je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru. Nákladní lodní doprava a rekreační osobní doprava jsou provozované na labské vodní cestě v úseku Pardubice - Chvaletice - Ústí nad Labem - Hřensko - Hamburg.

5.4 Letecká doprava²⁷

V Ústí nad Labem se v současné době buduje letiště pro malá sportovní letadla. Nejbližší letiště pro dopravní letadla je v Praze (92 km) nebo Drážďanech (SRN) - 75 km.

5.5 Městská hromadná doprava

Ve městě existuje síť hromadné dopravy, která zahrnuje autobusové a trolejbusové linky. V minulosti tvořily páteřní síť městské hromadné dopravy tramvaje, které působily i z části jako příměstská doprava. Ústí nad Labem mělo svého času po Praze nejdelší tramvajovou síť mezi českými městy. V r. 1938 mělo v provozu 112 vozidel na 9 provozních tratích. Postupem času a s probíhající modernizací a přestavbou města musely přenechat svoje místo jinému prostředku taktéž na elektrickou energii, a to trolejbusu. Poslední souprava vyjela 31. ledna 1970. Ty jsou z hlediska údržby a flexibility celé infrastruktury pro město výhodnější a zároveň dostatečně ekologické (v porovnání s autobusy) aby nezatěžovaly již tak nepříliš dobré životní prostředí města.

²⁷ Ústí nad Labem [online] 2009,[cit.1.2.2009] Dostupné na: <http://www.usti-nad-labem.cz/cz/zivot-mesta/doprava/>

5.5.1 Vozový park

Dopravní podnik města Ústí nad Labem k dispozici celkem 133 vozidel, v téměř vyrovnaném podílu mezi autobusy a trolejbusy. Trolejbusů je ve vozovém parku celkově 66, všechny značky Škoda (v typové skladbě 14Tr, 15TR, 15TrM, 22Tr, 25Tr) a při průměrném stáří 15,65let. Skladba 67 autobusových vozů je pestřejší. Ve vozovém parku najdeme značky Karosa (B.731, B.732, B.941, B952, B961), dále Citybus (sólo a kloubový), Citelis (18m) a Mercedes (Conecto a Citaro). Průměrné stáří autobusů je 10 let. Všechny vozy obou druhů dopravy jsou vybaveny automatickými odbavovacími zařízeními, hlasovým informačním systémem a v některých vozech je nainstalován i systém světelných informačních panelů.

5.5.2 Jízdné a tarify MHD

Jednotlivé jízdné řeší Dopravní podnik formou přestupních časových jízdenek. Cestující má tedy možnost vybírat z 30. minutové, 60.minutové nebo 24.hodinové jízdenky. Jednotlivé jízdné si je možno zakoupit v označených prodejních místech, v Automatických prodejních jednotkách, nebo jako doplňkové jízdné u řidiče. Mimo klasických papírových jízdenek je jako nejmodernější možností, zakoupení SMS jízdenky za pomoci mobilního telefonu GSM. Tento způsob byl zaveden do provozu v polovině minulého roku a cestující si na něj postupně zvykají a využívají jej v čím dál větší míře, i když se dá říci že se prodeje v poslední době ustálili na hodnotě cca. 62 tis. SMS jízdenek za měsíc. Budeme-li sledovat procentuální podíl jednotlivých způsobů pořízení jízdného, zjistíme že nadpoloviční podíl mají časové, předplacené jízdenky (60%), 25% připadá na jednotlivé jízdenky z prodejních míst a 15% připadá na jízdenky z AVJ, doplňkového prodeje u řidiče a SMS jízdenky. Časové kupony jsou nepřenosné, platné na celou síť MHD. Příklad studentských časových kuponů a cen je zobrazen v tabulce č.1. Ostatní druhy kuponů jsou přiřazeny v přílohách.

Tabulka 1:

Druh časového kupónu	Cena v Kč
7 denní	85,-
15 denní	120,-
30 denní	205,-
90 denní	475,-

Zdroj: Tarifní podmínky Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s.

Studentský předplacený kupon je nejčastěji využíván ve své 30 denní podobě. Průměrný student, který si bude pořizovat jízdné na celý akademický rok vynaloží při měsíční frekvenci plateb 1640Kč. Při 90. denním cyklu pořizování jízdného, poté celková částka vychází 1425Kč.

5.5.3 Linkové vedení MHD

Dopravní podnik města Ústí nad Labem provozuje v systému MHD celkem 31²⁰ linkových spojů. 11 trolejbusových linek, jejichž celková délka činí 109,11km, zabezpečuje 1269 spojů a přepraví 32tis. cestujících. Autobusové linky působí s větším počtem linek (21) na celkově větší vzdálenosti (277,84km). To je dáno především tím, že jsou zavedeny především na okraji města, nebo taktéž jako příměstská doprava z nedalekých obcí. Díky tomu jezdí v delších časových intervalech a vykonají menší počet spojů (1160), s nižším výkonem přepravených osob (20tis.) než trolejbusová doprava. Provoz MHD probíhá celoročně a nepřetržitým provozu. V nočních hodinách obsluhují cestující dvě trolejbusové a tři autobusové linky. Celkový přehled všech linek je součástí příloh. Dispečink a ostatní, především informační, služby spojené s městskou dopravou poskytuje centrála a informační centrum – DPMUL, sídlící v Revoluční ulici.

²⁰ DPMUL [online] 2008,[cit:28.11.2008] Dostupné na: <http://www.dpmul.cz/>

5.6 Autobusová linková doprava

Největším autobusovým dopravcem v Ústí nad Labem, pokrývajícím 80% veřejné autobusové dopravy v kraji, je Dopravní podnik ústeckého kraje, který také prioritně zabezpečuje základní dopravní obslužnost na území kraje. Mimo klasické linkové dopravy, také zabezpečuje MHD v některých městech Ústeckého kraje²¹. Mimo starších autobusů značky Karosa, provozuje společnost nové ekologické a ekonomické ekobusy s pohonem na CNG (čistý zemní plyn). DPUK také nabízí cestujícím možnost Integrovaného odbavovacího systému pomocí čipové karty. Zapojení do tohoto systému bylo nabídnuto i ostatním dopravním firmám včetně městských dopravních podniků. V současné době je v rámci ústeckého kraje zapojen Dopravní podnik Teplice a.s. Dále probíhá intenzivní jednání s Českými drahami a.s. A předpokládá se zapojení dalších autobusových dopravců.

5.6.1 Jízdné autobusové dopravy

Jízdné určuje Dopravní podnik zvlášť pro každou linku, proto nelze stanovit cenu jízdného všeobecně. Jako příklad uvedme tabulku č.2 a jízdné na lince Ústí nad Labem – Praha, která je studenty hojně využívána.

²¹ DPUK [online] 2008[cit. 28.11.2008]Dostupné na: <http://www.dpuk.cz/>

Tabulka 2:

DPÚK a.s.							
Ceník jízdného linky 590907 - platný od 1. 2. 2009							
Tarifní vzdálenost	Obyč. jízdné čip. karta	Obyč. jízdné hotovost	Pol. jízdné čip. karta	Pol. jízdné hotovost	ZTP, ZTP/P	Žákovské (do 15 let)	Studentské (nad 15 let)
km	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
1 - 2	5,70	6,00	2,90	3,00	2,00	2,00	5,00
3 - 4	9,50	10,00	4,80	5,00	3,00	4,00	8,00
5 - 7	15,20	16,00	7,60	8,00	4,00	6,00	12,00
8 - 10	20,90	22,00	10,50	11,00	6,00	8,00	17,00
11 - 13	24,70	26,00	12,40	13,00	7,00	10,00	20,00
14 - 17	28,50	30,00	14,30	15,00	8,00	11,00	23,00
18 - 20	32,30	34,00	16,20	17,00	9,00	13,00	26,00
21 - 25	38,00	40,00	19,00	20,00	10,00	15,00	30,00
26 - 30	41,80	44,00	20,90	22,00	11,00	17,00	33,00
31 - 35	43,70	46,00	21,90	23,00	12,00	17,00	35,00
36 - 40	47,50	50,00	23,80	25,00	13,00	19,00	38,00
41 - 45	53,20	56,00	26,60	28,00	14,00	21,00	42,00
46 - 50	57,00	60,00	28,50	30,00	15,00	23,00	45,00
51 - 55	62,70	66,00	31,40	33,00	17,00	25,00	50,00
56 - 60	66,50	70,00	33,30	35,00	18,00	26,00	53,00
61 - 70	71,30	75,00	36,10	38,00	19,00	28,00	56,00
71 - 80	71,30	75,00	36,10	38,00	19,00	28,00	56,00
81 - 90	76,00	80,00	38,00	40,00	20,00	30,00	60,00
91 - 100	81,70	86,00	40,90	43,00	22,00	32,00	65,00

Zdroj: www.dpuk.cz

V tabulce vidíme, že studentské jízdné tedy činí v závislosti na vzdálenosti 5 – 65Kč. Student dojíždějící z větší vzdálenosti, který se rozhodne využít služeb DPÚK a.s. tedy za cestu z Prahy zaplatí 65Kč.

5.6.2 Linky- Autobusové dopravy

Linka 590010 - Ústí nad Labem-Velké Březno-Zubrnice-Lovečkovice-Verneřice-Úštěk

Linka 590020 - Ústí nad Labem-Litoměřice

Linka 590040 - Ústí nad Labem-Řehlovice-Dubice

Linka 590050 - Ústí nad Labem-Chuderov -Libouchec-Čermná-Petrovice

Linka 590060 - Ústí nad Labem-Libouchec-Petrovice

Linka 590070 - Ústí n.L.-Libouchec-Tisá-Sněžník

Linka 590080 - Ústí nad Labem-Teplice-Duchcov-Osek-Litvínov-Most

Linka 590110 - Ústí nad Labem-Chlumeck-Telnice-Krásný Les

Linka 590120 - Ústí nad Labem-Povrly-Český Bukov

Linka 590140 - Ústí nad Labem-Velké Březno-Homole-Sulečice-Leština

Linka 590880 - Ústí nad Labem-Krupka-Dubí-Osek-Litvínov

Linka 590907 – Ústí nad Labem Praha

5.7 České Dráhy a.s

Z hlediska dopravní obslužnosti obyvatelstva je pro město nejdůležitější stanice Ústí nad Labem Hlavní nádraží. Od centra města je toto nádraží vzdálené 5min, s dobrou obsluhností linkami MHD (č 3,9,11,13,17 a 19) a je v provozu nepřetržitě. Kromě klasických služeb jako je úschovna zavazadel, úschovní skříňky, telefonní automat bankomat apod., nabízí hlavní nádraží také služby ČD-Centra. Zde může cestující využít služeb přímo navazujících na dopravu, jako poskytování informací regionálního charakteru, tak i nadstandardní služby (například informace o ubytování v regionu, komerční využití informační techniky, zvláštní služby ČD-Kurýr a další). Hlavní tratí, kterou obsluhuje hlavní nádraží, je 090 (Praha) – Kralupy n.V – Ústí n.L. - Děčín. Jedná se o část mezinárodního tranzitního koridoru. Druhou je regionální trať 130 Ústí n.L. - Chomutov a třetí obsluhovaná trať je označena 131 Ústí n.L. - Bílina.

5.7.1 Jízdné ČD

Jízdné zpracovávají České dráhy a.s. dle tarifních kilometrů v rozmezí 1-120km. Při překročení 120km se navyšuje za každý kilometr o stejnou sazbu (viz. Tabulka č. 3). Pro naše účely tedy předpokládejme, že student využije dopravu vlakem na delší vzdálenosti.

Tabulka 3:

Tarifní kilometry	Obyčejné jízdné		Zvláštní jízdné				
			Děti (-15) a důchodci ²⁹		ZTP, ZTP/P ³⁰	Žáci do 15 let	Žáci 15 – 26 let
	2. třída Kč	1. třída Kč	2. třída Kč	1. třída Kč	2. třída Kč	2. třída Kč	2. třída Kč
95	124,-	186,-	62,-	93,-	31,-	43,-	68,-
96	125,-	188,-	62,-	93,-	31,-	43,-	68,-
97	127,-	191,-	63,-	95,-	31,-	44,-	69,-
98	128,-	192,-	64,-	96,-	32,-	44,-	70,-
99	129,-	194,-	64,-	96,-	32,-	45,-	70,-
100	130,-	195,-	65,-	97,-	32,-	45,-	71,-
101	131,-	197,-	65,-	98,-	32,-	45,-	72,-
102	133,-	200,-	66,-	99,-	33,-	46,-	73,-
103	134,-	201,-	67,-	100,-	33,-	46,-	73,-
104	135,-	203,-	67,-	101,-	33,-	47,-	74,-
105	136,-	204,-	68,-	102,-	34,-	47,-	74,-
106	137,-	206,-	68,-	102,-	34,-	47,-	75,-
107	139,-	209,-	69,-	104,-	34,-	48,-	76,-
108	140,-	210,-	70,-	105,-	35,-	49,-	77,-
109	141,-	212,-	70,-	105,-	35,-	49,-	77,-
110	142,-	213,-	71,-	106,-	35,-	49,-	78,-
111	143,-	215,-	71,-	107,-	35,-	50,-	78,-
112	145,-	218,-	72,-	108,-	36,-	50,-	79,-
113	146,-	219,-	73,-	109,-	36,-	51,-	80,-
114	147,-	221,-	73,-	110,-	36,-	51,-	80,-
115	148,-	222,-	74,-	111,-	37,-	51,-	81,-
116	149,-	224,-	74,-	111,-	37,-	52,-	81,-
117	151,-	227,-	75,-	113,-	37,-	52,-	83,-
118	152,-	228,-	76,-	114,-	38,-	53,-	83,-
119	153,-	230,-	76,-	114,-	38,-	53,-	84,-
120	154,-	231,-	77,-	115,-	38,-	53,-	84,-
Sazba za každý další kilometr ³¹	1,20	1,80	0,60	0,90	0,30	0,42	0,54

Zdroj: Vnitrostátní ceníky ČD a.s.

Z uvedené tabulky tedy vyplývá, že student cestující např. na vzdálenost 100km, který uplatní pouze slevu na studentské jízdné, vynaloží na cestu 71Kč.

5.7.2 Trate ČD

Spoje na trati 090 ((Praha) – Kralupy n. Vltavou – Ústí nad Labem – Děčín) jsou v provozu denně od cca 04:30 až do 23:30. Jezdí v intervalu 40 – 60 minut a jsou zajišťovány osobními, spěšnými i rychlíkovými vlaky. Jelikož se jedná o trať na mezinárodním koridoru, cestující si pro svou cestu může vybrat i mezinárodní rychlíky jako EC179 Alois Negrelli, nebo EN 477 Metropol.

Spoje na trati 130 (Ústí nad Labem – Chomutov) jsou odbavovány každodenně cca od 05:00 až do 01:00 v intervalech 60-90 minut. Na trati jsou odbavovány osobní, spěšné a rychlíkové vlaky. Trať 131(Ústí nad Labem – Bílina) je obsluhována spoji v každodenním provozu cca od 04:30 do 20:30 v intervalech 120 minut. Na trati jsou provozovány pouze osobní vlaky. Cestující, který jede až do Bíliny, má ovšem možnost využít spojů na trati 130.

6 Dopravní výchova v České republice.

Dopravní výchovou se v České republice zabývá především organizace BESIP, která je pomocí Rady vlády, zřizovaná Ministerstvem dopravy ČR. Hlavním cílem je v současné době splnit cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, kterou přijala vláda v roce 2004. Primárním cílem této strategie je snížení počtu usmrcených o 50% vůči roku 2002. Aktuální výsledky ovšem ukazují nereálnost splnění tohoto cíle, jelikož počet usmrcených byl v roce 2008 zhruba o 20% horší, než bylo plánováno strategií. Ke splnění vládních cílů napomáhá nejen novelizace a úprava zákona o provozu na pozemních komunikacích, ale také soustavná dopravní výchova, a to nejen formou školní výuky, ale také jednotlivých akcí. Principem dopravní výchovy je zapojení rodiny, školy a obce do vzdělávacího procesu. Maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje a návyky. A v neposlední řadě poslušnost, provázanost a kontinuita celého procesu. Vše by mělo vést k cíli bezpečného chování dětí a mládeže v silničním provozu. Mládež by se měla naučit vážit si života a chránit jej, získat pozitivní přístup k životnímu stylu na silnicích a vytvořit a uchovat si pozitivní návyky do budoucna. Tedy především předvídat rizika, správně vyhodnocovat situace a vhodně jednat.

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 vzdělání). Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky převážně jen díky obětavosti učitelů, vedoucích mimo vyučování speciální kroužky a kursy, popř. díky systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech²² Další vzdělání v oblasti dopravní výchovy především pro mládež a mladé lidi, v národním měřítku zcela chybí. Hovořit zde můžeme pouze o jednotlivých osvětových akcích, které jsou v poslední době zaměřeny na poukázání na následky dopravní nehody a na všechny eventuality, které mohou

²². Dopravní výchova [online] 2009,[cit.8.2.2009] Dostupné na: <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova>

nastat. Jednou z těchto kampaní, která je momentálně velmi propagovaná, nese jméno Nemyslíš, zaplatíš! která je zaměřena na skupinu řidičů do 25let a nejčastější příčiny dopravních nehod. Další kampaní je projekt Domluvme se, který má preventivně působit proti požívání alkoholu před jízdou. Jediný v současnosti realizovaný projekt, který se zaměřuje přímo na studenty středních škol, nese označení The Action. Jedná se multimediální kampaň, která zprostředkuje začínajícím řidičům emotivní zážitek z reálných dopadů dopravní nehody. Je organizován od roku 2004 a seznámilo se s ním již přes 80 tisíc studentů. Další osvětové programy jsou prozatím ve fázi přípravy. Tato prevence je velice důležitá nejen pro vysvětlení a zdůvodnění pravidel, ale také jako podpůrný prostředek represivních složek. Ze zahraničních výzkumů vyplývá, že není-li prevence podpořena represí, dosahuje její účinnost maximálně 12%²².

22. Dopravní výchova [online] 2009,[cit.13.2.2009] Dostupné na: <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova>

7 Terénní šetření

Pro získání dat nezbytných pro bakalářskou práci bylo provedeno dotazníkové terénní šetření v segmentu vysokoškolských studentů. Formulář dotazníku byl vypracován v českém a anglickém jazyce. Hlavní část šetření směřovala ke studentům Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem, mezi které bylo rozdáno celkem 120 dotazníků. Pro porovnání výsledků byly zvoleny dvě zahraniční univerzity, Technická Univerzita Drážďanech a Fakulta Georgikon (jako součást University of Panonia) v Keszthely. Rozsah šetření pro zahraniční univerzity byl v obou případech zvolen na 50 dotazníků. Návratnost dotazníků byla ve všech případech velmi vysoká, ovšem po rozřídění a vyřazení chybně, nebo neúplně vyplněných formulářů, zbylo k dalšímu zpracování 100 dotazníků z ČR a po 40 dotaznicích z každé zahraniční školy.

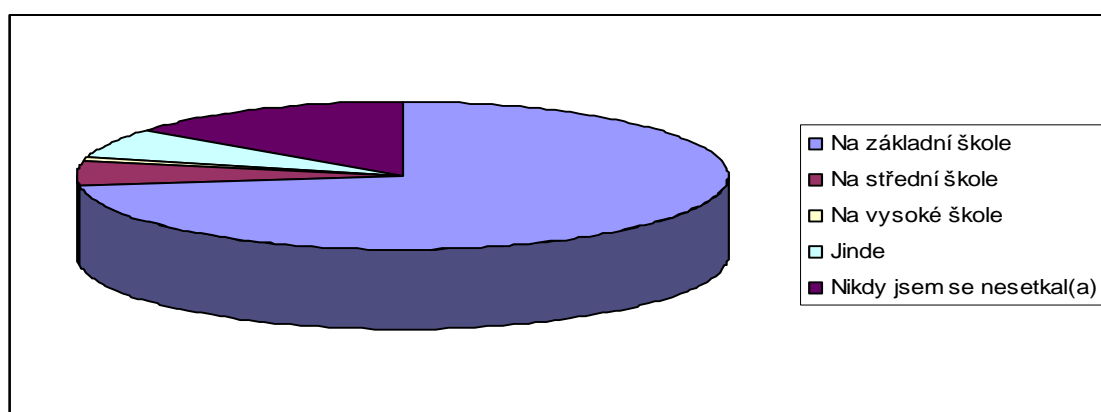
Otázky v dotazníku byly koncipovány k získání základních informací o orientaci v dopravě, dopravní výchově, chování a celkových zvyklostech vysokoškolských studentů při cestování. Výsledné vyhodnocení bylo uspořádáno dle jednotlivých skupin a otázek do tabulek v elektronické podobě. Z těchto dat byly později vytvořeny názorné a přehledné grafy, vypovídající o jednotlivých výsledcích. Jako základní předpoklad pro zařazení dotazníků ke zpracování sloužily dvě otázky. Všichni respondenti, s jejichž formuláři se dále pracovalo, byli z věkové skupiny 19-26 let a na jednotlivých univerzitách studovali v prezenčním oboru. Další výsledky jsou uvedeny níže a rozříděné dle jednotlivých skupin.

7.1 Česká republika – studenti Univerzity Jana Evangelisty Purkyně

Celkový počet dotazníků, který byl rozdán mezi studenty v Ústí nad Labem, činil 150 formulářů. Návratnost vyplněných formulářů ke zpracování přesahovala 82%, 124 tazatelů tedy odevzdalo svůj formulář. V první fázi zpracování výsledků bylo ovšem kvůli formálním vadám nebo neúplnosti nutné některé dotazníky vyřadit, z čehož vyšlo 110 platných a zpracovatelných dotazníků. Z tohoto objemu tvořily 63% tazatelů muži, ženy vyplnily dotazník ve 41 případech.

U otázky č.1: "**Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou?**", nejvíce respondentů (72,72%) označilo odpověď "A", tedy na základní škole. Přes 14,5% dotazovaných se s dopravní výchovou nesešlo vůbec. Další nejpočetnější odpovědí byla varianta "C" (6,36%) , kde studenti uváděli nejčastěji mateřskou školu a autoškolu. Zbylé dvě skupiny, jak je viditelné na grafu č.1, tvořily dohromady srovnatelné procento s předchozí skupinou

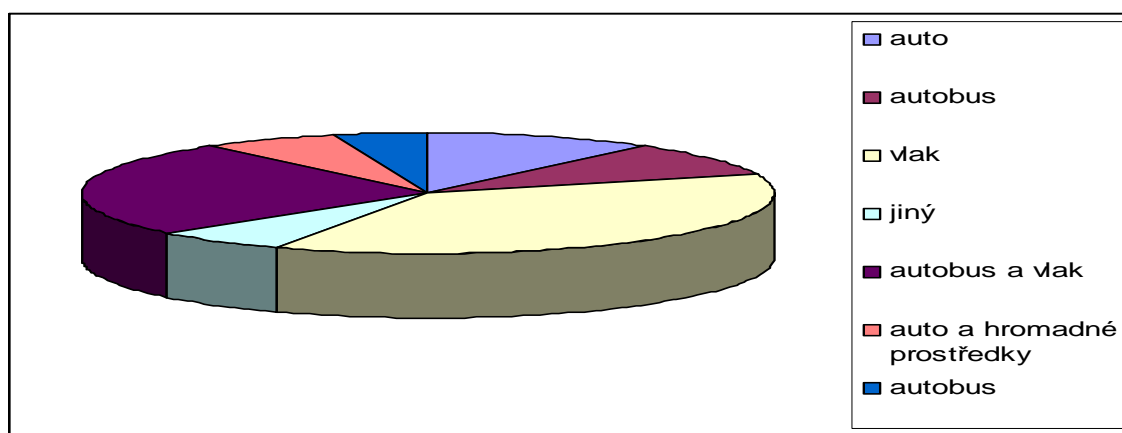
Graf 1: Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou?



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

Druhá otázka zjišťovala, kterým dopravním prostředkům dávají studenti při svých cestách přednost. Z výsledku zobrazených na grafu č.2. je patrné, že nejoblíbenějším dopravním prostředkem je vlak, který pravidelně využívá více než 37% studentů a v kombinaci s autobusem jej využívá dalších téměř 26% respondentů. Samostatnou automobilovou dopravu využívá celých 10% studentů, při kombinaci s jinými dopravními prostředky počet studentů dopravujících se autem vzroste o 6,49%. Autobusem samostatně se přepravuje 9,09% dotázaných. U možnosti "jiný", byla jako nejčastější odpověď uváděna MHD a vzhledem k Ústí nad Labem to byla doprava trolejbusy.

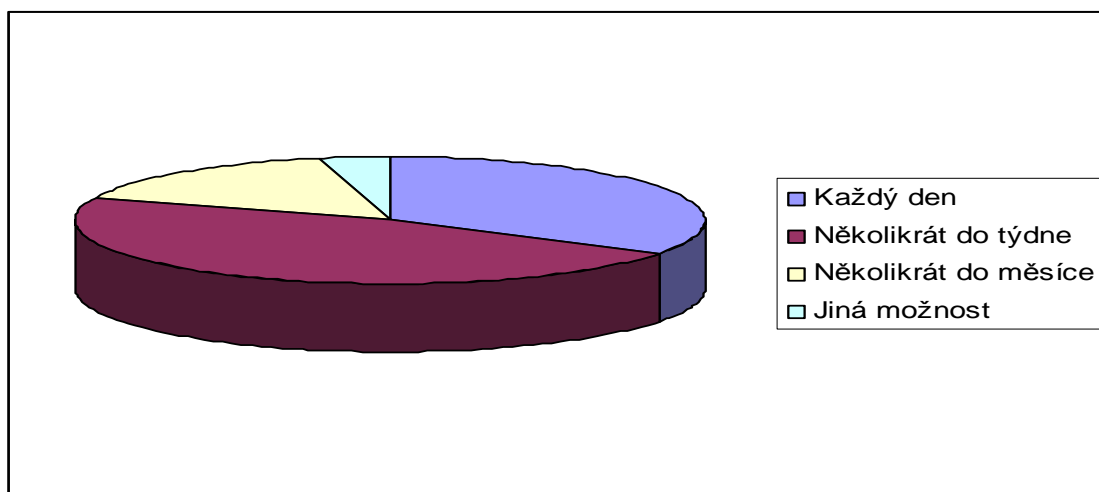
Graf 2: Které dopravní prostředky nejčastěji využíváte při vašich cestách do školy/práce/ve volném čase?



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

Z výsledků otázky zjišťující frekvenci s kterou studenti využívají dopravu můžeme vyčíst, že minimálně několikrát do týdne cestuje 3/4 dotazovaných (viz. graf č.3). 29,87% studentů totiž uvedlo že cestují denně a dalších 46,72% několikrát do týdne. Přes 14% ústeckých studentů cestuje jen několikrát do měsíce a s nejmenší frekvencí, většinou jednou za dva měsíce, využívá dopravních prostředků pouze 3,89% respondentů.

Graf 3: Jak často využíváte dopravní prostředky?

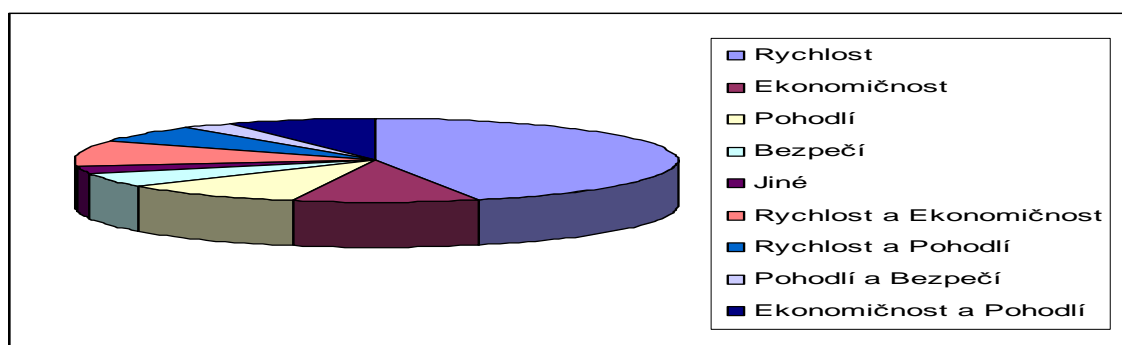


Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

S dopravními službami, prostředky a pokrytím dopravy v regionu je většina dotazovaných spokojena. Z odpovědí na otázku č.4: „**Jak jste spokojen(a) s pokrytím, dopravními prostředky a službami v regionu**“ zjistíme, že 7,79% studentů je velice spokojeno a celých 70,12% spíše spokojeno. 2,59% respondentů nedokáže situaci v regionu posoudit. Nespokojených studentů je v porovnání se spokojenými méně, pouze 6,5% studentů je velice a 12,98 spíše nespokojeno. Pokles spokojenosti s dopravou a službami můžeme vyzorovat v závislosti na délce cesty. Při společné analýze otázky spokojenosti spolu otázkou č.5: "**Jak daleko dojíždíte do školy/práce**", zjišťující vzdálenost, kterou studenti pravidelně absolvují při svých cestách, je patrné, že nejvíce nespokojených je ve skupině, která dojíždí 61-120km. Tato skupina je zastoupena 15,6% studentů. Naopak nejspokojenější jsou respondenti dojíždějící maximálně 30km, kterých je celkově 55,84%. Relativně málo nespokojených cestujících se nachází také ve skupině 23,37% respondentů, kteří zdolávají při své cestě největší vzdálenosti 121 a více kilometrů. Jednoznačně vyznívá otázka č.6. Kde 89,96% respondentů nějakých, většinou studentských, slev využívá a pouze 10,04% studentů cestuje za plné jízdné. Výsledky na další otázku „**Co z následujících možností při dopravě preferujete**“ jsou zobrazeny v grafu č.4. Tato otázka se týká preferencí podle kterých respondenti volí způsob dopravy. Nejdůležitějším faktorem je pro studenty rychlost dopravy. Samostatně ji volilo

44,15%, spolu s ekonomičností 10,38% a s pohodlím 6,49% dotazovaných. Faktory ekonomičnosti a pohodlí mají dle výsledků šetření v stejnou váhu 10,38%. Bezpečí je důležité pouze pro 5,19% studentů. Jiné faktory pro preference cestujících jsou například návaznost spojů a snadná dostupnost prostředku.

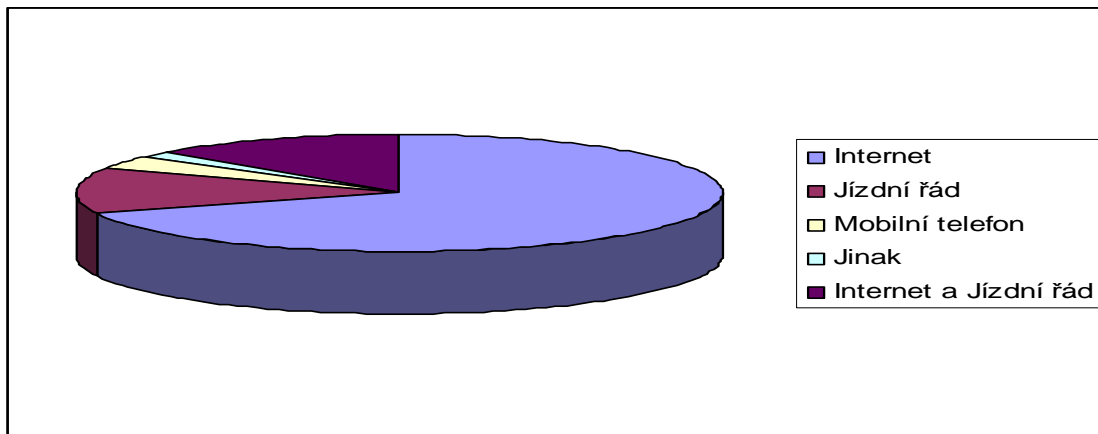
Graf 4: „Jak jste spokojen(a) s pokrytím, dopravními prostředky a službami v regionu?“



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

Převaha internetu jako informačního média se projevuje i ve způsobu hledání vhodných spojů a jejich časů u mladých lidí. Dle otázky „**Jak se nejčastěji informujete o časech dopravních spojů**“ 68,83% studentů vyhledává tyto informace na internetu a 12,98% pak doplňuje informace z jízdních řádů právě internetem. Stejně procento vyhledává své spoje pouze v jízdních řádech. Poměrně malé procento 3,89% studentů využívá pro získání informací mobilní telefon. Zbylá procenta respondentů se informují jinak, například u řidiče dopravního prostředku.

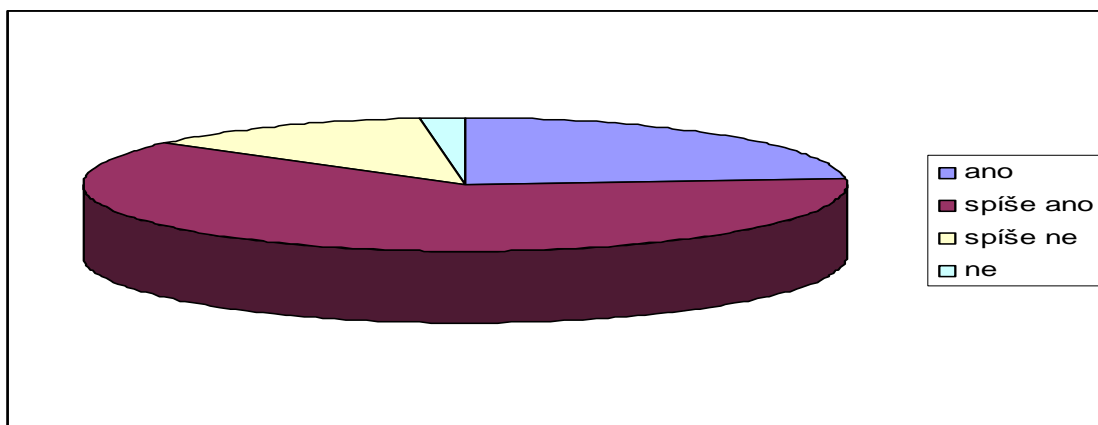
Graf 5: „Jak se nejčastěji informujete o časech dopravních spojů?“



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

Otázka byla koncipována ke zjištění úrovně orientace v jízdních řádech a schopnosti číst a porozumět informacím, které obsahují. Pomocí zobrazených piktogramů, které se běžně užívají v jízdních řádech, se zjišťovalo, v jaké míře studenti těmito informacím rozumí. Na grafu č. 6 vidíme, že necelá čtvrtina (23,37%) respondentů přesně zná co jednotlivé symboly představují. Přes 62% studentů těmito symbolům spíše rozumí. Necelých 13% studentů si zobrazenými informacemi není jistých. Pouze dvojice dotazovaných uvedla, že nezná význam uvedených piktogramů.

Graf 6: „Víte co znamenají uvedené piktogramy používané v jízdních řádech?“

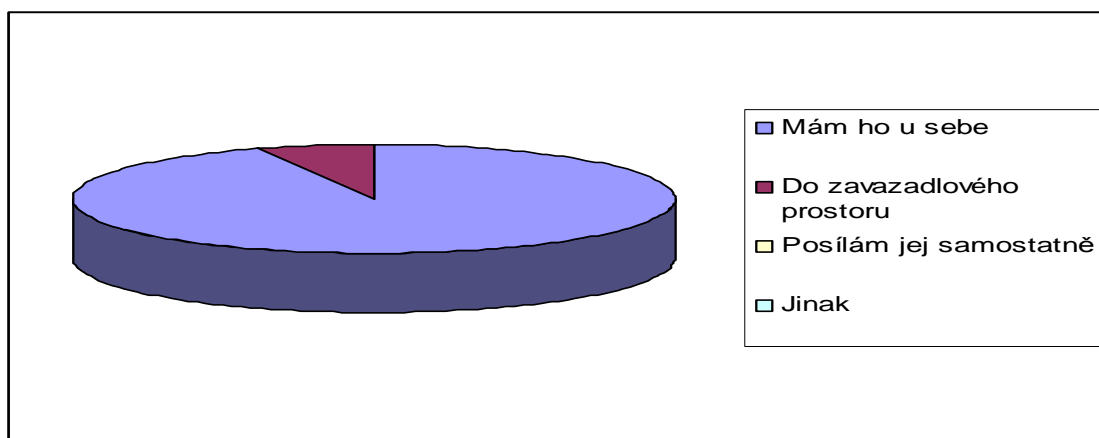


Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

Otázka 11: "**Kam ukládáte zavazadlo během cesty?**" Naprostá většina (93,50%) studentů má při přepravě svoje zavazadlo u sebe. Do zavazadlového prostoru

dopravního prostředku jej ukládá zbylých 6,50% respondentů. Jinou možnost žádný z dotazovaných nevedl. Tyto výsledky vyplývají především z toho že studenti většinou cestují jen s jedním nepříliš velkým zavazadlem, takže jej buď mohou mít přímo u sebe, nebo jej především při cestě autobusem ukládají do zavazadlového prostoru.

Graf 7: „Kam ukládáte zavazadlo během cesty?“



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

7.2 Zahraniční oblasti

7.2.1 Drážďany

Drážďany jsou druhým největším a zároveň hlavním městem spolkové země Sasko. Od Ústí nad Labem jsou vzdálené pouhých 65km a zejména po dobudování hraničního úseku D8 velmi dobře dosažitelné, nejen pro obyvatele Ústeckého kraje. Celkovou rozlohou téměř srovnatelné, ovšem s počtem 506tis. obyvatel bezmála 2,5krát menší než Praha. V České Republice jsou Drážďany známe především pro svoji historii, kulturní a architektonické památky. Za všechny uvedme nedávno rekonstruovaný kostel Frauenkirche, muzeum výtvarného umění Albertinum, nebo Saskou státní operu – Semperoper. Městskou hromadnou a příměstskou dopravu zajišťuje dopravní podnik

Dresdener Verkehrsbetriebe AG²³. Vnitřní doprava městem je zajišťována především tramvajovým provozem. Velikost tramvajové sítě je v podstatě srovnatelná s Prahou. Další součástí je rozsáhlý autobusový systém, který obsluhu pokrývá jak centrum města, tak předměstí. Dále je zde v provozu, podobně jako například v Berlíně, S-bahn. Ten představuje kombinaci příměstského a městského železničního provozu a s Drážďany spojuje například město Pirna. Zajímavým dopravním prostředkem je vysutá dráha (Schwebenbahn)¹⁹, která je dlouhá 274m a překonává výškový rozdíl 84m. Další zajímavostí je úzkorozchodná železnice nacházející se v Goßer Garten, která je v letním období provozována především jako turistická atrakce. Technická univerzita v Drážďanech byla založena v roce 1828 a je tedy nejstarší technickou vysokou školou v Německu. V současné době zde na 14 fakultách studuje přes 35.000 studentů²⁵.

7.2.2 Keszthely

Nepříliš velké město ležící na západním břehu Balatonu je označováno za hlavní město Balatonu. Město s dnešními 22tis. obyvateli je jedním z nejstarších měst v oblasti. Má bohatou historii s mnoha architektonickými památkami. Díky poloze v blízkosti velmi známých lázní Hevíz, těží z poměrně dobré návštěvnosti turistů.

Dopravní systém vzhledem k velikosti města není rozvinutý, veškerou dopravu hromadnými prostředky zabezpečuje jen autobusová a železniční doprava na pravidelných linkách.

Vysoká škola má ve městě dlouhou tradici, již od roku 1979. Georgikon faculty v současné době působí jako odloučená fakulta vysoké školy University of Pannonia²⁶.

²³ Drážďany [online] 2009, [cit. 12.3.2009] Dostupné na: http://www.dresden.de/de/03/c_12.php

¹⁹ Dopravní podnik Drážďany [online] 2009, [cit. 20.1.2009] Dostupné na: <http://www.dvb.de/de/>

²⁵ Technická Univerzita drážďany [online] 2009, [cit. 20.2009] Dostupné na: <http://tu-dresden.de/>

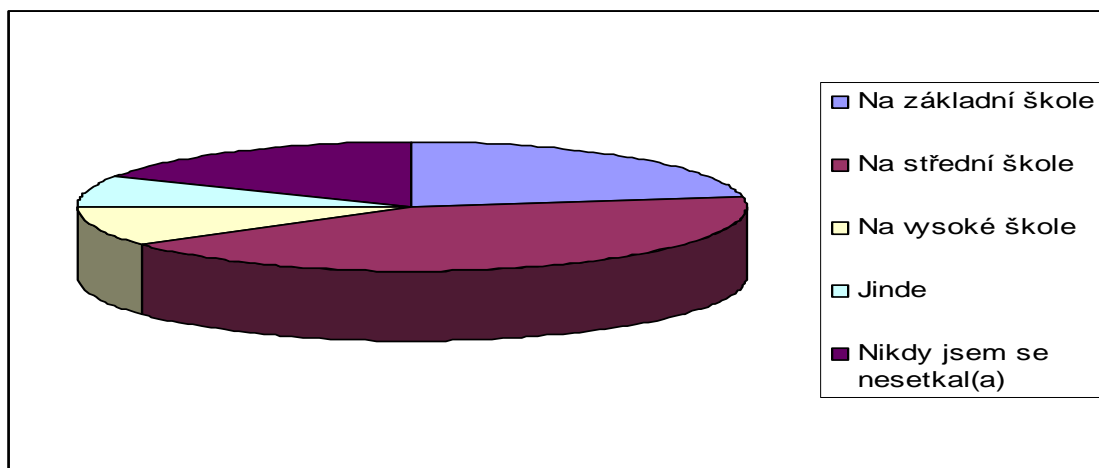
²⁶ University of Pannonia [online] 2009, [cit. 20.1.2009] Dostupné na: <http://englishweb.uni-pannon.hu/>

Studovat zde lze všechny druhy univerzitního vzdělání, od nultých ročníků až po doktorandské programy, většinou zaměřené na oblast zemědělství

7.3 Německo - studenti Technické Univerzity Drážďany

Dotazníkové šetření v Drážďanech bylo naplánováno v celkovém rozsahu 50 dotazníků. Návratnost vyplněných dotazníků byla velmi vysoká, téměř 100%. Ke zpracování bylo po vyřazení chybných formulářů přijato 40 formulářů. Z toho počtu bylo 31 respondentů mužů a 9 dotazovaných žen. U otázky č.1: „**When have you first met the education in transportation?**“ zjišťující první kontakt s dopravní výchovou většina studentů uvádí střední školu (42,5%). Na rozdíl od ČR kde studenti uváděli s velkou převahou základní školu, ji v Německu uvedlo pouze 22,5%. Značný rozdíl lze vyzorovat také u studentů kteří se s dopravní výchovou setkali na vysoké škole. Zde se s ní setkalo 10% německých a v ČR pouze necelé procento studentů. Srovnatelné jsou výsledky dotazovaných kteří se s dopravní výchovou nikdy nesetkali (17,5%), nebo se s ní setkali jinde (7,5%). Ovšem zde studenti v Drážďanech uváděli pouze autoškolu.

Graf 8: „When have you first met the education in transportation?“



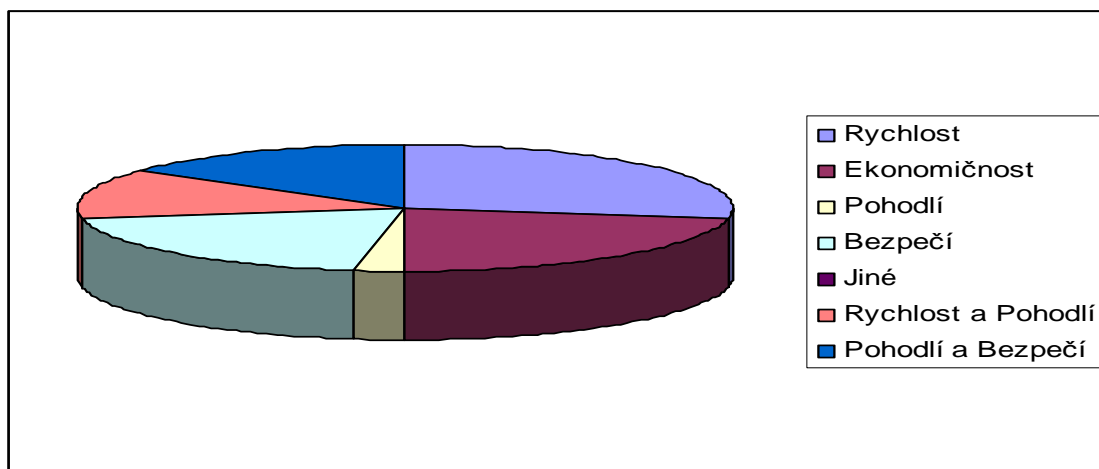
Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

Při svých cestách používají nejčastěji vlak a autobus. 37,5% procent respondentů střídá tyto dva dopravní prostředky, 22,5% studentů nejčastěji cestuje autobusem a 12,5%

vlakem. Vzhledem k velikosti městě je v dopravě drážďanských studentů mnohem důležitější MHD, než je tomu u studentů v Ústí n.L. Nejčastěji ji zde využívá 15% respondentů, a to především tramvajový provoz. samostatnou automobilovou dopravu nejčastěji využívá jen 2,5% dotazovaných, což je v porovnání s Českou republikou zhruba 4krát méně. Z výsledků na třetí otázku lze vyčíst, že nejvíce dotazovaných cestuje dopravními prostředky každý den, a to celých 84,6%. Celkově se dá říci, že němečtí studenti využívají dopravu častěji než čeští. Několikrát do měsíce cestuje 3,8% a několikrát do týdne 11,5% respondentů. Zároveň vzdálenost kterou při svých cestách studenti překonávají, je v porovnání se studenty UJEP kratší. 69,2% německých studentů dojíždí ze vzdálenosti 0-30km. Maximálně z 60km vzdálenosti dojíždí 26,9% dotazovaných. Největší dojezdovou vzdálenost, kterou respondenti v dotazníku uvedli ,činí 120km a na tuto vzdálenost cestuje 3,84% studentů. S dopravním pokrytím, dopravními prostředky a službami je nespokojeno pouze velmi malé procento dotazovaných. Na otázku která tuto problematiku řeší odpovědělo 73% studentů že jsou spíše a 23% studentů velice spokojeni. Spíše nespokojených dotazovaných jsou 4% a velice nespokojen nebo bez názoru není nikdo. Graf č. 9 zobrazuje jaké faktory studenti v Drážďanech při dopravě preferují.

V otázce: „**Which of following possibilities do you prefer?**” Jsme zjistili, že stejně jako pro z studenty z ČR, i když ne tak razantně, je pro ně nejdůležitějším faktorem rychlost dopravy. 26,9% ji označilo samostatně, pro dalších 15,3% studentů je nejdůležitější v kombinaci s bezpečím a pro 11,5% v kombinaci s pohodlím. Dále kladou němečtí studenti poměrně velký důraz (23,07%) na ekonomičnost a 19,23% dotazovaný nejvíce preferuje bezpečí. Faktory, jako například plynulost dopravy, nehrají při rozhodování příliš významnou roli.

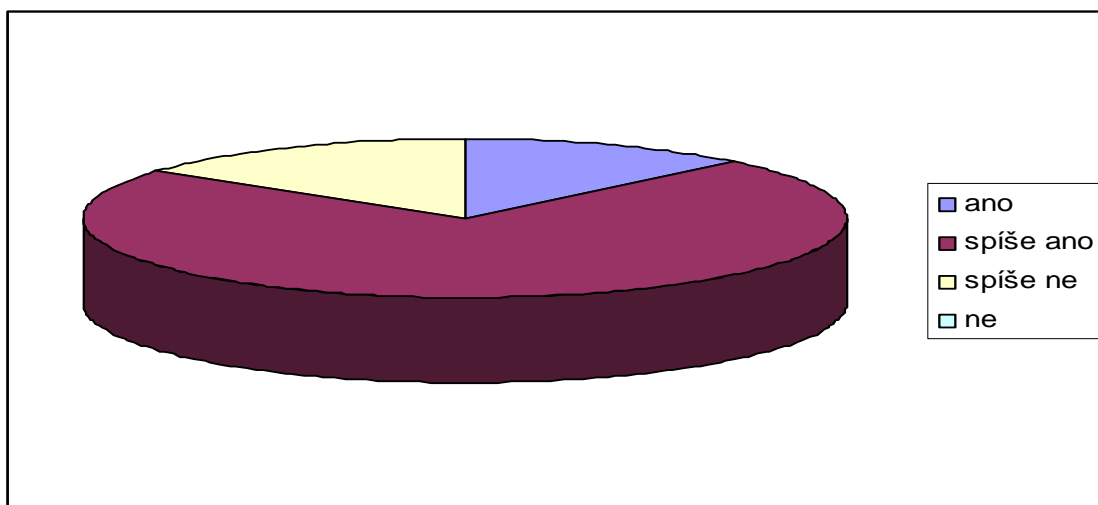
Graf 9: „Which of following possibilities do you prefer?”



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

Docházková vzdálenost na zastávku dopravního prostředku je pro většinu studentů v Drážďanech kratší než v Ústí nad Labem. Nejpočetnější skupina 57,7% respondentů dochází na zastávku 0-5 minut. Maximálně 10 minut vzdálenou zastávku má v Drážďanech 26,9% studentů. Nejmenší skupině dotazovaných (15,3%) trvá cesta k dopravnímu prostředku od 11 do 30min. Delší časovou vzdálenost nemusí absolvovat žádný z dotazovaných studentů. V otázce, jak studenti nejčastěji získávají informace o časech dopravních spojů, dotazovaní dle předpokladů nejvíce uváděli internet, a to v celé polovině případů. Více studentů než v ČR získává informace přímo v jízdním řádu (26,9%), nebo pomocí mobilního telefonu (11,5%). Ostatní respondenti své informační zdroje kombinují a nedávají přednost jen jednomu médiu. Porovnáním výsledků obou skupin u otázky č.10: „**Do you know the meaning of this pictograms used in timetables?**” lze vypočítat, že čeští studenti piktogramům používaných v jízdních řádech rozumějí více než studenti v Německu. Jak je vidět na grafu č.10, pouze 11,53% dotazovaných těmto symbolům zcela rozumí. Odpověď "B", spíše ano, označilo 73,4% studentů. Vyobrazeným symbolům pak spíše nerozumí celých 15,3% respondentů.

Graf č.10: „Do you know the meaning of this pictograms used in timetables?“



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

Jisté rozdíly v návycích během dopravy , jsou znatelné i v otázce ukládání zavazadla v dopravním prostředku. Během dopravy jej u sebe má méně dotazovaných, než-li v ČR (85%). Proto jej více studentů ukládá do zavazadlového prostoru v dopravním prostředku (12,45%) a 2,55% respondentů si dle svých odpovědí posílá zavazadlo samostatně.

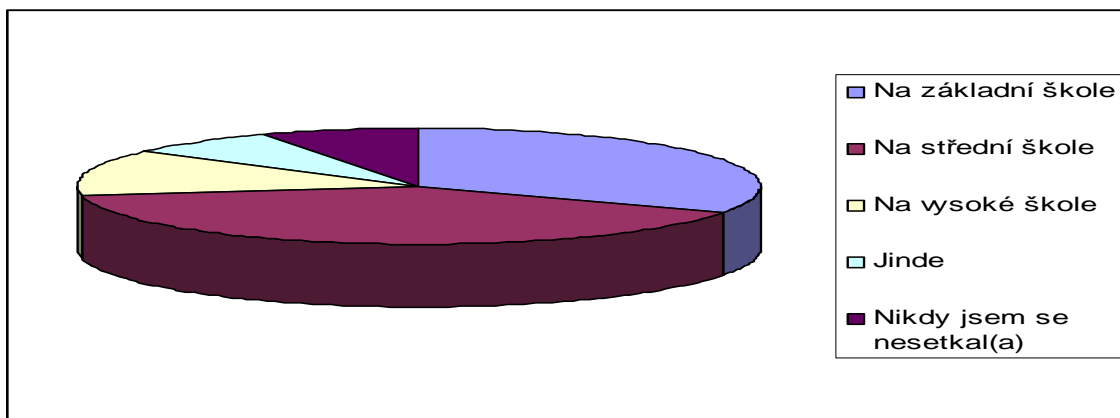
7.4 Maďarsko - studenti fakulty Georgikon v Keszthely

Terénní šetření v Maďarsku proběhlo ve stejném rozsahu jako v šetření v Drážďanech. Mezi studenty bylo tedy rozdáno celkem 50 formulářů dotazníku. I v tomto případě můžeme hovořit o téměř 100% návratnosti. Po vyřazení chybných dotazníků a v rámci vyváženosti zahraničních šetření bylo zpracováno 40 dotazníků na výsledné informace.

S dopravní výchovou se dle otázky: „**When have you first met the education in transportation?**“ v případě maďarských studentů setkala nejvíce dotazovaných na střední škole, a to 40%. Jak vidíme na grafu č. 11 na škole základní mělo dopravní výchovu 32,5% a až na vysoké škole se s ní setkala 12,5% studentů. Stejně jako

v Německu se zde mimo školu setkala s dopravní výchovou 7,5% studentů, ti ovšem uváděli ,že dopravní výchovu je učili doma. Stejně procento maďarských studentů se s dopravní výchovou nikdy nesetkalo.

Graf 11: „When have you first met the education in transportation?“

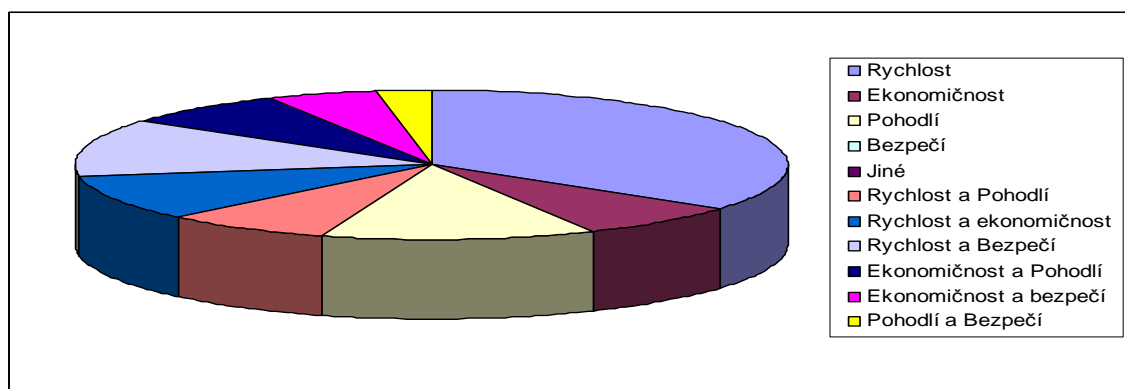


Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

Jako dopravní prostředek volí 35% respondentů automobil a stejné procento studentů se pravidelně dopravuje autobusem. Vlák je v oblíbenosti až na třetím místě, když jej pro své cesty volí 20% dotazovaných. 2,5 % studentů střídá dopravní prostředky a jezdí buď autobusem nebo vlakem. Vzhledem k velikosti města Keszthely je zde poměrně rozšířeným dopravním prostředkem kolo, na kterém nejčastěji jezdí 7,5% místních studentů. V porovnání s Německem ,je frekvence s kterou studenti využívají dopravní prostředky menší a dala by se přirovnat k situaci v ČR. 52% dotazovaných využívá dopravu několikrát do týdne. Každodenně cestuje 40% studentů. Mezi skupinu, kteří necestují příliš často patří 2,5% studentů, kteří uvedli že využívají dopravní prostředky jednou za dva měsíce, a také 5% dotazovaných s frekvencí dopravy jen několikrát do měsíce. Otázka č. 4, řešící spokojenost či nespokojenost s dopravním systémem a službami, vykazuje podobné výsledky jako v ČR, jen procento nespokojených respondentů je vyšší. Velice spokojených je v této otázce 10% studentů, spíše spokojených je zde, oproti ústeckým studentů, již menší počet dotazovaných, a to 47,5%. odpověď "spíše nespokojen", označilo 20% dotazovaných studentů. V podstatě jedenkrát více respondentů než v ČR, tedy 15%, zaškrtno, že jsou v této otázce velice nespokojeni. Posoudit situaci si netroufá 2,5% studentů. Nejvíce (37,5%) maďarských

studentů dojíždí do školy 0-30km. Střední i středně dlouhé dojezdové vzdálenosti pak zdolává poměrně méně studentů. Na vzdálenost 31-60km cestuje jen 10% a maximálně 120km zdolává 17,5% respondentů. Naopak vzdálenost 120 a více kilometrů musí při svém dojíždění překonat 35% studentů. Hlavní preferencí, jak můžeme vidět na grafu č. 12, je i Maďarsku rychlost. U otázky „**Which of following possibilities do you prefer?**“, je samostatně tento faktor nejdůležitější pro 35% studentů. V kombinaci s bezpečím jej pak volilo 12,5%, s pohodlím 7,5 a s ekonomičností 7,5% dotazovaných. Dále je dotazované studenty důležité pohodlí, a to z 12,5% samostatně, 7,5% v kombinaci s ekonomičností a 2,5% s bezpečím. Ekonomičnost dopravy je rozhodující pro 7,5% respondentů a spolu s bezpečností pak pro dalších 5% dotazovaných.

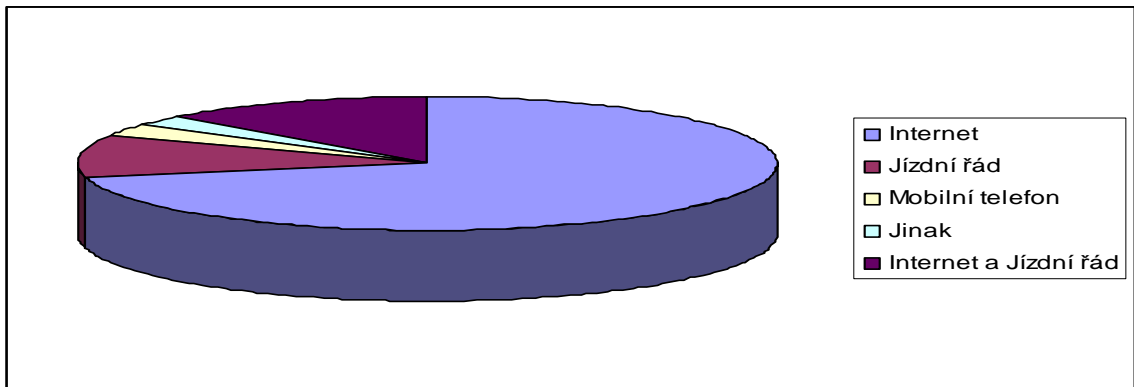
Graf 12: „Which of following possibilities do you prefer?“



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

Cesta na zastávku dopravního prostředku trvá, ve srovnání s předchozími výsledky, studentům v Keszthely nejdéle. 10% dotazovaných trvá cesta na zastávku dokonce déle než 30min. Do 1/2hodiny s na zastávku dostane 32,5% respondentů a stejný počet studentů pak dochází 6-10min. Nejrychleji, tedy do 5min, se na zastávku dopravního prostředku dostane 25% studentů. Srovnatelné výsledky jak s ČR tak s Německem, nalezneme u otázky č.9: „**Where are your information about transport connection most often from?**“. Nejvíce (70%) studentů se informuje o svých spojích na internetu. Pomocí jízdního řádu hledá spoje 10% dotazovaných a 2,5% studentů k tomu využívá mobilní telefon. Graficky jsou tyto výsledky vyjádřeny na následujícím grafu č. 13.

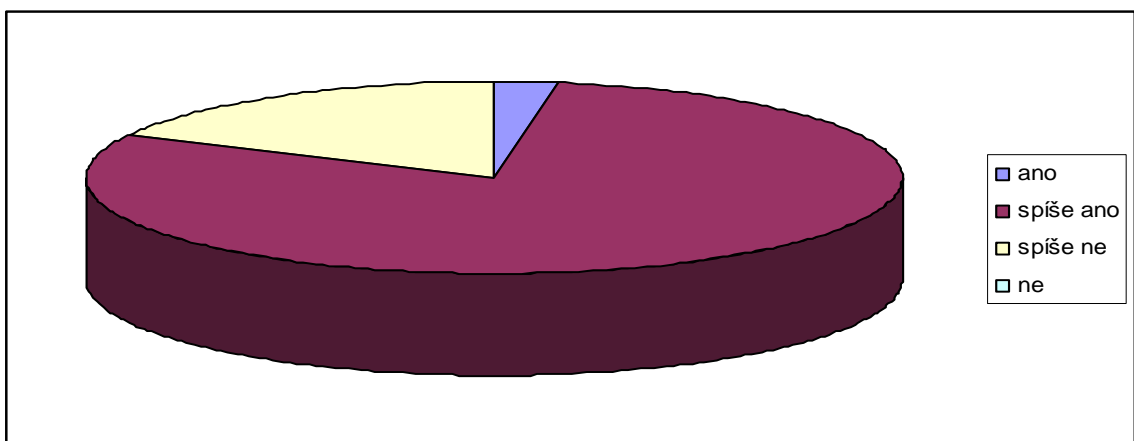
Graf 13: „Where are your information about transport connection most often from?“



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

Na otázku: „**Do you know these pictograms used in timetables?**“, zda dotazovaní znají piktogramy používané v jízdních řádech, většina dotazovaných označila odpověď "spíše ano" a to v 80%. Zcela tyto symboly zná pouze 2,5% dotazovaných. Studentů, kteří spíše neznají význam vyobrazených znaků bylo v Maďarsku 17,5%. Jak můžeme vidět na grafu č 14, mezi dotazovanými studenty nebyl nikdo, kdo by zcela nerozuměl dopravním piktogramům.

Graf 14: „Do you know these pictograms used in timetables?“



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

Během cesty dopravním prostředkem si u sebe ponechává své zavazadlo 47,5% respondentů. Porovnáme-li tento výsledek s ostatními, zjistíme že je zhruba o polovinu studentů méně než v předchozích případech. Naproti tomu více studentů než v jiných zemích (52,5%), si ukládá své zavazadlo do prostor v dopravním prostředku.

8 Diskuse

8.1 Shrnutí výsledků dotazníkového šetření

Studenti v oblastech, kde probíhalo dotazníkové šetření, mají podobné chování a návyky ve vztahu k cestování a dopravnímu systému. Naprostá většina dotazovaných, cestuje buď každodenně, nebo několikrát do týdne. S dopravou jsou tedy v úzkém kontaktu a mají s ní osobní zkušenosti. Ze získaných dat lze určit, že studenti cestují hlavně prostředky hromadné dopravy osob, jelikož nejčastěji uváděli jako prostředek, kterým nejvíce cestují vlak, nebo autobus. Přesné rozdělení dotazovaných mezi tyto prostředky, pak závisí především na dostupnosti prostředku. Ta je dle výsledků šetření ve všech regionech na dobré úrovni, 3/4 dotazovaných trvá cesta na zastávku jimi zvoleného prostředku maximálně 10 minut. Zbylým 25% studentů, tato cesta zabere více času.. Mezi znak podobného chování můžeme zařadit využívání moderních technologií k získávání potřebných informací o dopravních spojích. U všech dotazovaných skupin, je internet a s ním spojené informační systémy, nejvyužívanější formou vyhledávání spojů. V Maďarsku jej využívá 70%, v České republice 69% a Německu 50% studentů. Druhým nejpoužívanějším informačním prostředkem zůstávají běžné jízdní řády. I faktory, které dotazovaní vzhledem k dopravě preferují, vykazují shodné rysy. Hlavní požadavkem na dopravu, je pro studenty především rychlost. Jako samostatnou, nebo v kombinaci s jiným faktorem ji uvedlo přes 60% ze všech dotazovaných. Mezi ostatní preferované faktory potom patří především ekonomičnost a bezpečí přepravy. Částečné rozdíly v chování během přepravy podle jednotlivých regionů, může vyznívat ve způsobu přepravy zavazadla. Zatímco v České republice a Německu si studenti nechávají své zavazadlo především u sebe, průzkum v Maďarsku ukázal že, polovina tamních studentů ukládá zavazadlo do prostor dopravního prostředku k tomu určených. Druhá polovina jej pak má během přepravy u sebe.

Rozdílný je v jednotlivých zemích přístup k dopravní výchově a ve věkových skupinách, na které se zaměřuje. V České republice se s dopravní výchovou setkáváme

již na počátku školní docházky. Někteří již v mateřské, ale většina (přes 72%) pak na základní škole, a to v rámci osnov různých předmětů. V dalších stupních vzdělávacího procesu se s dopravní výchovou seznamuje jen malé procento českých studentů. Přesto zůstává skupina lidí, necelých 15%, kteří se s dopravní výchovou nikdy nesetkali. V Maďarsku i Německu je situace v dopravní výchově porovnatelná. Hlavní část dotazovaných se s dopravní výchovou setkala až na střední škole, v obou zemích se jedná přibližně o 40% studentů. V dalším - vysokoškolském stupni vzdělání absolvuje poprvé dopravní výchovu 10% německých, respektive 12% maďarských studentů. Při sledování otázky, jak jednotlivé skupiny znají dopravní piktogramy, vychází nejlépe studenti z České republiky. Ti zcela znají piktogramy ve 23,37% případů. Když poté srovnáme počty studentů, kteří těmto symbolům spíše, nebo vůbec nerozumí, opět vyjde českým studentům nejpříznivější výsledek. Celkově ovšem můžeme zhodnotit znalost všech studentů jako dobrou, protože jen malá procenta neví, co který piktogram znamená. Nejhorší jsou na tom v tomto pohledu studenti v Drážďanech, kteří v 15,5% spíše neznají význam symbolů.

8.2 Shrnutí výsledků situační analýzy dopravního systému UL

Ústí nad Labem leží na několika velmi frekventovaných dopravních tepnách České republiky. Městem prochází nejen mezinárodní železniční koridor významný jak pro nákladní tak pro osobní dopravu, ale také důležité silniční tahy a v neposlední řadě splavný úsek řeky Labe. Dálnice D8 přivádí vzhledem ke svému současnému stavu do oblasti města velké množství automobilů. Jelikož stále není dostavěn úsek přes CHKO České středohoří, řidiči jsou nuceni sjet z dálnice a pokračovat jinou cestou. Naprostá většina z nich se rozhodne využít silnici č. 30 do Lovosic, kde se opět napojí na dálnici a pokračují dále. Tato situace, vzhledem k hustotě především nákladní dopravy, vede k přetížení okrajových částí města a silnice č. 30 která tvoří jednu z nejdůležitějších příjezdových tras do města. Tuto situaci se snaží řešit Magistrát města spolu s dalšími vládními organizacemi. Uskutečněná opatření, jako například zpoplatnění silnice č. 30 pro nákladní dopravu, prozatím nepřineslo kýžený výsledek, a tak se nejúspěšnějším řešením jeví brzké zprovoznění dálnice D8 v úseku Řehlovice - Lovosice.

Vnitřní dopravní systém a městská hromadná doprava jsou v republikovém měřítku na dobré úrovni. Trolejbusové linky poskytují dostatečnou přepravní kapacitu pro obyvatele i návštěvníky Ústí nad Labem. Zároveň jsou ekologicky šetrnější, než autobusová doprava a mají vzhledem k infrastruktuře větší variabilitu pro rozšíření než například tramvajový systém. Dopravní podnik se na tento druh přepravy zaměřuje a snaží se jej neustále zlepšovat. Svědčí o tom nejen nárůst spojů a budování tras trolejového vedení, ale tak přepracovávání jízdních řádů tak ,aby co nejvíce vycházely vstříc zákazníkům. Autobusy zajišťuje dopravní podnik dopravní obslužnost především do přilehlých obcí, nebo tam kde by trolejové vedení nebylo vhodné. Dopravní podnik se i tuto dopravu snaží zdokonalovat a modernizovat techniku nákupem nových autobusů. Hustá síť nákupních míst a prodejních automatů zaručuje snadné pořízení jízdního dokladu u každé zastávky MHD. Vhodným krokem bylo i zavedení elektronické SMS jízdenky. Češi patří v mezinárodním srovnání mezi národy s nejvyšším počtem mobilních telefonů na osobu, proto je obstarání jízdenky dostupné téměř pro každého a to kdekoli a v jakoukoli dobu. Nedostatkem městské hromadné dopravy je absence integrovaného systému, který by více propojil MHD s ostatními dopravci v regionu ,a tím usnadnil cestování.

Z hlediska cestovního ruchu je tedy potenciál dopravy, jakožto nedílné součásti turismu pro Ústí nad Labem poměrně příznivý. Návštěvník má několik možností příjezdu do města, které jsou poměrně snadné, rychlé a pohodlné. Blízkost hranic s Německem, skalní oblastí Hřensko i vnitřní turistické atraktivity města, jako hrad Střekov, areál Větruše, nebo Zoologická zahrada mohou oslovit množství návštěvníků. Dopravní systém města a regionu dokáže, právě k těmto atraktivitám dopravit účastníky cestovního ruchu a zpřístupnit jim tak cíl jejich cesty. Cestovnímu ruchu napomáhá dále mezinárodní jízdenka REGIONet Labe-Elbe, která existuje od 1.listopadu 2007 a je určena pro výletníky a turisty. Spojuje Česko a Sasko a platí ve vybraných dopravních prostředcích v Ústeckém kraji a na území systému integrované dopravy Horního Polabí na německém území (VVO) .

8.3 Návrh zlepšení

Realizace opatření týkajících se zlepšování dopravního systému, naráží dle mého názoru na fakt nedostavěné dálnice D8. Po jejím kompletním zprovoznění se doprava ve městě výrazně zklidní, protože veškerý tranzitní provoz mine město po mezinárodní dopravní tepně. Právě toto zklidnění dopravy ulehčí dopravní situaci města a vytvoří tak prostor pro zlepšení dopravního systému v Ústí nad Labem a blízkém okolí. Toto zlepšení vidím ve vytvoření a zavedení dvou hlavních projektů.

Prvním z nich je propojený integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje. Tento projekt by v sobě mohl integrovat městskou hromadnou dopravu v Ústí nad Labem a Teplicích, největší autobusové dopravce působící v regionu a železniční dopravu Českých drah. Území, na kterém by se dopravní systém provozoval, by muselo být rozdělené do několika tarifních pásem, podle kterých by se odvíjela cena jízdného. Všichni dopravci integrovaní v systému by se museli vybavit novými odbavovacími přístroji a znamenalo by to pro ně přechod z časových, či kilometrických tarifů na pásmové. V návaznosti na rozvoj cestovního ruchu v regionu by se nabízela možnost integrovat do systému i Labskou plavební společnost s.r.o. a umožnit tak návštěvníkům volné cestování nejen po souši, ale i parníkem do Děčína a Hřenska. V Další části integrace dopravy v cestovním ruchu by mohla být kooperace se systémem REGIONet Labe-Elbe. Druhým projektem, který by měl dále podporovat integrovaný dopravní systém přímo v Ústí nad Labem je vytvoření P+R (park and ride) parkoviště na okraji města a tím napomoci zklidnění dopravy v samotném centru. Cílovou skupinou, pro kterou by tento projekt sloužil by tvořili jednat lidé, kteří do Ústí n.L. dojíždí každodenně za prací, ale i individuální turisté, kterým by se ulehčila orientace ve městě. Automobil ponechají v bezpečí na parkovišti a prostředky hromadné dopravy osob se dopraví do centra, popřípadě za určitou návštěvnickou atraktivitou. Nejužší spojení by mělo propojit parkoviště s nově vznikajícím městským obchodně kulturním centrem, které by se stalo přirozeným středem, jak města, tak i dopravního systému, jelikož je z tohoto místa dobrá dostupnost všech dopravních prostředků a jejich nádraží. V další návaznosti na tento projekt by měli být před jednotlivými terminály zřízeny zóny K+R (kiss and ride), které by dále podpořili rozvoj hromadné dopravy osob. Jedná se plochy

před zastávkami nebo jinými terminály hromadné dopravy, určené ke krátkému zastavení, nebo čekání s osobními automobily. Řidič vyčkává v tomto prostoru na další osobu, nebo osoby a formou spolujízdy poté odjíždí individuální odpravou.

Situace v dopravní gramotnosti je, jak ukázal vlastní výzkum, i ve srovnání s jinými zeměmi na velmi dobré úrovni. Jelikož probíhalo dotazníkové šetření na segmentu vysokoškolských studentů, u kterých se předpokládá vyšší úroveň vzdělání, je pravděpodobné, že celkově bude úroveň dopravní gramotnosti nižší. Většina společnosti se s dopravní výchovou setkává na základní škole a jelikož je doprava součástí života každého již od útlého věku, mohla by se první část dopravní výuky přesunout na děti předškolního věku. Program dopravní výchovy, by měl začínat již v mateřských školách a doplňovat tak informace, které dítě získá v rámci výchovy v rodině. Systematická výuka by pak měla pokračovat na základní škole, kde by měla své pevné místo v učebních osnovách a nebyla jen přidružena k ostatním předmětům. Doplňkové programy, jako různé soutěže mezi školami na různých úrovních, by mohli upoutat žáky a vzbudit v nich zájem o dopravní výchovu. U starších dětí a teenagerů by měla být snaha vyvolat zájem o dopravní výchovu především z hlediska bezpečnosti na silnicích. Včasným působením na tuto věkovou skupinu, by se zajistila dostatečná připravenost případných uchazečů o řidičský průkaz. Účastník dopravního provozu, který by absolvoval souvislé působení dopravní výchovy ve všech jejích formách, by měl vytvořeny správné návyky a vzorce chování v dopravním provozu. Celkový systém dopravní výchovy by měl napomoci k vytvoření správných návyků a dovedností v dopravním procesu. Zvýšit celkovou orientaci mladých lidí v dopravním systému a spolu s dalšími projekty na zvýšení bezpečnosti silničního provozu, napomáhat k odpovědnému jednání účastníku dopravního provozu.

9 Závěr

Doprava je nedílnou součástí života každého člověka. Setkáváme se s ní každodenně, při svých cestách do zaměstnání, za studiem či v rámci volného času. Tvoří nedílný předpoklad pro rozvoj cestovního ruchu, jelikož pomáhá překonat prostorové i časové rozdíly mezi destinací cestovního ruchu a bydlištěm. V současné době nabízí dopravní systém nepřehledné množství služeb či způsobů dopravy a závisí zcela na preferencích každého jedince, jaký způsob dopravy mu vyhovuje a pro který se v rámci svých cest rozhodne. K orientaci v celém dopravním systému a dopravním provozu, využíváme schopností a znalostí, které jsme postupem času získali díky dopravní výchově. Soubor všech těchto kompetencí v sobě zahrnuje dopravní gramotnost, která může být u každého člověka na různé úrovni, právě díky přístupu k dopravní výchově.

Provedený výzkum v mezinárodním srovnání prokázal, že studenti vysokých škol v České republice mají dobrou úroveň dopravní gramotnosti. S dopravou vzhledem k frekvenci, s kterou cestují, mají bohaté zkušenosti. V dopravním systému se dokáží plně orientovat a mají jasně vytvořené osobní preference, podle kterých si vybírají dopravní prostředek. Ve srovnání se studenty v zahraničí, se čeští studenti setkávají s dopravní výchovou dříve a to nejvíce na základní škole. Oblast dostupnosti dopravy, pokrytí regionu dopravou lze vzhledem k výsledkům šetření označit za dostatečnou.

Z výsledků situační analýzy dopravního systému v Ústí nad Labem vyplývá, že všechny dopravní služby jsou v regionu poskytovány v potřebném rozsahu. Na území města poskytuje dopravní služby Dopravní podnik města Ústí nad Labem. Dopravu zabezpečuje autobusy a trolejbusy. Díky této kombinaci dopravních prostředků je doprava dostatečně flexibilní a zároveň šetrná k životnímu prostředí, které je ve městě velmi zatěžované. Dopravní podnik se snaží své služby neustále zkvalitňovat a reagovat tak na potřeby cestujících a trendy v technologiích dopravy. Mezi tyto snahy lze zařadit zavádění nových linek, přepracovávání stávajících jízdních řádů, omlazování vozového parku a zavádění nových technologií. Problémem na který dopravní systém v současné době naráží je především přehruštěnou dopravní sítí díky nedostavěné dálnici D8.

Silniční cesty přes město mnohdy nepojmou celý objem dopravy a tím se komplikuje i provoz městské hromadné dopravy.

Návrh zlepšení spočívá v zavedení integrovaného systému nejdůležitějších dopravců v regionu. Tím by se usnadnila doprava jak pro obyvatele Ústí nad Labem, tak i pro návštěvníky. Celý proces přepravy by se tak pro konečného uživatele zjednodušil a především zrychlil díky možnosti kombinovat dopravné prostředky. Jako podpora dopravního systému by mělo sloužit parkoviště P+R, které by napomáhalo volnější dopravě ve vnitřní části města. Také vybudování K+R zón před terminály dopravních prostředků by měli zrychlit dopravu a podporovat celý dopravní systém. V oblasti dopravní výchovy je prostor pro zlepšení především v soustavné a systematické výuce, která by měla kontinuálně probíhat na vzdělávacích stupních a přispívat tím ke zvýšení dopravní gramotnosti obyvatelstva.

10 Summary

Transport is the one of most important part of human being. In all periods of a human society, transport belongs to basic needs. It relates to tourism a bit where creates one of the basic presumptions of development. Tourism could not develop without development of transport, infrastructure network and transport services. To get more information about this problem was implemented a questionnaire search among the students of university. The main part of search was aimed at students of university J.E.P in Usti nad Labem. Two abroad universities were chosen for a compare of results, technical university in Dresden and faculty Georgikon in Keszthely. List of questions were conceived to get basic information about orientation in traffic, traffic education, behaviour and overall manners of universities students in travelling. Most of candidates travel daily or several times in a week. They are in contact with traffic and have personal experience with it. In Czech Republic we meet with traffic education already on the first step of school attendance. In Hungary and Germany is situation in traffic education similar. Main part of candidates met traffic education on high school. While following a question, how individual groups know traffic pictograms, the students from Czech republic were the best. We can strike a balance of students knowing as good, because only small percent of students did not know, what each pictogram means. Nowadays in Czech republic is a traffic education on Nursery and on first grade of primary school with a view to problems of safely walk and orientation in traffic. Especially for youth and young people the next grade of education in the part of traffic education is missing. How the research showed us, the situation in traffic literacy is on the good level. Program of traffic education should have already started on nursery and supplement information, which a child gets within family upbringing. A systematic training should have continued on primary school where it must have an active position in curriculum. Extra programs as competition between schools on different levels could have an interest in traffic education among students. Improved suggestion rests in implementation integrated system of the most important traffic companies in region. By that the traffic would simplify both for inhabitants of Usti nad Labem and for visitors. As a support of traffic system a parking-site P+R should have been available and

implementation of K+R areas in front of traffic terminals. It would help to speed up the traffic and support whole traffic system.

Key words: Transport, Literacy, Traffic literacy, Transport education, Transport system.

1 Přehled použité literatury

1.1 Odborné publikace

1. BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. 112s.
2. ČERTÍK, M. *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF, 2001. 325s.
3. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2005. 151s.
4. FORET, M., STÁVKOVÁ, J. *Marketingový výzkum*. Praha: Grada Publishing, 2003. 159s.
5. HLADKÁ, J. *Technika cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing, 1997. 161s.
6. HLAVAČKA, M. *Doprava*. Praha: Scientia, 2002. 35s.
7. KIKUŠOVÁ, S. *Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy*. Bratislava: Univerzita Komenského, Pedagogická fakulta, Katedra predškolskej a elementárnej pedagogiky, 2004. nepublikovaný materiál
8. KOTLER, P. *Marketing management*. Praha: Grada Publishing, 2001. 719s.
9. KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Kořínek Vladimír, 2006. 146s.
10. LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. 82s.
11. MIRVALD, S. *Geografie dopravy I*. Plzeň: Západočeská Univerzita, 1999. 71s.
12. ORIEŠKA, J., ČECH, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS, 1999, 244s.
13. RABUČICOVÁ, M. *Gramotnost: staré téma v novém pohledu*. Brno: Georgetown, 2002. 199s.
14. ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu: doprava I*. Č. Budějovice: ZF JCU, 1997. 82s.
15. ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. 275s.
16. ZELENÝ, L. *Rozvoj dopravy ve světě*. Praha: Oeconomica, 2004. 127s.

11.2 Internetové zdroje

17. České dálnice [online,23.1.2009] <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice2007>
18. ČD centra [online18.1.2009] http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=2195&design=cd_centra
19. Dopravní podnik [online,20.1.2009] Drážďany <http://www.dvb.de/de/>
20. Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. [online28.11.2008] <http://www.dpmul.cz/>
21. Dopravní podnik Ústeckého kraje a.s. [online,28.11.2008] <http://www.dpuk.cz/linky.php>
22. Dopravní výchova [online,8.2.2009] <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova>
23. Drážďany[online20.1.2009] http://www.dresden.de/de/03/c_12.php
24. Ročenka dopravy [online,3.1.2009] <http://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>
25. Technická Univerzita Drážďany [online,20.1.2009] <http://tu-dresden.de/>
26. University of Panonia [online20.1.2009] <http://englishweb.uni-pannon.hu/>
27. Ústí nad Labem[online,1.2.2009] <http://www.usti-nad-labem.cz/cz/zivot-mesta/doprava/>

11.3 Ostatní tištěné materiály

29. Tarifní podmínky [2009], Dopravní podnik města Ústí nad Labem a. s.
30. Vnitrostátní ceník [2009], České dráhy a. s.

Seznam tabulek a grafů

Tabulka	1	Časové kupony studentské	str.23
Tabulka	2	Jízdné DPÚK a. s.	str.25
Tabulka	3	Vnitrostátní ceník ČD a. s.	str.27
Graf	1	Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou.	str.32
Graf	2	Které dopravní prostředky nejčastěji využíváte při vašich cestách do školy/práce/ve volném čase.	str.33
Graf	3	Jak často využíváte dopravní prostředky	str.34
Graf	4	Jak jste spokojen(a) s pokrytím, dopravními prostředky a službami v regionu	str.35
Graf	5	Jak se nejčastěji informujete o časech dopravních spojů	str.36
Graf	6	Víte co znamenají uvedené piktogramy používané v jízdních řádech	str.36
Graf	7	Kam ukládáte zavazadlo během cesty	str.37
Graf	8	When have you first met the education in transportation	str.39
Graf	9	Which of following possibilities do you prefer	str.41
Graf	10	Do you know the meaning of this pictograms used in timetables	str.42
Graf	11	When have you first met the education in transportation	str.43
Graf	12	Which of following possibilities do you prefer	str.44
Graf	13	Where are your information about transport conection most often from	str.45
Graf	14	Do you know these pictograms used in timetables	str.45

Seznam příloh a přílohy

Příloha 1: Dotazník pro studenty v Ústí nad Labem

Příloha 2: Dotazník pro zahraniční studenty

Příloha 3: Denní plán provozu MHD

Příloha 4: Noční plán provozu MHD

Příloha 5: Jednotlivá jízda základní

Příloha 6: Časové jízdné občanské

Příloha 7: Časové jízdné školní

Příloha 8: Jízdní tarif Českých Drah

Příloha 9: Linkové vedení MHD

Cestovatelská gramotnost studentů VŠ

Dobrý den, jmenuji se Jan Tunkl a jsem studentem Ekonomické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Ve své bakalářské práci se věnuji problematice úrovně cestovatelské gramotnosti vysokoškolských studentů. Výsledky práce budou využity při diskusích o možnostech zlepšení dopravního systému jako nedílné součásti cestovního ruchu. Mohu Vás požádat o zodpovězení několika otázek?

- 1 *Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou?*
a)na základní škole b)na střední škole c)na vysoké škole
d)jinde (uveďte kde)..... e)nikdy jsem se nesetkal(a)

- 2 *Které dopravní prostředky nejčastěji využíváte při vašich cestách do školy/práce/ve volném čase?*
a) auto b) autobus c)vlak d) jiný(uveďte jaký).....

- 3 *Jak často vyžíváte dopravní prostředky?*
a) každý den b)několikrát do týdne c)několikrát do měsíce
d) jiná možnost(uveďte jaká)

- 4 *Jak jste spokojen(a) s pokrytím, dopravními prostředky a službami ve vešem regionu?*
a)velice spokojen(a) b)spíše spokojen(a) c)spíše nespokojen(a)
d)velice nespokojen(a) e)nemohu posoudit

- 5 *Jak daleko dojíždíte do školy/práce? (v kilometrech)*
a) 0-30 b)31-60 c)61-120 d)121 a více

- 6 *Využíváte nějakých slev/výhod při dopravě?*
a) ano(uveďte jaké)..... b)ne

- 7 *Co z následujících možností při dopravě preferujete?*
a) rychlost b)ekonomičnost c)pohodlí d)bezpečí
e)jiné(uveďte jaké).....

8 *Jak dlouho Vám trvá cesta na zastávku dopravního prostředku?*

- a) 0-5 min b) 6-10 min c) 11-30 min d) více jak 3 min

9 *Jak se nejčastěji informujete o časech dopravních spojů?*

- a) na internetu b) v jízdním řádu c) mobilním telefonem
d) jinak (uveďte jak).....

10 *Víte co znamenají uvedené piktogramy používané v jízdních řádech?*



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

11 *Kam ukládáte zavazadlo během cesty?*

- a) mám ho u sebe b) do zavazadlového prostoru v dopravním prostředku
c) posílám jej samostatně d) jinak (uveďte jak).....

12 *Váš věk?*

- a) 15-18 b) 19-26 c) 27-40 d) 41-60 e) 61 a více

13 *Vaše pohlaví?*

- a) muž b) žena

14 *Kolik obyvatel má obec ve které žijete?*

- a) méně než 5000 b) 5001-10 000 c) 10 001- 25 000 d) 25 001-50 000
e) 50 001- 100 000 f) více jak 100 000

15 *Jaká je vaše současná profese?*

- a) student b) zaměstnan(a) c) pracující a studující současně
d) nezaměstnaný(á) e) na mateřské dovolené f) v důchodu
g) jiná (uveďte jaká).....

Mnohokrát děkuji za vyplnění dotazníku!

Traffic Literacy of University students

Hello, my name is Jan Tunkl and I'm student of Economics in Tourism. As a part of my bachelor work I am analyzing the level of traffic literacy in segment of University students. The results of this work will be used for discussion, how to improve the traffic system as a integral part of tourism. You will be very kind when you fill out this form, which takes you a couple of minutes.

1 *When have you first met the education in transportation?*

- a) At the primary school b) At the high school
- c) At the college or at the university d) Elsewhere(when).....
- e) I have never met the education in transportation

2 *Which means of transportation do you use on your way to school/work or in your leisure time most often?*

- a) car b) bus c) train d) other (which).....

3 *How often do you use the means of transportation?*

- a) every day b) a few times a week c) a few times a month
- d) other possibility(which)

4 *How are you satisfied with the transportation coverage, means of transportation and services in transportation in your region?*

- a) Very satisfied b) Rather satisfied c) Rather dissatisfied
- d) Very dissatisfied e) I cannot judge

5 *How long is your way to school/work (in kilometers)?*


- a) 0-30 b) 31-60 c) 61-120 d) 121 and more

6 *Do you seek advantages from reductions in transportation?*

- a) yes(which)..... b) no

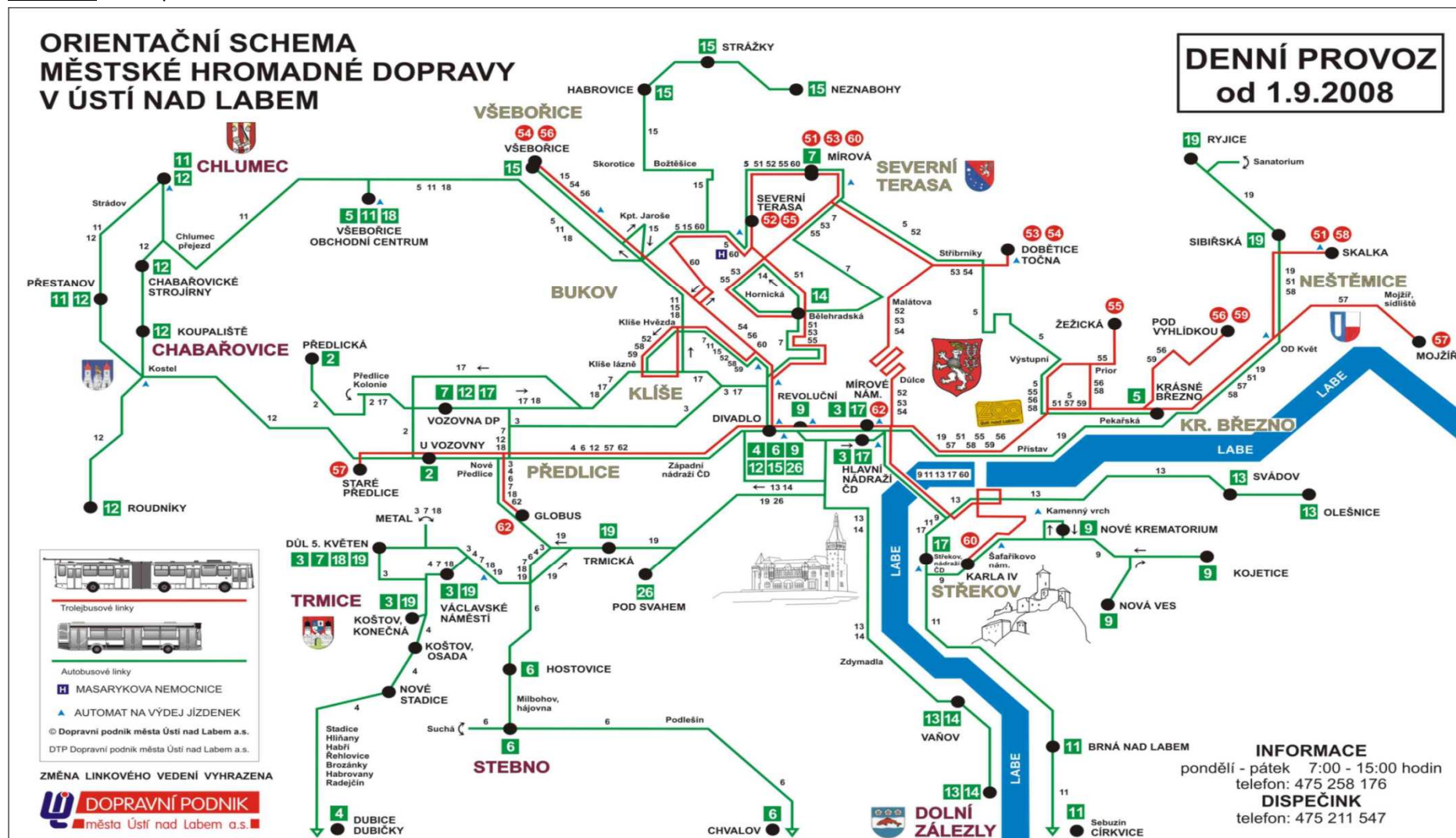
7 *Which of following possibilities do you prefer?*

- a) speed b) economy c) comfort d) safety e) other(which).....

- 8 *How long is your way to the station of your mean of transportation?*
 a) 0-5 min b) 6-10 min c) 11-30 min d) more that 30 min
- 9 *Where are your information about transport connections most often from?*
 a) internet b) timetable c) mobile phone d)other (which).....
- 10 *Do you know the meaning of this pictograms used in timetables?*

 a)Yes b) rather yes c) rather no d) no
- 11 *How do you store your luggage during the transportation?*
 a) I have it on me b) I store it in the mean of transportation
 c) I send it separately d) other possibility(which).....
- 12 *Your age?*
 a) 15-18 b) 19-26 c)27-40 d)41-60 e) 61 and more
- 13 *Your gender?*
 a) male b) female
- 14 *How many inhabitants does your municipality have?*
 a) less than 5000 b)5001-10 000 C)10 001- 25 000
 d)25 001-50 000 e) 50 001- 100 000 f) more than 100 000
- 15 *Your profession?*
 a) student b) working c) working and studying d) unemployed
 e) maternity leave f) retired g) other(what).....

Thank you very much for filling out the questionnaire!

Příloha 3: Denní plán



Zdroj: www.dpmul.cz

Příloha 5: Jednotlivá jízda základní

Doba platnosti	Přestupnost	Cena v Kč	
		Základní jízdné plnocenné	Základní jízdné Zlevněné
30 minut	Přestupní	15,-	8,-
60 minut	Přestupní	19,-	10,-
24 hodin	Přestupní	65,-	32,-

Příloha 6: Časové jízdné občanské

Druh časového kupónu	Cena v Kč
7 denní	130,-
15 denní	230,-
30 denní	410,-
90 denní	1060,-
180 denní	1985,-
365 denní	3710,-

Příloha 7: Časové jízdné školní

Druh časového kupónu	Cena v Kč
7 denní	43,-
15 denní	75,-
30 denní	120,-
90 denní	325,-

Zdroj: Dopravní podnik města Ústí nad Labem a. s.

Příloha 8: Jízdní tarif Českých Drah

Tarifní kilometry	Obyčejné jízdné		Zvláštní jízdné				
			Děti (-15) a důchodci ²⁹		ZTP, ZTP/P ³⁰	Žáci do 15 let	Žáci 15 – 26 let
	2. třída	1. třída	2. třída	1. třída	2. třída	2. třída	2. třída
km	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
95	124,-	186,-	62,-	93,-	31,-	43,-	68,-
96	125,-	188,-	62,-	93,-	31,-	43,-	68,-
97	127,-	191,-	63,-	95,-	31,-	44,-	69,-
98	128,-	192,-	64,-	96,-	32,-	44,-	70,-
99	129,-	194,-	64,-	96,-	32,-	45,-	70,-
100	130,-	195,-	65,-	97,-	32,-	45,-	71,-
101	131,-	197,-	65,-	98,-	32,-	45,-	72,-
102	133,-	200,-	66,-	99,-	33,-	46,-	73,-
103	134,-	201,-	67,-	100,-	33,-	46,-	73,-
104	135,-	203,-	67,-	101,-	33,-	47,-	74,-
105	136,-	204,-	68,-	102,-	34,-	47,-	74,-
106	137,-	206,-	68,-	102,-	34,-	47,-	75,-
107	139,-	209,-	69,-	104,-	34,-	48,-	76,-
108	140,-	210,-	70,-	105,-	35,-	49,-	77,-
109	141,-	212,-	70,-	105,-	35,-	49,-	77,-
110	142,-	213,-	71,-	106,-	35,-	49,-	78,-
111	143,-	215,-	71,-	107,-	35,-	50,-	78,-
112	145,-	218,-	72,-	108,-	36,-	50,-	79,-
113	146,-	219,-	73,-	109,-	36,-	51,-	80,-
114	147,-	221,-	73,-	110,-	36,-	51,-	80,-
115	148,-	222,-	74,-	111,-	37,-	51,-	81,-
116	149,-	224,-	74,-	111,-	37,-	52,-	81,-
117	151,-	227,-	75,-	113,-	37,-	52,-	83,-
118	152,-	228,-	76,-	114,-	38,-	53,-	83,-
119	153,-	230,-	76,-	114,-	38,-	53,-	84,-
120	154,-	231,-	77,-	115,-	38,-	53,-	84,-
Sazba za každý další kilometr ³¹	1,20	1,80	0,60	0,90	0,30	0,42	0,54

Zdroj: České dráhy a.s.

Trolejbusová doprava:

51	Mírová - Skalka	Skalka - Mírová
52	Severní Terasa - Mírové náměstí - Klíše lázně - Mírové náměstí - Severní Terasa	
53	Severní Terasa - Dobětice	Dobětice - Severní Terasa
54	Všebořice - Dobětice	Dobětice - Všebořice
55	Severní Terasa - Žežická	Žežická - Severní Terasa
56	Všebořice - Pod Vyhlídkou	Pod Vyhlídkou - Všebořice
57	Staré Předlice - Mojžův	Mojžův - Staré Předlice
58	Skalka - Krásné Březno - Výstupní - Divadlo - Klíše lázně - Divadlo - Výstupní Krásné Březno - Skalka	
59	Pod Vyhlídkou - Jungmannova - Divadlo - Klíše lázně - Divadlo - Jungmannova - Pod Vyhlídkou	
60	Mírová - Karla IV.	Karla IV. - Mírová
62	Globus - Mírové náměstí	Mírové náměstí - Globus

Zdroj: Dopravní podnik města Ústí nad Labem a. s.