

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

Diplomová práce

Studijní program: 6208 B Ekonomika a management
Studijní obor: Obchodní podnikání

**Dopravní výchova a gramotnost
v cestovním ruchu**

Vedoucí diplomové práce:
Mgr. Vladimír Dvořák

Autor:
Bc. Jan Tunkl

2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Jan TUNKL**
Osobní číslo: **E09603**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání**
Název tématu: **Dopravní výchova a gramotnost v cestovním ruchu**
Zadávající katedra: **Katedra obchodu a cestovního ruchu**

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

Cíl práce:

Analýza stavu dopravní gramotnosti ve zvolené oblasti. Vytipování problémů dopravní gramotnosti u účastníka cestovního ruchu. Navrhnout možnosti zlepšení situace ve sledovaných otázkách. Vypracovat přehlednou dopravně-výchovnou metodiku.

Metodický postup:

1. Studium odborné literatury
2. Provedení analýzy nedostatků dopravní gramotnosti v CR
3. Identifikace oblastí možného zlepšení
4. Sumarizace zjištěných dat, návrh metodiky

Rámcová osnova:

1. Úvod. 2 Literární přehled. 3. Použitá metodika. 4. Vlastní práce - analýza, stanovení strategie a navržení optimálního řešení. 5. Závěr. 6. Použitá literatura. 7 Přílohy. 8. Resumé.

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**
Rozsah pracovní zprávy: **60 - 80 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**


Seznam odborné literatury:

- Eisler, J., Hozba, M. *Ekonomika podniku dopravy*. Praha: VŠE, 1994.
Hesková, M. a kol. *Cestovní ruch*. Praha: Fortuna, 2006.
Hlaváčka, M. *Doprava*. Praha: Scientia, 2002.
Kotler, P. *Marketing management*. Praha: Grada Publishing, 2001.
Repčík, J. *Dopravná psychologie*. Bratislava: Alfa, 1990.
Riley, M., Ladkin, A., Szivas, E. *Tourism Employment, Analysis and Planning*. Clevedon: Channel View Publications, 2002.

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


Datum zadání diplomové práce: **15. února 2010**

Termín odevzdání diplomové práce: **16. dubna 2011**


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc., prof.h.c.

děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (26)
370 05 České Budějovice


Ing. Kamil Pícha, Ph.D.

vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 18. února 2010

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Dopravní výchova a gramotnost v cestovním ruchu“ vypracoval samostatně s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 sb. v plném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly, v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb., zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích 02. dubna 2011

.....

Bc. Jan Tunkl

Poděkování

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

Obsah

Obsah	1
1 Úvod.....	2
2 Literární rešerše	4
2.1 Doprava a cestovní ruch	4
2.2 Doprava a související pojmy.....	6
2.3 Druhy dopravy	8
2.4 Gramotnost.....	14
2.5 Dopravní gramotnost	15
2.6 Dopravní psychologie	18
2.7 Dopravní výchova.....	19
2.8 Marketing a marketingový výzkum	21
3 Metodika a cíl práce.....	23
3.1 Metody a techniky	23
3.1.1 Analytická část.....	23
3.1.2 Syntetická část	23
3.1.3 Aplikační část	24
4 Vliv dopravní gramotnosti na cestovní ruch.....	25
5 Situační analýza dopravní výchovy v ČR.....	26
5.1 Tématické kampaně	27
5.1.1 The Action	28
5.1.2 DOMLUVME SE!.....	29
5.1.3 Nemyslíš zaplatíš!.....	29
5.1.4 BESIP Team	30
5.1.5 Kampaň bezpečná obec	30
5.2 Dopravní výchova dětí a mládeže na školách.....	33
5.3 Dopravní výchova předškolních dětí	33
5.3.1 Základní školy.....	34
5.3.2 Mládež – projekty dopravní výchovy	38
6 Výzkum dopravní gramotnosti	39
7 Diskuse.....	43
8 Projekt zkvalitnění dopravní výchovy	45
8.1 Provozovatel	45
8.2 Provoz areálu	46
8.3 Materiálně technická základna.....	47
8.3.1 Primární infrastruktura.....	48
8.3.2 Doprovodná infrastruktura.....	49
8.4 Dopravně technické řešení.....	50
8.5 Kalkulace nákladů.....	53
8.6 Financování.....	57
9 Závěr	59
10 Summary	61
11 Zdroje.....	63

1 Úvod

Doprava je v moderní společnosti významným fenoménem. Oproti minulosti se s ekonomickým a celospolečenským vývojem potřeba dojíždět do zaměstnání či školy, nebo touha cestovat během volného času, výrazně zvýšila. Počty jednotlivých přeprav, ať už v osobní či nákladní dopravě neustále rostou, dopravní prostor se zahušťuje a přes všechny snahy ve vývoji moderních technologií i komplikuje pro běžného účastníka provozu. Každý jedinec se s dopravním prostorem setkává již v raném věku, a proto je v zájmu všeobecné bezpečnosti provozu, jej kvalitně připravit na zvládání situací které mohou nastat.

Zmíněnou přípravou každého jedince se musí zabývat proces dopravní výchovy, díky kterému si každý vytváří znalosti a kompetence v jejich aplikaci, čímž se stává dopravně gramotným. Dopravní gramotnost ale nemůže stát sama o sobě. Kompetence jednotlivých oborů gramotnosti se částečně překrývají a vzájemně ovlivňují. V současné době se poměrně často diskutuje o snižující se Funkční gramotnosti obyvatelstva a jejich základních součástí. Může to být částečně zvyšujícími se nároky na jednotlivé oblasti lidské života, ale také rozvojem zejména výpočetních technologií, které život zjednodušují, ale nutí jedince odvykat si od dříve běžných činností. Jedním příkladem může být výzkum finanční gramotnosti obyvatel ČR, který dopadl mnohem hůře než byl očekávaný výsledek. Celkový tlak na vytváření projektů zvyšující jednotlivé části Funkční gramotnosti tak roste. Proto je nutné se zaměřit i na posílení kompetencí dopravní gramotnosti. Následně se bude zvyšovat bezpečnost obyvatelstva v procesu mobility v běžném životě i během volného času. Především bezpečná mobilita pak ovlivňuje kompetence cestovatelské gramotnosti využitelné v cestovním ruchu, která se sestává z mnohých oborů funkční gramotnosti.

Celý proces dopravní výchovy se sestává z různých oblastí, přičemž k dosažení kvalitního výsledku musí synergicky působit všechny složky. Samozřejmostí je část výchovy v rodinném prostředí která v jedinci vytvoří základní návyky na které pak může navázat vzdělávací systém. Ten začíná již v předškolním věku, tedy v mateřských školách. Následná etapa vzdělání na základní škole, by měla předat největší část znalostí z pohledu dopravní výchovy. Další část utváření dopravní gramotnosti je

postavena na tematických akcích organizovaných integrální součástí Ministerstva dopravy, organizací BESIP.

V této diplomové práci se zaměřím na situační analýzu procesu dopravní výchovy dětí v ČR se společným šetřením úrovně dopravní gramotnosti u studentů. Ze zjištěných výsledků pak vytipuji oblast ve které by se celý proces dopravní výchovy mohl zlepšit. Výsledný projekt pak bude obsahovat konkrétní typy a návrhy na zlepšení dopravní gramotnosti obyvatel, jako základního předpokladu bezpečné mobility.

2 Literární rešerše

2.1 *Doprava a cestovní ruch*

Základním předpokladem rozvoje cestovního ruchu, je rozvoj všech jednotlivých složek základních služeb, mezi které patří i doprava. Ta překlenuje prostorové rozdíly mezi místem bydliště občana a místem cestovního ruchu, přivádí účastníka k objektům a zařízením cestovního ruchu a vytváří tak možnosti spotřeby cestovního ruchu. **(Hesková a kol, 2006:109)** Vztah dopravy a cestovního ruchu je však vztahem oboustranným, protože rozvoj jednotlivých a druhů cestovního ruchu vyvolává vznik nových forem dopravy, rekonstrukci existující a výstavbu nové dopravní sítě, výrobu dopravních prostředků respektujících požadavky cestujících a tedy i účastníků cestovního ruchu. **(Orieška, 1999: 19)**. Jakýkoliv druh cestovního ruchu využívá technologie, a to i druh který se odehrává v přírodním nebo neobydleném prostředí. Komunikační a dopravní technologie jsou v této oblasti nejdůležitější. **(Tribe, 2009:58)**

Dle **Ryglové (2005: 27)** je doprava ve všech svých formách základní podmínka realizace cestovního ruchu. Ne rozvoji dopravy je tedy cestovní ruch přímo závislý, a to především z pohledu historického vývoje. Rozhodující část dopravních systémů byla vybudována a slouží i pro jiné hospodářské účely, čemuž odpovídá i rozmístění dopravní infrastruktury. V souvislosti s rozvojem cestovního ruchu se pak některá dopravní infrastruktura buduje výhradně pro potřeby turistiky. Příkladem jsou lanovky, lyžařské vleky, horské tratě apod. To dále dokládá i **Petrů (1999: 75)** podle nějž doprava zajišťuje přepravu obyvatelstva do míst cestovního ruchu a umožňuje zároveň pohyb uvnitř těchto oblastí. Doprava je tedy základní podmínkou samotné existence a rozvoje cestovního ruchu. 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.
- 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.
- Sezónnost. Nutnost uspokojit poptávku v sezoně vede k vytváření takových přepravních nadkapacit, které je obtížné vytěžovat v období minisezony. (Čertík, 2001:12)

Podle Hladké (1997:30) se dopravními službami v cestovním ruchu 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:

- Pole 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 (Hladká, 1997:31)

Náklady a čas pohybu zboží, služeb a lidí se v posledních letech dramaticky snížily. Skutečné náklady na mezinárodní cestování prudce klesly, stejně jako čas potřebný k cestování na dlouhé vzdálenosti. (Duval, 2007:2)

2.2 *Doprava a související pojmy*

Šíp (1997:3) uvádí, že dopravou rozumíme vědomé přemísťování osob, nákladů, energie a zpráv z jednoho místa na druhé. Vzniká jako samostatný úsek společenské činnosti za účele dělby práce v hospodářském systému státu. Doprava je samostatnou částí nevýrobní sféry a patří do odvětví služeb. Na určitém stupni rozvoje společenské výroby představuje doprava odvětví, na kterém je přímo závislý rozvoj společenské výroby. Jednotlivé dopravy mají svoje typické dopravní prostředky a cesty, což má vliv na organizaci, řízení i ekonomiku provozu.

Doprava ve srovnání s průmyslem a zemědělstvím vyznačuje podle **Brinkeho (1995: 5)** celou řadu specifických rysů. Je to především specifické využití přírodního prostředí, buď jako přirozených dopravních cest (řek, oceánů, vzdušného prostoru) anebo základu pro umělé cesty. Pro dopravu je typická převaha zvláštního typu rozmístění – liniového (lineárního) na rozdíl od bodového, převažujícího v průmyslu, a plošného (areálového), převažujícího v zemědělství. Také koloběh kapitálu a tvorbou cen dopravní produkce – tatifů a dopravného se doprava podstatně odlišuje od jiných odvětví národního hospodářství. **Drdla (2005:7)** vidí dopravu jako činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. **Vaněček (1994:59)** upřesňuje, že doprava zahrnuje nakládání materiálu, jeho přemístění (přepravu) a vyložení materiálu. Termínu doprava bychom neměli používat tam, kde se jedná výhradně o osoby. Přeprava zahrnuje pouze přemístění z výchozí do konečné stanice. Týká se pouze lidí, kteří sami nastupují a vystupují. Pokud se mluví v obecné rovině např. o železnici, která dopravuje zboží a přepravuje též lidi, dává se přednost termínu doprava. Podobný názor sdílí i **Gúčík (2004:27)**, podle kterého je doprava pohyb (jízda, plavba, let) dopravních prostředků po dopravních cestách a činnost dopravních zařízení, kterými se uskutečňuje přeprava. Rozděluje se podle prostředí (podzemní, pozemní, vodní a vzdušná), dopravní cesty (silniční, drážní, vodní, letecká, potrubní), předmětu přepravy (osobní, nákladní), pohonu, směru apod.

Eisler (2005:20) uvádí několik funkcí dopravy. Kromě své dominantní funkce, která spočívá v přemísťování zboží a osob m, má doprava jako součást infrastruktury další

funkce. K nim patří funkce stimulační (investice do dopravní infrastruktury iniciují oživení ekonomiky), sociálně stabilizační (před racionalizací dopravní soustavy je dána přednost zachování sociálního smíru, neboť doprava má značnou sociálně politickou dimenzi, poruchy v dopravním systému významně porušují stabilitu i vývoj celé ekonomiky a společnosti), substituční (doprava je využívána k substituci činností, například v nákladní dopravě práce v režimu JIT substituuje skladování, v osobní dopravě lze regulovat soustředování obyvatel do měst apod.) Doprava se využívá k ovlivňování struktury spotřeby i její velikosti, například v souvislosti s nabídkou dalších služeb – zájezdy, rekreace. Současná komunikační technika naopak záporně ovlivňuje dopravu komplementární, která je převážně její dominantní funkcí.

Produktem dopravního podniku je podle **Eislera (2005:31)** přemístění, které nelze vyrábět na sklad, skladovat. Veškeré výkyvy tržních požadavků je nutno řešit dostatečnou kapacitou, tj. dostatkem dopravních prostředků, kapacity dopravních cest a odpovídající strukturou pracovních sil.. Dopravní služby jsou proto podle **Gúčika (2004:27)** výkony dopravních organizací, dopravců (provozovatelů dopravy) ve prospěch přepravců a cestujících. Souvisejí s přepravou osob, statků, nebo informací, kterými se zabezpečuje proces přemístění a výměny na místní, regionální, národní a mezinárodní úrovni. **Indrová (2004:51)** uvádí že dopravní služby nezbytnou podmínku realizace cestovního ruchu. Podle **Francové (2003:45)** to jsou takové služby v cestovním ruchu, které jsou spojeny se zabezpečením vlastní přepravy účastníků a jejich zavazadel, včetně poskytování informací o dopravních spojích, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodeje dopravních cenin, vyřizování reklamací jízdného apod. V závislosti na druhu dopravního prostředku tyto služby poskytují přímo dopravci (dopravní společnosti) nebo je obstarávají přepravci, zejména cestovní kanceláře. **Orieška (1999:19)**

Komunikace (komunikační linka) je **Mirvaldem (1994:22)** charakterizována následovně: komunikace jsou dopravní cesty včetně pevných zařízení (nádraží, zastávky...). Dopravní komunikační linka je dopravní spojení, které se uskutečňuje konkrétním dopravním prostředkem mezi dvěma či více místy, v jednom či obou

směrech, pravidelně, většinou podle stanoveného časového řádu, na existující dopravní cestě.

Dopravní cesta je pás terénu, spojující dva koncové body (a bezpočet bodů mezilehlých), na němž se uskutečňuje doprava. Tato část terénu bývá obvykle tomuto účelu uzpůsobena, tzn. Upravena a technicky vybavena. V tomto pojetí tedy dopravní cesta náleží do tzv. technické infrastruktury. **Zelený (2004:7)**

Brinke (1999:9) hovoří o dopravních komunikačních bodech, což jsou místa ležící na dopravních komunikacích (cestách), v nichž se v nákladní dopravě uskutečňuje nakládka, vykládka, či překládka a v osobní dopravě nástup cestujících do dopravních prostředků, výstup z nich, nebo přestup z jednoho prostředku do druhého. Obecně se tyto body nazývají stanice.

2.3 Druhy dopravy

Podle charakteru dopravní cesty a dopravních prostředků, které se po ní pohybují, se dělí doprava na jednotlivé druhy dopravy: (**Švadlenka, et al, 2006:38-44**)

- Železniční
- Silniční
- Vnitrozemskou vodní
- Námořní
- Leteckou
- Kombinovanou
- Nekonvenční (ropovody, plynovody, visuté dráhy apod.)

Činnost jednotlivých druhů dopravy vytváří dopravní systém státu.

Dopravu dělíme na:

- Veřejnou – je přístupná každému za předem známých podmínek (přepravní podmínky, jízdní řád, cena za přepravu...)
- Neveřejnou – neslouží široké veřejnosti, můžeme jí chápat jako substitut veřejné dopravy.

Cílem veřejné dopravy je vytvořit stabilní systém, který podporuje sociální a ekonomický rozvoj regionů, obydlí a udržitelnost krajiny. Naopak nedostatečně zabezpečená dopravní obslužnost může vést k vyklidňování malých sídel a případně

k jejich zániku. V české republice je navrhována maximální vzdálenost pěší dostupnosti k zastávkám veřejné dopravy 2 km u sídel přes 200 obyvatel a v pracovní dny jejich zabezpečení 5 – 6 párů spojů denně a vobě pracovního volna alespoň 3 párů spojů denně. U sídel s méně než 200 obyvatel se počítá s pěší docházkou 3 km a se snížením počtu spojů. **Mirvald (2000:48)**

Závazky veřejné služby jsou dle **Eislera (2005:45)**, závazky dopravního podniku provést přepravy, které by jinak nerealizoval v důsledku podnikatelského principu dosáhnout zisk. Lze rozlišit závazky, které by dopravce nepřevzal vůbec, nebo ve stejném rozsahu, nebo jen za jiných podmínek. Závazky veřejné služby se skládají s přepravních, provozních a tarifních závazků. Rozlišuje se základní a ostatní dopravní obslužnost.

Dopravní systém podle toho co přepravuje, můžeme rozdělit na :

- Osobní dopravu – zabezpečuje přepravu osob; veřejnou osobní dopravu zabezpečují: železniční doprava, silniční doprava, vodní doprava, letecká doprava, MHD a taxislužba; neveřejnou osobní dopravu uskutečňují podniky vlastníci autobusy a služební vozidla (závodová doprava), individuální motoristé apod.
- Nákladní dopravu – přepravuje zboží a hotové výrobky:
 1. ve sféře výroby – přeprava surovin a materiálu v různých stádiích výroby
 2. ve sféře oběhu – hotové výrobky na místo výroby
 3. ve sféře osobní spotřeby – např. stěhování, přeprava zavazadel

Veřejnou nákladní dopravu zabezpečuje železniční doprava, nákladní silniční doprava, vodní a letecká doprava. Neveřejná nákladní doprava je v podstatě závodová doprava pro potřeby podniku. Může být zabezpečována železniční dopravou, silniční dopravou nebo i nekonvenční dopravou.

Dále můžeme dopravu dělit na:

- vnitrostátní – uskutečňuje se na území jednoho státu
- mezinárodní – uskutečňuje se mezi dvěma, případně více státy

Charakteristika dopravního odvětví je určována technickými a ekonomickými kvalitami, které se vzájemně ovlivňují a prolínají. Technické kvality mají určité ekonomické důsledky a naopak, ekonomické kvality vyžadují určité technické kvality (např. knot-how).

Technické a kvalitativní požadavky kladené na jednotlivé druhy dopravy:

- rychlost
- kapacita
- bezpečnost
- pravidelnost
- pohotovost

Při charakterizování jednotlivých druhů dopravy hodnotíme výhody, nevýhody a využití toho kterého druhu dopravy. Jedná se o hodnocení na základě všeobecných poznatků, přičemž je nutno respektovat, že výběr konkrétního druhu dopravy závisí také na dalších podmínkách a ekonomických kritériích, které si stanovuje každý přepravce sám. (Švadlenka, et al, 2006:38-44)

Silniční doprava

Silniční doprava je obzvláště pro cestovní ruch v současnosti asi nejvýznamnějším druhem dopravy. Podle Francové (2003:24) ji lze klasifikovat následovně: podle přepravní kapacity (individuální, hromadná), podle služeb poskytovaných přepravci (pravidelná autobusová doprava, pravidelná zájezdová doprava, nepravidelná zájezdová doprava). Brinke (1999:60) společně s Mirvaldem (1994:25) označují automobilovou dopravu za nejmladší a nejrychleji se rozvíjející odvětví dopravy. Díky svým přednostem –operativnosti a rychlosti – úspěšně konkuruje některým starším odvětvím dopravy, především železniční.

Výhody: (Švadlenka, et al, 2006:38-44)

- přímá přeprava z místa zdroje na místo spotřeby
- vysoká manévrovatelnost
- jednoduchý systém nakládky a vykládky
- vysoká dostupnost

- vysoká rychlost přepravy zboží (díky tomu se snižuje množství zboží v procesu přepravy)
- vyšší zodpovědnost za zboží (menší anonymita při manipulaci se zbožím)

Nevýhody:

- se zvyšováním průměrné vzdálenosti se náklady na jednotku přepravního výkonu snižují pomaleji než v jiných druzích dopravy
- větší počet obsluhujícího personálu připadajícího na jednu tunu přepravovaného substrátu
- zvýšené užitečné hmotnosti nákladních automobilů vyžaduje vyšší výkony motorů a vyšší odpor při jízdě poškozuje pozemní komunikace (vyjeté koleje)
- nepříznivý dopad na životní prostředí

Využití:

- přeprava zboží na kratší vzdálenosti, na dlouhé vzdálenosti tehdy, pokud to vyžadují zájmy přepravce s ohledem na rychlost přepravy zboží, případně kvalitu zboží (rychle se kazící zboží, zvířata apod.)
- přeprava osob na kratší i delší vzdálenosti a mezinárodní přeprava osob
- mezinárodní doprava s přihlédnutím k národohospodářskému efektu

Železniční doprava

Železniční doprava v cestovním ruchu podle **Oriešky (1999:20)** zabezpečuje přepravu účastníků železničními vozy. K jejím přednostem patří hromadný charakter, plynulost a bezpečnost. Železniční síť činí tuto přepravu málo závislou na přírodních vlivech, nemá na ni vliv denní či noční doba a je provozována ve všech ročních obdobích. Určitou nevýhodou je omezená dostupnost některých, zvláště horských oblastí a středisek cestovního ruchu. V rámci nákladní dopravy se železnice významně podílejí na objemu přepravy na střední i větší vzdálenosti, kde konkurují silniční dopravě. **Mirvald (2006:6)**

Výhody:

- možnost vytvářet propojení výrobce a spotřebitele (vlečka), čímž se zvyšuje rychlost dodání zboží, kvalita přepravy, snižuje se objem překládkových prací a zlevňuje se přeprava

- poměrně nízká nákladovost na 1 tunu přepravovaného substrátu
- velká přepravní kapacita
- poměrně vysoká rychlost přepravy
- účast v kombinovaných přepravách

Nevýhody:

- velké investiční náklady na vybudování dopravních tratí
- zhoršování ekonomických ukazatelů se zkracováním průměrné přepravní vzdálenosti – v případě, že není k dispozici vlečka, je nutné počítat s náklady na počáteční operace

Využití:

- přeprava zboží a hromadných substrátů na střední a dlouhé vzdálenosti
- mezinárodní přeprava
- hromadné přepravy na kratší vzdálenosti z vlečky na vlečku
- přeprava osob(**Švadlenka, et al, 2006:38-44**)

Letecká doprava:

Letecká doprava představuje dle názoru **Oriešky (1995:25)** nejrychlejší způsob přepravy, který umožňuje rychlé spojení mezi značně vzdálenými místy. Předností dopravy je vysoká přepravní rychlost, pohodlí, kultura cestování. Výhody letecké dopravy se projevují jenom při přepravě na větší vzdálenosti. V případě bližších cílů se tato výhoda ztrácí z důvodu značné vzdálenosti letiště od center města. Nevýhodou letecké dopravy jsou vysoké provozní náklady a z toho vyplývající vysoké ceny přepravného

Výhody:

- vysoká rychlost přepravy

Nevýhody:

- vysoké náklady na přepravu (především zboží) vzhledem k vysoké spotřebě a ceně pohonných hmot
- umístění letišť mimo průmyslová a obchodní centra, což vyžaduje existenci dalšího druhu dopravy na přiblížení zboží a osob k přepravě

Využití

- přeprava zboží na dlouhé vzdálenosti
- přeprava rychle kalitelného zboží
- rychlá přeprava osob
- mezinárodní a mezikontinentální přeprava
- rychlá přeprava pro zdravotnictví a záchranné služby (využití vrtulníku)
- přeprava zboží do jinak nepřístupných oblastí (**Švadlenka, et al, 2006:38-44**)

Vodní doprava

Vodní doprava umožňuje přepravu účastníků cestovního ruchu dopravními prostředky (plavidly) po vodních cestách. Patří mezi nejstarší druhy dopravy používané k přepravě osob. Její význam z hlediska cestovního ruchu je určen zejména existencí vhodných toků a ploch (řek, jezer, moří). Nejvíce rozvinutá je proto v přímořských státech. V našich podmínkách má v cestovním ruchu jenom okrajový význam. **Orieška (1999:38)**

Výhody:

- nižší podílové náklady na jednotku přepravního výkonu
- zvyšování přepravní vzdálenosti se projevuje zvyšováním produktivity práce a snižováním nákladů na 1 tkm
- nižší investiční náklady na dopravní cestu (pokud jsou vodní cesty přirozené, které nevyžadují velké investice do výstavby, ale jen na údržbu)
- nižší spotřeba pohonných hmot na jednotku produkce
- velké ložné prostory a velká tonáž dopravních prostředků umožňuje přepravu i nadrozměrného zboží

Nevýhody:

- menší rychlost přepravy
- větší závislost provozu na plavebních, povětrnostních a přírodních podmínkách
- v případě mezinárodních vodních cest nejednotnost ve výstavbě a kvalitě vodních cest, která omezuje pohybovou způsobilost jednotlivých typů lodí
- vliv vlhkost na přepravu zboží

Využití:

- mezinárodní přeprava zboží
- dopravní spojení s mořskými přístavy
- přeprava osob
- vyhlídkové plavby
- (Švadlenka, et al, 2006:38-44)

Základním principem multimodálních přeprav jak uvádí **Adamec (2008:20)** je spolupráce mezi jednotlivými druhy dopravy. Za multimodální se proto považují takové druhy přepravy využívající při cestě od zdroje k cíli alespoň dvou druhů dopravy. To umožňuje využívat pro každou cestu nejvhodnější způsob dopravy. Myšlenka spolupráce mezi jednotlivými druhy dopravy je poměrně nová, neboť dlouhou dobu byl dopravní trh přísně rozdělený a docházelo ke konkurenční soutěži mezi různými druhy dopravy o přepravu osob a zboží.

V tomto duchu se dopravní politika zabývá strategickým zaměřením dopravního systému státu a jeho strukturou s cílem optimalizovat podíly jednotlivých druhů dopravy na celkových výkonech dopravního systému, a to z hlediska jejich efektivity, která je podmíněna technickými, technologickými, ekonomickými charakteristikami a respektuje ochranu životního prostředí. **Eisler (2005:15)**

Zejména v menších obcích a městech je proto dle **Šrytra (1999:39)** kladen důraz na odklon tranzitní dopravy formou obchvatů mimo jejich zájmové území s tím.

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 nepadá. (**Rabušicová, 2002: 11**). **Barton (2007:13)** zastává názor že zcela přesná definice pojmu gramotnost je víceméně nemožnou záležitostí. Přes všechny definice v publikacích, záznamy ve výkladových slovnících, se jedná o komplexní koncept sestávající se z více úhlů pohledů. A tak definice gramotnosti bude ležet na hranici mezi teorií gramotnosti a měnícími se

definicemi, či jednotlivými výklady. Současný výklad pojmu gramotnost, tak jak ho uvádí **Zápotočná (1999:23)** se nejvíce přibližuje pojmu jako vzdělání-utváření si obrazu o světě-chápání významu světa. Kromě povinného elementárního vzdělávání se pojem gramotnost podle **Pupala (1999:35)** vyjadřuje určitá úroveň společensky všeobecné požadované vzdělanosti, jejíž projevem je základní schopnost číst a psát, ale i počítat (tzv. trivium). Konkrétní historická situace tedy určuje pro své potřeby konkrétní obsah gramotnosti. Jinak řečeno, pro danou dobu nevyhnutelný kulturní nástroj se stává všeobecným vzdělávacím závazkem.

V plejádě různých interpretací gramotnosti lze vysledovat pět základních výkladových schémat, jež je možné shrnout pod označení klasické, kritické, funkcionální, kulturně antropologické a psycholingvistické. (**Rabušicová, 2002:55**)

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. (**Rabušicová, 2002:56**)

Funkční gramotnost představuje „vybavenost člověka pro realizaci různých aktivit potřebných pro život v současné civilizaci.“ Funkční gramotnost bychom tedy mohli označit za vyšší formu gramotnosti, neboť představuje schopnost lidského jedince nejen číst, psát či počítat, ale účinně realizovat různé činnosti vyžadované současnou dobou (vyplnění tiskopisů, porozumění řeči smluv, umění odhalit manipulaci v reklamě, najít nejvhodnější alternativu při výběru z více možností apod.). (**Průcha, et al., 2003:31**)

2.5 Dopravní gramotnost

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 nezaměřuje pouze na mobilitu v nejbližším sociálním prostředí, ale jde o mobilitu i v širším sociálním prostředí (kontext Evropské unie – tzv. budoucí osobní a pracovní mobilita)
- dopravní gramotnost se zaměřuje na chápání a respektování kultury (pravidel) cestování, čtení a chápání znaků v jízdnicích řádech a mapách ve prospěch samostatného pohybu
- zahrnuje i schopnosti komunikace v jinojazyčném prostředí a schopnost respektovat kulturní pravidla jiného kulturního prostředí po dobu existence v tomto prostředí

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. **(Kikušová, 2004:7)**

Mobilita jedince podle **Kožuchové a Lepíše (2006:22)** přispívá k pocitu zvýšení všeobecné autonomie a nezávislosti člověka. Mobilita, čili pohyblivost (z latinského „mobilis“- pohyblivý) je jedním z nejdůležitějších znaků struktury moderní společnosti. Volně se pohybovat je pak všeobecným znakem svobody člověka. Dopravně-gramotnostní kompetence k mobilitě člověka zásadním způsobem přispívají. Na základě různých výzkumů lze dopravní gramotnost charakterizovat jako soubor těchto kompetencí:

- schopnost samostatné efektivní mobility jedince
- schopnost adaptovat se na různý časový úsek v daném sociálně kulturním prostředí
- schopnost pochopit a respektovat souvztažná pravidla a dále je prezentovat ve vlastním uvažování a jednání
- schopnost samostatného pohybu v neznámém přírodním a sociálním prostředí
- schopnost navázat sociální interakci, komunikovat v rámci sociálních pravidel v cizím jazyce
- schopnost řešit problémy každodenního života
- schopnost vyhledávat a používat informace za účelem samostatné, efektivní a bezpečné mobility, umění samostatného spoluzití s jinými sociálními subjekty
- schopnost získat zpracovat a hodnotit nové poznatky
- schopnost přebírat zodpovědnost za své jednání
- schopnost vytyčit si cíle a dosáhnout jich

Pro shrnutí obsahu dopravní gramotnosti, lze použít vymezení základních kompetencí podle **Kikusové a Kožuchové (2005:16)**:

- chápání a respektování kultury (pravidel) cestování, čtení a chápání znaků v jízdních řádech a mapách ve prospěch samostatného pohybu
- schopnost jednotlivce zvládat jednotlivé situace v komplexu celé mobility – od přepravy jednotlivce, pobytu, kultury cestování po pobyt v neznámém přírodním a sociálním prostředí
- schopnost komunikace v cizojazyčném prostředí a schopnost respektovat kulturní pravidla odlišného kulturního prostředí po dobu prodlévání v tomto prostředí
- čtení, chápání a používání jednotlivých symbolů rozmanitého charakteru významných pro úspěšnou a efektivní mobilitu.

2.6 Dopravní psychologie

Psychologie užitá v dopravě se 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. **(Štikar, et al, 2003:17)**

Psychologie užitá v dopravě se zabývá především zkoumáním psychických projevů 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. **(Kikusová, 2004:9)**

Ústředním problémem dopravní psychologie je tzv. systém člověk (posádka)-dopravní prostředek-dopravní prostředí. Tento systém se skládá z řady složek, jež plní svou funkci a přispívají tak k dosažení cíle celého systému. Cíle mohou být různé, např. zajištění dopravy a její bezpečnosti. Člověk má v systému obvykle řídicí funkci. Jeho činnost probíhá nejčastěji v následujících na sebe navázaných etapách: 1. příjem informací 2. zpracování informací (zhodnocení) a rozhodnutí, 3. řízení. V silniční dopravě je v popředí výzkum podmínek bezpečného provozu. Chování řidiče je bráno jako součást chování systému představovaného vozidlem a silnicí, kde složky systému jsou ve vztahu vzájemné interakce a dostávají se do dalších systémových vztahů. **(Zelený, 2004:13)** Soubor osobnostních komponent tvoří základ dopravního charakteru, z něhož odvozujeme dopravní chování. Dopravní charakter má svoji specifikou a vyjadřuje určitý, obvyklý způsob jednání řidiče při řízení. Z poznání charakteru lze odvodit předpokládané chování a naopak, z chování lze soudit na předpokládaný charakter.

Zatímco kvalita dopravního charakteru je svázána s jednotlivými složkami osobnosti – vlastnostmi a schopnostmi, dovednostmi, znalostmi a zkušenostmi, dopravní chování má sociální i situační dimenzi a je podmíněno dopravním prostředím s jeho formálními i neformálními normami.

Na silnici se vyskytuje dopravní chování:

- v souladu s formálními (právními) pravidly a s normami sociálně-psychologickými, např. řidič jede v souladu s předpisy a chová se k druhým řidičům slušně a tolerantně
- shodné s formálními pravidly, ale odlišné od sociálně-psychologických norem, což znamená, že řidič dodržuje pravidla silničního provozu, ale např. prosazuje se
- odlišující se od formálních pravidel, ale vyhovující pravidlům neformálním, které v momentální dopravní situaci může bez rizika uplatnit
- odlišné od obou uvedených norem, znamená to že motorista většinou nedbá předpisů ani dopravního značení a často jede bez ohledu na ostatní.

(Havlík, 2005:15+16)

2.7 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 výchovy. **(Štikar, et al., 2003:22)** 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. Cílem dopravní výchovy je příprava dětí a dospívajících na samostatný a bezpečný pohyb v dopravním prostředí.

Do koncepce Rámcového vzdělávacího programu však dopravní výchovu jako samostatný předmět zařadit nelze. Avšak velkým přínosem by bylo zařazení dopravní výchovy mezi průřezová témata. **(Hladká, 1997:103)** Jedním ze základních faktorů, který je nezbytný pro správný postoj jedinců k dopravní struktuře, je výchova v této oblasti od nejtějššího věku. Ve většině zemí EU je samozřejmě zařazovat dopravní výchovu jako jednu ze složek celkového výchovného systému. **(Límová, 2006:49)**. To, že se každý setkává s provozem na pozemních komunikacích už od nejtějššího dětství a musí řešit mnohdy i jeho věku nepřiměřené

situace, navozuje nutnost, aby dopravní výchova v celé šíři byla součástí výchovně vzdělávacího systému. **(Límová,2006:49)**. Dopravní výchova by se neměla zaměřovat s dopravní gramotností, ale můžeme ji charakterizovat takto:

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

(Kikušová,2004:11)

Zamýšlíme-li se nad implementací dopravní výchovy do školního vzdělávacího programu, musíme pro uchopení problematiky vycházet z nově koncipovaného kurikula Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání. Z tohoto úhlu pohledu je možné analyzovat začlenění dopravní výchovy v jednotlivých vzdělávacích oborech a průřezových tématech a poukázat na místa, kde je na dopravní výchovu přímá nebo blízká vazba. Všechny ostatní kroky – tvorba školních výstupů, strategií výuky, učebního plánu, vzdělávacího obsahu dopravní výchovy a její zakomponování do průřezových témat můžeme zpracovávat jako jistá doporučení, sloužící k inspiraci, neboť jde již o čistě specifikum pojetí dopravní výchovy ve školním vzdělávacím programu každé školy.**(Límová,2006:61)**

Jedním ze základních předpokladů zlepšení neutěšené situace v chování účastníků provozu na pozemních komunikacích je dokonalá a systematická dopravní výchova od nejtútlejšího věku. Tuto výchovu je třeba provádět tak, aby se na jejím základě vytvářely správné vztahy k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích dopravní ukázněnost vedla děti k tomu, aby poznaly a uvědomily si možná nebezpečí, která jim

při aktivní účasti v provozu hrozí, uměly je předvídat a uměly jim předcházet. Návyky získané touto systematickou výchovou by měly upevňovat ve věku dospělosti samotnou praxí (chodce i řidiče) tak, aby zpětně působily na další generaci. **(Kikušová, 1997:17)**

Vzdělávací oblast : Informační a komunikační technologie

Vzdělávací obor umožňuje získat elementární dovednosti v ovládnutí výpočetní techniky, orientovat se ve světě informací a moderní technologie k jejich získání v praktickém životě.

Obor může napomoci dopravní výchově ve vyhledávání důležitých informací, využívání webových portálů s dopravní problematikou a přehledů, které souvisí s dopravní situací, nehodovostí a prevencí u nás. Znalosti a dovednosti získané v tomto vzdělávacím oboru mohou sloužit rovněž k prezentování získaných informací, dat a grafů žáky v rámci různých projektů pro nejbližší veřejnost i své spolužáky. **(BESIP, Dopravní výchova)¹**

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 řidičů. **(BESIP, The action)²**

2.8 Marketing a marketingový výzkum

Marketing je vědeckou disciplínou původem v anglicky mluvících zemích. Trh jako základ slova marketing (market) je právě tím místem, kde se setkávají tržní subjekty: prodávající a kupující. Marketing je multidisciplinární povahy. **(Hesková, et al, 2003:7)** Kotler(2001:24) definuje marketing jako sociální proces, při kterém jednotlivci a skupiny získávají co potřebují, prostřednictvím tvorby, nabídky a směny hodnotných produktů a služeb s ostatními. Marketing je proces plánování a implementace koncepcí,

¹ Dopravní výchova [online, 2.12.2010] <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova>

² BESIP, The Action [online, 2.12.2010] <http://www.theaction.cz>

cen, propagace a distribuce idejí, zboží a služeb pro vytváření směn, které uspokojují cíle jednotlivců a organizací.

Marketingový výzkum je systematické určování, shromažďování, analyzování a vyhodnocování informací, týkajících se určitého problému **(Kotler,2001:201)**. **Hesková (2003:69)** uvádí, že marketingový výzkum spočívá ve specifikaci, shromažďování, analýze a interpretaci dat, které slouží jako podklad pro rozhodování v procesu marketingového řízení. Marketingový výzkum je funkce, která spojuje spotřebitele, zákazníka a veřejnost s marketingovým pracovníkem prostřednictvím dat užívaných k zjišťování a hodnocení marketingových akcí, monitorování marketingového úsilí a k zlepšení pochopení marketingového procesu.

Formulace problému je jednou z nejdůležitějších částí výzkumu. Tematicky, 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 bezcenným. **(Foret,Stávková,2003:83)**

Efektivní marketingový výzkumný proces zahrnuje pět kroků. Specifikace problému a stanovení výzkumných cílů, Sestavení plánů výzkumu, Sběr informací, Analýza informací a Prezentace výsledků.

Při sběru primárních informací mohou být použity čtyři základní přístupy: pozorování, skupinově orientované dotazování, průzkum a experimentování. **(Kotler,2001:243)**. 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 chování. **(Kotler,2001:245)**. Přičemž platí zásada, že čím konkrétněji se ptáme, tím konkrétnější odpověď dostaneme. **(Foret,Stávková, 2003:118)** .

Marketingový výzkum zahrnuje zkoumání jevů a vztahů na trhu, vliv marketingových nástrojů na změnu marketingového prostředí. Specifičnost je dána právě výzkumným charakterem celého procesu shromažďování, zpracování, analýzy a interpretace dat.

Proces marketingového výzkumu tvoří posloupnost kroků, seřazených v logickém sledu.

3 Metodika a cíl práce

Cílem diplomové práce je zanalyzovat úroveň dopravní gramotnosti na předem vymezeném segmentu. Dále provést situační analýzu dopravní výchovy ve školských a ostatních organizacích. Nalézt a pojmenovat hlavní problémy dopravní výchovy a rozvoje dopravní gramotnosti. Po provedení potřebných šetření, na základě zjištěných informací, navrhnout a přijmout vlastní doporučení na změny a inovace v systému dopravní výchovy, které by primárně vedly k rozvoji dopravní a zprostředkovaně, související, cestovatelské gramotnosti.

3.1 *Metody a techniky*

3.1.1 Analytická část

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

Situační analýza v segmentu dopravní výchovy (získání informací o dopravní výchově a jejím průběhu v ČR, získávání informací z veřejných zdrojů a internetových stránek, osobní konzultace s pracovníky BESIP)

3.1.2 Syntetická část

Shrnutí zjištěných dat (zpracování a zhodnocení zjištěných poznatků, zpracování souhrnu informací potřebného pro interpretaci návrhů zlepšení)

3.1.3 Aplikační část

Vypracovat projekt ke zlepšení situace v dopravní výchově (návrh na možnost zlepšení systému dopravní výchovy, vedoucí k získání dopravních kompetencí, plně využitelných při pohybu v dopravním prostoru)

4 Vliv dopravní gramotnosti na cestovní ruch

Cestovní ruch jako proces, je komplexem mnoha jednotlivých činitelů, které se vzájemně ovlivňují. Proto i na účastníka cestovního ruchu působí neustále celá řada faktorů a vlivů, s které musí jedinec vnímat, pracovat s nimi a využívat je. Za všechny faktory takto působící na účastníka v průběhu procesu cestovního ruchu lze jmenovat prostředí pobytu, a to jak kulturní tak i geografické, sociální chování v rámci skupiny a vůči okolí a v neposlední řadě proces dopravy a dopravní prostor. Právě doprava jako jedna ze základních služeb cestovního ruchu, provází jedince po celou dobu jeho účasti na cestovním ruchu. Doprava je v podstatě podmiňující služba cestovního ruchu a jeho rozvoj závisí na rozvoji dopravy.

Aby byl účastník cestovního ruchu schopen přijmout, vyhodnotit a reagovat na všechny podněty z výše jmenovaných oblastí, je nutné aby měl vytvořen dostatečný soubor kompetencí ze všech oblastí. Kompetence je přímý výsledek gramotnosti a vyjadřuje schopnost a způsobilost jedince, která v sobě zahrnuje určitou úroveň znalosti a úroveň aplikace této znalosti pro rozhodování a následné chování jedince. Takováto kompetence vzniká tehdy, je-li jedinec schopný určitou úroveň znalosti aplikovat v praxi.

Dopravní gramotnost tedy ovlivňuje proces cestovního ruchu a jeho účastníka tehdy, kdy je využívána základní služba cestovního ruchu, doprava. Při studiu literatury jsem narazil na rozdílnost výkladu vlivu dopravní gramotnosti na cestovní ruch. Část autorů uvádí přímý vliv dopravní gramotnosti na CR. Tento výklad spočívá v tom že jedinec se přemisťuje do destinace cestovního ruchu a tedy nutné aby měl vytvořeny dostatečné kompetence z oblasti dopravní gramotnosti, vzhledem k bezpečné mobilitě. Současný trend ovšem tento názor lehce modifikuje a hovoří o vlivu dopravní gramotnosti a gramotnost cestovatelskou, která poté přímo ovlivňuje cestovní ruch. Tento výklad bere z dopravní gramotnosti pouze tu část kompetencí které jsou potřebné pro bezpečnou mobilitu a přidává k nim část kompetencí z jiných oblastí, k tomu aby byl vytvořen komplexní soubor znalostí potřebný k mobilitě v různých kulturních prostředích.

5 Situační analýza dopravní výchovy v ČR

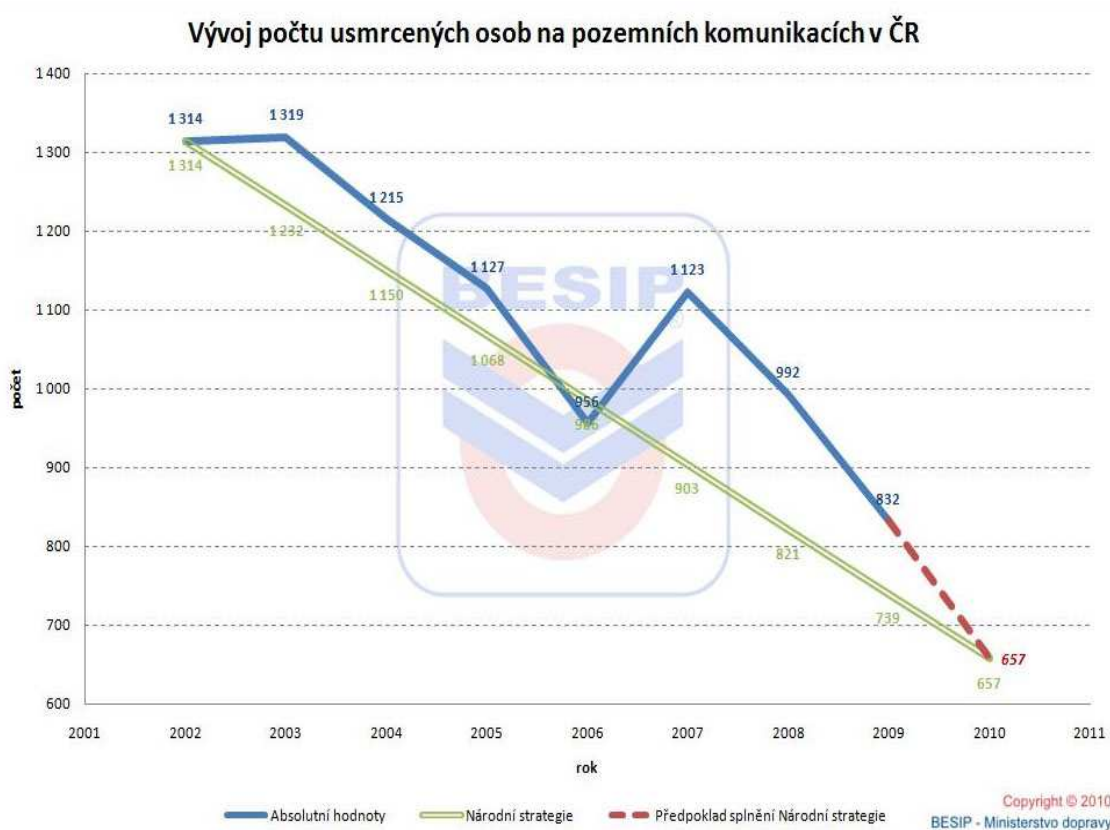
V měřítku národních institucí se o výchovu v dopravě v České republice stará především Ministerstvo Dopravy, které pro tento úkol zastupuje její integrální oddělení BESIP. Který provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem č. 361/2000sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.³ Oproti motoristicky vyspělým státům není ve společnosti stále bezpečnost silničního provozu vnímána jako priorita; právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je oproti vyspělým státům na velice nízké úrovni, stejně jako vymahatelnost práva. Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence, včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích. Nedílným předpokladem úspěšnosti navrhované strategie je nejen aktivní účast všech zainteresovaných subjektů, a to jak z veřejné správy, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení, ale i podpora široké veřejnosti celému projektu. Hlavním cílem Strategie do roku 2010 je snížení počtu usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002. Zde jsou grafy porovnávající vývoj skutečného a předpokládaného počtu usmrcených v letech 2004-2010 v absolutních číslech a v procentech. Strategie byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 28. dubna 2004 č. 394. Po čtyřletém období plnění Strategie se ukázala jak velká pozitiva přijatých opatření tak i rezervy, které jsou na úrovni všech subjektů a kterým je třeba věnovat zvýšenou pozornost. MD ČR – BESIP ve spolupráci se zástupci krajů a resortů, včetně nestátních neziskových organizací zpracovali Revizi a aktualizaci Strategie na období 2008-2010 (2012), která byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 16. prosince 2008 č. 1584. Její platnost se předpokládá do doby, než bude vytvořena a schválena Strategie nová, která bude vycházet z připravovaného 4. Evropského akčního programu bezpečnosti silničního provozu.⁴

³ <<http://www.ibesip.cz/Kdo-jsme>>

⁴ <<http://www.ibesip.cz/Narodni-strategie-BESIP>>

Koordinovaným přístupem v oblasti prevence se BESIP snaží zvyšovat bezpečnost na pozemních komunikacích, včetně snahy o přijetí některých nutných změn v legislativní oblasti provozu na pozemních komunikacích. K této snaze přispívá Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, kterou vytváří, koordinuje a následně vyhodnocuje. Hlavním cílem Strategie je snížení počtu usmrcených osob v silničním provozu do roku 2010 na 50% úrovně roku 2002.

v Obrázku č.1 vidíme jak se tento cíl daří plnit:



Zdroj <http://www.ibesip.cz/zdroj.aspx?typ=5&Id=3530&sh=1302640505>

5.1 Tématické kampaně

Současné tématické projekty které BESIP v současné době organizuje se zaměřují především na mladé držitele řidičského oprávnění, jako jednu z nejrizikovějších skupin z hlediska nehodovosti, která v tomto segmentu úzce souvisí s častým nedodržováním dopravních předpisů. Jedná se tedy o preventivní kampaně které vysvětlují a zdůvodňují pravidla, ale také působí jako podporné akce pro

zdůvodnění represivních opatření a složek. Ze zahraničních výzkumů vyplývá, že není-li prevence podpořena represí, dosahuje její účinnost maximálně 12%.⁵

5.1.1 The Action

Klíčový multimediální preventivní projekt zaměřený na mladé účastníky silničního provozu. The Action zprostředkuje studentům středních škol, tedy mladým začínajícím řidičům, emotivní zážitek reálných dopadů dopravní nehody. Zde nehovoříme o nabouraných vozidlech, pomačkaných blatnících. Zde mluvíme o trvalé invaliditě a mnohdy i smrti mladých lidí, kteří přecenili své schopnosti nebo se chovali nezodpovědně. Pravdivé příběhy hasičů, záchranářů, policistů a samotných obětí dopravních nehod doplněné tancem, hudbou a videoklipy. Projekt je organizovaná od roku 2004 a při 317 reprízách se s ním seznámilo téměř 130 tisíc studentů ze všech krajů České republiky Na rok 2010 je plánováno 87 repríz ve 29 městech.⁶

Bezstarostný svět, který mladí lidé znají z televize, reklam, filmů a počítačových her, je konfrontován s realitou opravdového života zasaženého dopravní nehodou. Pomocí moderních uměleckých prostředků a dějových zvrátů je divák vtažen do příběhu a emocí, které se odehrávají nejen v průběhu dopravní nehody, ale i po ní. Divák je seznámen s možnými dopady v podobě trvalého zdravotního postižení, které mohou provázet účastníky dopravní nehody po zbytek jejich života.

Při realizaci projektu The Action se také poprvé na jednom pódiu setkávají zástupci tří hlavních složek Integrovaného záchranného systému, které se podílejí na likvidaci následků dopravních nehod (policisté, hasiči a zdravotničtí záchranáři).

Průběh multimediální show nabízí silný emotivní prožitek a seznamuje diváky s reálnými dopady dopravní nehody na oběť, ale také na další osoby v jejím okolí. Forma preventivního působení, kterou používá projekt The Action je velmi specifická. Nesnaží se poučovat o tom, jak se má účastník silničního provozu chovat. Účinkující neurčují divákům pravidla chování. Závěr si vytváří každý sám. Bezplatná představení jsou organizována především pro studenty středních škol a žáky 9. tříd základních škol. Vstup je zdarma. Představení trvá cca 60 minut. Premiéra se uskutečnila 10. prosince 2004. Představení The Action k 2. 12. 2010 vidělo přes 186 000 diváků, z

⁵ www.ibesip.cz/dopravni-vychova

⁶ <http://www.ibesip.cz/Kampane-projekty/The-Action>

toho 156 000 v ČR a 30 000 na Slovensku. Projekt The Action dovezla v roce 2004 agentura EuroNet.CZ ve spolupráci s Ministerstvem dopravy - BESIP do České republiky z Holandska, kde již tento projekt několik let úspěšně preventivně působí na mladé začínající řidiče. Autorská práva k projektu vlastní holandská společnost ITC. Česká verze byla realizačním týmem po konzultacích s odborníky upravena a rozšířena tak, aby odpovídala mentalitě českých teenagerů a mladých lidí a mohla je tak lépe oslovit. Exklusivní licenční práva pro Českou a Slovenskou republiku a dalších 10 nových členských zemí EU vlastní do roku 2015 agentura EuroNet.CZ.⁷

5.1.2 DOMLUVME SE!

Kampaň zaměřená na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu. Koncept kampaně vychází z obdobných kampaní v zahraničí (Designated Driver, EUROBOB, Capitaine de Soirée). Projekt DOMLUVME SE! společně každoročně organizují již od roku 2006 oddělení BESIP Ministerstva dopravy, Iniciativa zodpovědných pivovarů Českého svazu pivovarů a sladoven a FÓRUM PSR. Základním sloganem propagovaným i frontmaný skupin Divokej Bill, Tři sestry, Chinaski a Wanastowi Vjacy je „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se kdo bude řídit a nebude pít alkohol“.⁸

5.1.3 Nemyslíš zaplatíš!

Nejnovější celostátní kampaň Ministerstva dopravy zaměřená na věkovou skupinu řidičů do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. Tato kampaň byla v současnosti nespíše nejviditelnějším projektem, jelikož byla prezentována především televizními spoty, zaměřující se na nejproblematictější témata a předkládána divákovi velmi naturalistickým způsobem. Viditelnost celé kampaně vhodně doplňovali především billboardy. Celková kampaň je ovšem mnohem komplexnější, na jejím webu zprostředkovává kampaň zkušenosti účastníků nehod, nabízí mapu nejnebezpečnějších úseků a mnoho dalšího. V multimediální části internetových stránek je například

⁷ <<http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=3&sh=67579>>

⁸ <<http://www.ibesip.cz/Prezentace-kampani/Domluvme-se/area221>>

zajímavě vytvořená aplikace, napodobující jízdu pod vlivem nejrůznějších rušivých faktorů.⁹

5.1.4 BESIP Team

Je ojedinělý a specifický projekt Ministerstva dopravy - BESIP, který si klade za cíl preventivně působit v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi potenciálními a přímými účastníky silničního provozu. Jednotlivé akce BESIP Teamu se odehrávají takzvaně "přímo na ulici". Projekt BESIP Team se počínaje rokem 2009 vždy zastaví minimálně v 50 a maximálně v 62 místech České republiky. Jednotlivé lokality budou voleny tak, aby se v každém kraji uskutečnily minimálně 3 akce. V roce 2009 se uskuteční 62 akcí BESIP Teamu. ESIP Team je unikátní promo akcí Ministerstva dopravy – BESIP. Tento ojedinělý projekt upřednostňuje osobní zážitek před nudným vysvětlováním. V rámci putování po České republice umožňuje BESIP Team všem účastníkům silničního provozu vyzkoušet simulátor nárazu a zažít tak čelní náraz motorového vozidla do pevné překážky při rychlosti 30 km/h. BESIP Team dále přivádí základní informace o pravidlech silničního provozu, expozici dětských autosedaček, správnou výbavu jízdního kola nebo autolékárničky a řadu dalších informací a zkušeností. Návštěvníci stánků BESIP Team si také mohou vyzkoušet automobilový nebo motocyklový trenážér nebo jen tak posedět se šálkem kávy a zhlédnout krátké vzdělávací filmy o tom, co nejčastěji porušujeme v rámci bezpečnosti silničního provozu a jaké to může mít dopady.

BESIP Team oslovuje kolemjdoucí přímo na ulici a aktivně předává zkušenosti a informace. Cílem projektu je posílit bezpečí na cestách a preventivně působit na účastníky silničního provozu.¹⁰

5.1.5 Kampaň bezpečná obec

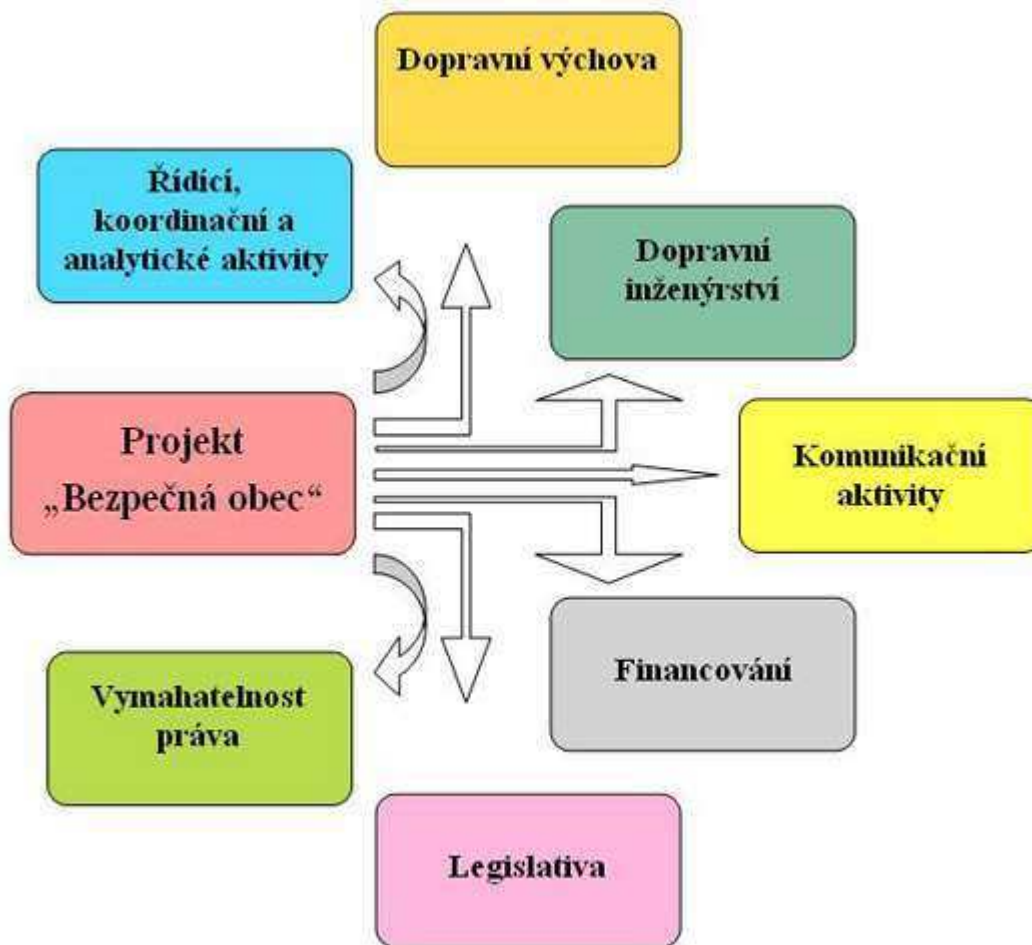
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu si klade za cíl do roku 2010 snížit počet obětí dopravních nehod na polovinu. Jelikož významná část těchto obětí zahyne v intravilánu obcí, je nutné pro dosažení výše uvedeného cíle výrazně zvýšit

⁹ <<http://www.nemyslis-zaplatis.cz/>>

¹⁰ <<http://www.besipteam.cz/>>

bezpečnost silničního provozu na území měst a obcí. Vzhledem k vysokému počtu obcí a neexistenci okresních úřadů je třeba vytvořit nejen řešení pro obce, ale také způsob vzájemné spolupráce a komunikace obcí mezi sebou a obcí s kraji. Na území obcí dochází k 70% dopravních nehod. Z celkového počtu usmrcených při dopravních nehodách připadá 37% usmrcených na nehody v obci. Celých 50% těžce zraněných a 60% lehce zraněných je zapříčiněno nehodami v obci. V rámci České republiky existuje několik projektů, jejichž cílem je vytvoření bezpečného a zdravého prostředí v rámci obcí, například projekty „Bezpečná komuna“, „Zdravá města“, „Partnerství“; „Bezpečná lokalita“, případně dílčích projektů zaměřených na konkrétní cílovou skupinu – „Bezpečná škola“ apod. Tyto projekty ovšem nejsou primárně zaměřeny na problematiku bezpečnosti silničního provozu a tato problematika je v nich často akcentována jen minimálně. Z výše uvedených důvodů předkládáme projekt „Bezpečná obec“, jehož cílem je shrnout dosavadní zkušenosti, vytvořit metodiku pro aktivity obcí a podpořit zapojení obcí do řešení bezpečnosti silničního provozu. Tento projekt by měl pokrývat komplexní oblast bezpečnosti silničního provozu v obcích počínaje dopravní výchovou, dopravním zklidňováním atd., až po informace o možnostech financování úprav infrastruktury pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Obr. č.:2, Schéma členění projektu Bezpečná obec



Zdroj :www.bezpecnaobec.cz

Stěžejní součástí projektu je tvorba metodiky pro činnost obcí, obcí s rozšířenou působností a krajů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Tato metodika by měla přispět k lepší orientaci příslušných subjektů v problematice bezpečnosti silničního provozu, zejména by měla ukázat na možnosti zefektivnění práce a nabídnout možné aktivity v této oblasti. Metodika plně odpovídá požadavkům vlády specifikovaným v „Národní strategii bezpečnosti silničního provozu“. Činnosti budou dále členěny dle oblastí a příslušnosti jednotlivým subjektům. ¹¹

¹¹ www.bezpecnaobec.cz

5.2 Dopravní výchova dětí a mládeže na školách

Aby bylo možné dosáhnout relevantního a stálého zvýšení dopravní gramotnosti, která by se automaticky promítla i do prostředí cestovního ruchu, je nutné posílit vliv dopravní výchovy především na děti a systematicky pokračovat. Dopravní kompetence pomáhající účastníkovi cestovního roku orientovat se v dopravním prostoru různých kulturních prostředí, se plně rozvíjí pouze u jedince, který má zakořeněné základy dopravní výchovy. V systému školství je dopravní výchově v současné době věnován prostor především v mateřských školách a na 1. základních škol. Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělání, který obsahuje i dopravní výchovu, ovšem neobsahuje samostatný předmět a proto je vyučována pouze v rámci jiných předmětů a zaměřena na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích.¹² Následné vzdělání starších dětí, probíhá především díky obětavosti učitelů a vedoucích mimo vyučování, díky systému práce dopravních hřišť, speciálních kursů a kroužků. Další vzdělání mládeže a mladých lidí v národním vzdělávacím plánu v podstatě chybí. Hlavní role proto v dopravní výchově přebírá autoškolařství a tématické osvětové akce zmíněné v předchozím oddílu.

5.3 Dopravní výchova předškolních dětí

V osnovách výuky na mateřských školách je cílem dopravní výchovy předat dětem základní znalosti a zkušenosti k vytvoření správných návyků, vztahů k okolí a k lidem a vštěpovat jim ukázněnost a vztah ke zdraví. Dále by dopravní výchova měla rozvíjet vlastnosti, které ovlivňují reakci dětí při chování v určitých dopravních situacích, tj. paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost, vnímání i orientaci v prostoru a čase, vnímání nebezpečí a výcvik prospěšný pro jejich bezpečný pobyt venku, v silničním provozu. Způsob výuky dopravní výchovy musí být samozřejmě přiměřený věkové skupině dětí. Základními didaktickými postupy v segmentu dětí mateřských škol, je především hra, zábava, pozorování, hádanky a soutěžení a to zejména během vycházek. Dítě této věkové skupiny se musí v dopravním prostoru pohybovat výhradně s doprovodem, a to jak v prostředí mateřské školy, tak i v prostředí rodinném.

¹² www.ibesip.cz/dopravni-vychova>

Výukové materiály vytvořené pro děti předškolního věku, musí odpovídat schopnostem porozumění problematice dopravy. Jsou zpracovány formou jednoduchých obrazových materiálů, učí děti rozpoznávat především základní dopravní značky, signály pro řízení dopravního toku a pohyb ve skupině dětí. Zaujetí této věkové skupiny je realizováno formou her spojených s dopravní tematikou. Organizace Besip vypracovala pro vzdělávání ve školách brožuru s příběhem o Klukovi z počítače, doplněnou pexesem pro procvičování rozpoznávání symbolů a značek, dále omalovánky a výukové materiály Máme zelenou a Jak se chovat na ulici, na hřišti, na silnici.

5.3.1 Základní školy

Hlavní část rozsahu dopravní výchovy je soustředěna právě do výuky dopravní výchovy v rámci vzdělání žáků základních škol. Velice důležitý pro tento segment dětí je fakt že už se začínají sami, nezávisle na dozoru, pohybovat v dopravním prostoru a stávají se tak účastníky dopravního a především silničního provozu. Klíčové dovednosti a znalosti které by měl každý jedinec ovládat se pak rozkládají do jednotlivých ročníků základního vzdělání.

Žáci by pak v jednotlivých ročnících měli ovládat následující znalosti a bezpečně vykonávat aktivity jako:

1. ročník

- bezpečná cesta do školy
- chůze po chodníku, stezka pro chodce
- bezpečné přecházení vozovky na rovném a přehledném úseku, po přechodu pro chodce, nadchodu a podchodu
- význam světelných signálů pro chodce
- schopnost rozeznat nebezpečná místa
- nebezpečná místa pro přecházení vozovky
- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti
- užívání cyklistické přilby
- bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy
- zásady bezpečného chování v hromadné dopravě (nastupování, vystupování, chování

při jízdě, chování na zastávce)

- bezpečná místa pro hry dětí, sáňkování, lyžování

2. ročník

- chůze po silnici (krajnice – vozovka), nebezpečná místa pro chůzi po silnici

- chůze přes železniční přejezd bez závor i se závorami

- nebezpečí, která hrozí chodcům za snížené viditelnosti

- druhy hromadné dopravy

- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti

- zásady bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy

- způsoby pomoci starým a nemocným lidem v prostředích hromadné dopravy

- zásady kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu

(nepřekážet, neomezovat, neohrožovat ostatní)

- zásady chování při jízdě v automobilu – zádržné systémy

- výcvik základních dovedností na kole – přilba

3. ročník

- doplňovat zásady správného chování chodce

- místa a úseky, kam je chodcům vstup zakázán

- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti

- zásady bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy

- světelné signály a pokyny policisty v silničním provozu

- pravidla pro bezpečnou jízdu na in-line, skateboardu a koloběžce

- vozidla se zvláštními výstražnými znameními a reakce na tyto signály

- způsob přivolání první pomoci při dopravní nehodě, ošetření drobných poranění

4. a 5. ročník

- upevňovat zásady správného chování chodce a cyklisty

- výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty (vyjíždění, jízda u pravého okraje, zastavení, vyhýbání, předjíždění, odbočování, jízda přes křižovatku atd.)

- povinné vybavení jízdního kola¹³

¹³ Metodika dopravní výchovy BESIP pro Základní školy

Děti ve věkové struktuře žáků základních škol do dopravního prostoru zasahují nohem významněji než tomu bylo u předchozí věkové skupiny. Nepohybují se totiž již pouze ve skupině, nebo s dohledem, ale začínají se stávat plnohodnotnými účastníky dopravního systému. Jedná se o mobilitu ve formě docházky do školy, spolujízdy v autě, používání hromadné dopravy a pohyb na jízdním kole. Na všechny tyto situace je nutno děti dostatečně připravit, vysvětlit všechna potenciální rizika a především ukázat vhodné chování vedoucí k prevenci před rizikovými situacemi. Učebnice určené pro 1. a 2. ročník se zaměřují formou výkladu, her, křížovek, logických rébusů a grafických úkolů na vysvětlení základní problematiky samostatné chůze do školy a to jak po chodníku tak pozemní komunikaci. Předkládá příklady špatného pohybu a činností na silnici. Učí děti rozpoznávat různé druhy dopravních prostředků a představuje jejich charakteristiku ve smyslu bezpečnosti. Věnuje se problematice bezpečnosti dítěte jako spolujezdce v autě, především z hlediska používání dětských autosedaček a pod. Tuto problematiku dále rozvíjí metodika výuky pro třetí třídy základní školy. Spolu s pracovními listy a obrázky, znovu připomíná a opakuje problematiku probíranou v nižších ročnících a hlouběji se zaměřuje na cestování dopravními prostředky. U spolujízdy automobilem vysvětluje správné vystupování a nastupování na chodník či do silnice. Klade důraz na chování na zastávce při využívání hromadné dopravy a v samotných dopravních prostředcích. Při jízdě na kole, bruslích, nebo koloběžce zdůrazňuje důležitost chráničů a vhodné helmy. Výukový set pro žáky 4. tříd sestávající se z metodiky pro učitele a pracovních listů je již výrazněji zaměřen na bezpečnou mobilitu při jízdě na kole. Z tohoto důvodu je již nutné děti doučit potřebné dopravní značky a ty co již znají znovu procvičit. Plně vysvětlit světelné signály řízení provozu na křižovatkách a procvičit řešení různých druhů dopravně-technického řešení křižovatek. Učitelé by měli dětem předat také informaci o povinné výbavě jízdního kola a výbavu v podmínkách snížené viditelnosti. Pomocí pracovních listů, metodika přesouvá část dopravní výchovy na rodiny a to především z hlediska ohleduplného chování při rodinných výletech, vysvětlení názorného objíždění a předjíždění a pod. Neméně podstatnou složkou výukového materiálu jsou základy první pomoci a chování v rizikových situacích.

Doplňkovými materiály pro věkovou skupinu žáků základních škol jsou zpracovány formou karetních her, puzzle, a obrázkových příběhů která samostatně děti dokáže zaujmout a formou zábavy jim předá potřebné informace. Velice důležitým materiálem, který vydala organizace BESIP, s názvem Bezpečí dítěte v dopravě¹⁴ který je pro rodiny pomocníkem a rádčem, v oblastech dopravní výchovy. Samotná publikace je rozdělena do několika kapitol, která rodiče informují o obecných informacích o nehodovosti dopravy s dětskými účastníky, dává přehled nebezpečí pro dítě v dopravě a nastiňuje správný psychomotorický vývoj dítěte. Následující kapitoly jsou rozděleny dle věkových kategorií dětí, a to v rozmezích 0-3, 4-6, 7-10 a více jak 10 let. Tyto kapitoly pak shodně nabádá rodiče jak by se děti měli chovat v automobilu, na chodníku, na kole a ve vlaku.

Škoda auto a.s. jako jeden z partnerů organizace BESIP, vyvinula pro potřeby zvýšení dopravní gramotnosti unikátní multimediální webovou aplikaci na internetových pojmenovaných Škoda hrou (www.skodahrou.cz)¹⁵. Interaktivní formou je zde zpracována nejdůležitější témata metodického plánu pro výuku žáků základních škol, který byl prezentován výše. Ten je rozdělen do sedmi témat silniční bezpečnosti s nejrůznějšími úkoly, na něž musí děti správně reagovat aby se posunuli k další úrovni témat. Samozřejmě součástí jsou i další hry, ale i informace z historie automobilismu v ČR. Kromě toho portál obsahuje i téma ochrany životního prostředí, kde pomocí úkolů stylizovaných do naučné lesní stezky, pěstuje v dětech odpovědnost za chování při nakládání s odpady a k životnímu prostředí.

Neméně důležitým prvkem pasivní bezpečnosti dětí v dopravě, který se prolíná jak metodickými materiály BESIPu, tak i ostatními popisovanými projekty je využívání reflexních prvků za snížené viditelnosti, nebo jejich přímá aplikace do vhodného oblečení dětí. V současné době je již používání této formy pasivní ochrany poměrně rozšířeno a reflexní prvky existují v nejrůznějších provedeních, přes pružné pásky, samolepky, nášivky až například po reflexní přívěsky na školní batoh ve formě postavičky. Takovéto reflexní prvky jsou distribuovány při nejrůznějších preventivních akcích pořádaných Policií ČR, organizací BESIP, či Městskou policií obcí.

¹⁴ http://www.ibesip.cz/148_Ucebnice-pomucky

¹⁵ www.skodahrou.cz

5.3.2 Mládež – projekty dopravní výchovy

Jak již bylo zmíněno v úvodu této kapitoly komplexní metodický plán výuky starších dětí a mládeže v oblasti dopravy není zcela dořešen. Centrum dopravního výzkumu sice zpracovalo pro Ministerstvo dopravy Metodiku dopravní výchovy pro učitele středních škol a učilišť v rámci projektu Alarm¹⁶, ale úplná implementace do učebních plánů všech škol neproběhla. Zmíněná metodika se věnuje převážně řešení krizových situací, problémových míst, řízení pod vlivem návykových látek atd. V rámci projektu Alarm byly vypracovány i testovací otázky z okruhů které by měli studenti ovládat. Jedinci by jako chodci, cyklisté, pasažéři v autě a jezdci na malém motocyklu by měli umět:

- chápat dopravní provoz jako řízený systém s právními předpisy a zákonnými ustanoveními, které umí zároveň uplatňovat
- uvědomovat si morální a právní odpovědnost chování a jednání každého účastníka silničního provozu
- uvědoměle uplatňovat zásady účelného a bezpečného chování a jednání, aktivně přispívat k bezpečnosti provozu
- poskytnout a přivolat první pomoc při dopravní nehodě
- znát nebezpečné důsledky požívání alkoholu, některých léků a návykových látek
- znát negativní vlivy dopravy na životní prostředí a znát způsoby jeho ochrany
- znát obecné zásady předcházení dopravních nehod
- odpovědnost za řízení motorového vozidla

Jediný soustředěným programem a systematickou výchovou zaměřenou na tuto věkovou skupinu je road show – The action která je podrobně popsána v oddílu Tematické akce. Stěžejní úlohu proto v segmentu mládeže přebírají komerční autoškoly a jejich výcvik a příprava k získání řidičského oprávnění. Kompetence získané v kurzech autoškol neoddiskutovatelně prospěšné, ale tato činnost už ovšem přesahuje základní dopravní výchovu a úroveň dopravní gramotnosti, jelikož bezpečné mobility v dopravním prostoru musí být schopný i jedinec, který není držitelem řidičského oprávnění.

¹⁶ <http://www.dopravnialarm.cz/materialy-ss/>

6 Výzkum dopravní gramotnosti

Základní soubor dat pro výzkum dopravní gramotnosti obyvatelstva jsem získal při řešení mé bakalářské práce. V jejím rámci jsem řešil úroveň dopravní gramotnosti v segmentu vysokoškolských studentů, ve třech zemích Evropské unie. Vzhledem k rozsahu šetření, zde bude prezentována pouze stěžejní část a kompletní dotazníkové šetření i s mezinárodním srovnáním, bude přiložena v příloze č.4. Vybranými vysokými školami byly: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem, Technická Univerzita v Drážďanech a University of Panonia v Keszthely.

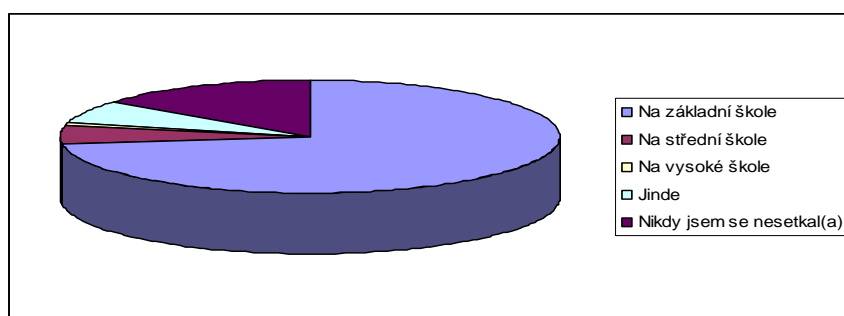
Otázky v dotazníku byly koncipovány k získání základních informací o orientaci v dopravě, dopravní výchově, chování a celkových zvyklostech vysokoškolských studentů při cestování. Výsledné vyhodnocení bylo uspořádáno dle jednotlivých skupin a otázek do tabulek v elektronické podobě. Z těchto dat byly 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 pracovalo, byli z věkové skupiny 19-26 let a na jednotlivých univerzitách studovali v prezenčním oboru. Návratnost dotazníků byla ve všech případech velmi vysoká, ovšem po roztřídění a vyřazení chybně, nebo neúplně vyplněných formulářů, zbylo k dalšímu zpracování 100 dotazníků z ČR a po 40 dotaznicích z každé zahraniční školy. Jelikož se v diplomové práci zabývám možnostmi zlepšení dopravní výchovy a následně dopravní gramotnosti obyvatel v České republice, budu v interpretaci výsledků dopravní výchovy od dat získaných v zahraničí abstrahovat a zaměřím se pouze na výsledky studentů v ČR.

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 nesetkalo 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. Chceme-li tedy efektivně a pozitivně stimulovat dopravní výchovu a její dopad, je vhodné se zaměřit na počáteční stupeň, kdy začíná na jedince působit. Z výsledků otázky je tedy zřejmé že by jsme se měli při tvorbě projektů zaměřit na žáky základních škol. Na tomto stupni vzdělání lze pomocí dopravní výchovy u žáků vytvořit správné dopravní návyky, se kterými se v pozdějších stupních vzdělání nechá efektivněji pracovat.

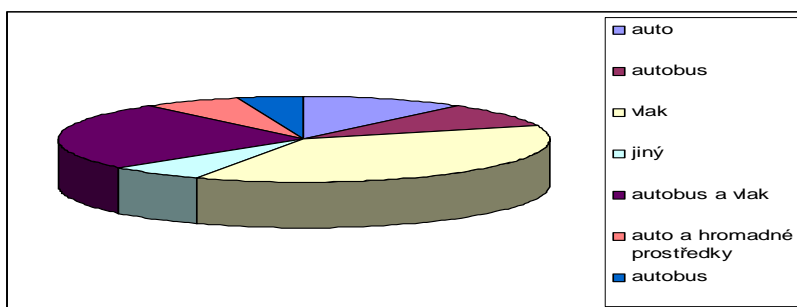
Graf 1: Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou?



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.

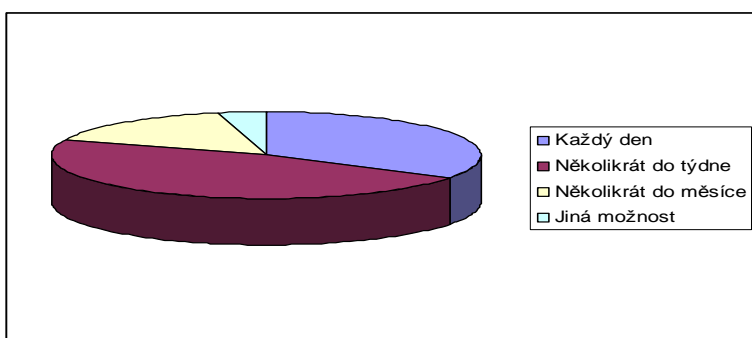
Graf 2: Které dopravní prostředky nejčastěji využíváte při vašich cestách do školy/práce/ve volném čase?



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. S dopravou a dopravním systémem se proto setkáváme téměř denně, pomocí kompetencí získaných dopravní výchovou se jedinec v daném prostoru dokáže efektivně a bezpečně pohybovat, bez zbytečných kongescí, či nehod.

Graf 3: Jak často využíváte dopravní prostředky?



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření.

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.

Otázka č.5: "Jak daleko dojíždíte do školy/práce", zjišťující vzdálenost, kterou studenti pravidelně absolvují při svých cestách, je ve skupině, která dojíždí 61-120km, 15,6% studentů. Na velmi krátkou vzdálenost maximálně 30km, dojíždí více než polovina, 55,84% studentů. Nejdále dojíždí 23,37% respondentů, kteří zdolávají při své cestě vzdálenosti 121 a více kilometrů.

Z celkového terénního šetření které bylo realizováno v rámci projektu, v souhrnu vyplývá že úroveň dopravní gramotnosti českých studentů ve srovnání s kolegy z ostatních zemí je na dobré úrovni. Přesto zde stále existuje prostor pro značné zlepšení přístupu k dopravní výchově a jejím dopadům, což jasně dokládají nejrůznější statistiky nehodovosti v dopravě a to zejména při provozu na pozemních komunikacích. I přes všemožné preventivní a represní akce vládních organizací, se stále nedaří snížit nehodovost v tomto segmentu na požadovanou a přijatelnou úroveň.

Při další analýze dotazníkového výzkumu, lze vypořádat že téměř všichni respondenti se s dopravním prostorem střetávají téměř denně, díky preferenci rychlosti a pohodlí se velmi často přepravují osobním automobilem, i když se přepravují na menší až střední vzdálenosti, tak se zapojují do dopravního systému. První kontakt s dopravní výchov na základní škole u většiny studentů, pak dává možnost propracování existujícího systému výuky vedoucím k efektivnějšímu dopadu na budoucího účastníka dopravního provozu.

Tyto skutečnosti vedou k možnosti vypracování projektu dopravní výchovy, který by se zaměřoval na zefektivnění dopravní výchovy na základních školách. Projekt by měl vést k vytvoření dostatečného počtu správných dopravní návyků, které by ovlivňovali dopravně-gramotnostní kompetence jedince a přispívali k bezpečnější mobilitě osob v dopravním prostoru

7 Diskuse

Shrnutí výsledků provedených šetření je vhodné rozdělit do dvou částí, první je shrnutí situační analýzy průběhu dopravní výchovy v ČR, druhou částí je dotazníkové šetření u studentů VŠ zjišťující úroveň dopravní gramotnosti.

Situační analýza dopravní výchovy a jejího průběhu ukazuje, že existuje systematický plán vzdělání, jehož zaměření se liší v rámci jednotlivých věkových segmentů, na které je zacílen. Pátevní organizací celého procesu je integrální organizace Ministerstva dopravy, zabývající se bezpečností provozu BESIP. Tato organizace se plně stará, nebo alespoň spolupracuje, ve všech vzdělávacích, výukových a osvětových prvcích dopravně výchovného systému. Pro výuku dopravní výchovy na základních školách organizace BESIP zpracoval přehlednou metodiku výuky pro žáky 1. až 5. tříd, ve které je plně obsažena problematika bezpečnosti dětí v dopravním provozu odpovídající jejich věkové struktuře. Základní metodiku pro výklad vyučujících ještě vhodně doplňují pracovní listy nejrůznějšími typy zadání úkolů, pomocí kterých si děti fixují teoretické znalosti. V druhém stupni tříd základních škol již důraz metodiky dopravní výchovy pozvolna klesá. Zaměřuje se na opakování nabytých znalostí a procvičování těchto poznatků pro bezpečí při samostatné mobilitě dětí v dopravním prostoru ať už na jízdním kole, nebo in-line bruslích. Následný metodický postup je sice zpracován i pro střední školy a učiliště, ale jeho implementace do učebních osnov není příliš rozšířená a proto se mládež setkává s dopravní výchovou především v jiné formě. Mimo zmíněné metodiky pro školní výuku, existuje řada materiálů určených do rodinného prostředí, které samozřejmě musí také stimulovat dítě ke správnému chování v dopravním prostoru. Zmíněné materiály jsou jednak z dílny BESIPu a dále i například Policie ČR či jednotlivých městských policií, které je distribuují v rámci bezpečnostně preventivních akcí na školách, nebo veletrzích s dopravní tematikou. V rámci působení v rodinném prostředí je také možné zahrnout projekty partnerů ministerstva dopravy, mezi kterými bych vyzvednul podnik Škoda auto a.s. a její internetový portál Škodahrou.

Samostatnou kategorií této problematiky jsou vzdělávací a osvětové kampaně, kterých je v současné době celá řada a s větším či menším účinkem působí na cílové segmenty.

Masově nejviditelnější kampaní poslední doby byla jistě akce Nemyslíš, zaplatíš! která se zaměřovala na nejčastější prohřešky řidičů na silnici. Nejkomplexnějším programem by se dala nazvat kampaň bezpečná obec, která v sobě integruje řadu součástí od stavebně technického plánování, až po marketingovou komunikaci. V oblasti přímé dopravní výchovy je třeba zdůraznit program The Action, který jako road-show objíždí města po celé republice a zprostředkovává účastníkům zajímavé a poutavé postřehy, příběhy a poučení z oblasti dopravní výchovy.

Výsledky dotazníkového šetření, provedeného mezi studenty tří vysokých škol ukazují, že studenti v České republice mají ve srovnání se zahraničními kolegy lepší základy dopravní gramotnosti, jako východiska pro gramotnost cestovatelskou. Vzhledem k faktu že sledovaný segment dotazovaných, prošel systémem dopravní gramotnosti, již před delší dobou a tento systém se neustále zlepšuje a propracovává, je možné předpokládat že by se získané kompetence dopravní gramotnosti měli v průběhu času zvyšovat. Návyky k bezpečné mobilitě, by proto měli být neustále přirozenější.

Z výše uvedeného vyplývá že Česká republika, má poměrně komplexně propracovaný systém dopravní výchovy dětí a mládeže. Setkáváme se s ním již v předškolním věku a v různých fázích nás doprovází až do dospělosti, kde již nepůsobí tak intenzivně, ale občasně prostřednictvím nejrůznějších kampaní. Kompetence dopravní gramotnosti u českých studentů vykazují hlubší povědomost o problematice bezpečné mobility, než je tomu u studentů zahraničních univerzit. Přes tyto skutečnosti se ovšem stále nedaří plnit základní východisko pro bezpečné cestování, kterým je snižování nehodovosti v dopravním provozu. Především u mladších řidičů jsou absolutní čísla nehodovosti neustále velmi vysoká a nevykazují příliš klesající tendenci. Jedním z důvodů tohoto stavu jsou malé zkušenosti při přenášení teoretických vědomostí do praktických úkonů v provozu. Pro praktickou výuku a snazší zažití dopravních předpisů u dětí a mládeže, by měla sloužit dopravní hřiště. V následujícím projektu se proto zaměřím na možnost vybudování dopravního hřiště využitelného pro širokou veřejnost v regionu se slabou dostupností podobného zařízení. Projekt by měl napomoci k pevnějšímu vytvoření kompetencí dopravní gramotnosti a tím zprostředkovaně ovlivnit i úroveň cestovatelské gramotnosti jedince.

8 Projekt zkvalitnění dopravní výchovy

Jak již bylo zmíněno, nejvíce kompetencí z oblasti dopravní gramotnosti jedinec získává během studia na základní škole. Pro zkvalitnění systému dopravní výchovy je nezbytné zavést vedle stávající výuky v rámci různých předmětů, ještě jakousi nadstavbovou část dopravní výchovy, ve které by se jedinec lépe sžil s dopravou a zafixoval si jednotlivé vědomosti a pravidla. Nejvhodnější formou pro vštěpování si nově získaných vědomostí, je jejich aplikace do praktického cvičení, v bezpečném dopravním prostoru. Tím jsou pro skupiny dětí, především dětská dopravní hřiště, kde pod dohledem kvalifikovaných osob, získají bezpečný kontakt se simulovaným dopravním systémem a mohou plně aplikovat své vědomosti.

Možnosti plně využívat některé z dětských dopravních hřišť se v rámci jednotlivých krajů velice liší. Celkově se ve všech 14 krajích české republiky nachází zhruba 190 dětských dopravních hřišť. Dvě třetiny z tohoto počtu tvoří stálá a plně vybavená dopravní hřiště. Zbývá třetina obsahuje buď hřiště pojízdná, nebo nezcela vybavená, popřípadě určená pouze pro teoretickou výchovu. Nejhorší situace z hlediska počtu dopravních hřišť je v Ústeckém kraji. Na území tohoto kraje se nachází pouze 6 dětských dopravních hřišť, což je počet hluboko pod republikovým průměrem.

Hlavním cílem v rámci mého projektu pro zlepšení dopravní výchovy, je vytvořit studii dětského dopravního hřiště na území ústeckého kraje, které by napomohlo k lepší dostupnosti tohoto zařízení a přispělo k upevnění znalostí dětí. Dalším cílem mého projektu je v rámci klasického konceptu dopravního hřiště, vytvoření funkce volnočasového centra, kde by se mohlo pohybovat děti i mimo výuku ve škole se svými rodinami.

8.1 *Provozovatel*

Z hlediska zmíněného regionálního porovnání počtu DDH, vyšel nejhůře Ústecký kraj. Z toho to důvodu bych lokalizoval realizaci celého projektu, do některého z měst v tomto kraji kde dopravní hřiště chybí a zároveň je, zejména pro základní školy, obtížné jeho dosažení. Jedním z vytipovaných měst jsou i Lovosice, kde působí 3 základní školy a mnoho dalších vzdělávacích zařízení. Jako spolupracující subjekt

pro výstavbu a následný provoz celého dopravního hřiště, jsem zvolil jednu ze základních škol. Jedná se Základní Školu Všehrdova 1, kde probíhá výuka žáků 1. až 5. tříd.

V rámci tohoto subjektu budou vyčleněni dva pracovníci pro správu dětského dopravního hřiště. Jejich hlavním úkolem z počátku realizace tohoto projektu, bude vypracování zadávací dokumentace pro veřejnou soutěž na dodávku potřebných služeb a prací. Hlavním investičním výdajem projektu je bezesporu výstavba primární infrastruktury hřiště, tedy pozemně stavební práce. Výběru dodavatele tedy musí být věnováno maximální úsilí. Při realizaci vybavování víceúčelové učebny, by škola měla být schopna využít k dosažení nejlepší nabídky svých stávajících dodavatelů, které využívá při modernizaci vlastních školních prostor. Neméně významnou položkou je také vybavení dopravními prostředky které budou využity při provozu hřiště. Především u výběru dodavatele jízdních kol by mělo být možné dosáhnout výhodné nabídky, například se závazkem servisu apod.

8.2 Provoz areálu

Běžné fungování areálu výukového hřiště bude fungovat dle primárního a návazného zaměření projektu. Dopravní výchova na tomto hřišti bude přístupná nejen žákům, subjektu provozovatele, ale také všem okolním školám, mateřským školám, dětským družinám a dalším organizacím (dětský domov, Klokánek...). Subjekty v regionu proto bude nutné kontaktovat s nabídkou zařazení do harmonogramu výuky, a to jak pro teoretickou výuku v učebně, tak pro praktický výcvik na dopravním hřišti. Obě složky dopravní výchovy by pro školy měly probíhat vždy v dopoledních hodinách. Vzhledem k nedostatečnému počtu dopravních hřišť v regionu, bude možné vytvořit harmonogram pro tyto subjekty na všechny všední dny v týdnu. Pro všechny zainteresované organizace se také využitím dopravního areálu, zjednoduší přístup k osvětovým a dopravně výchovným preventivním akcím, organizovaných Policií ČR, vládní organizace BESIP aj.

Komerční využití areálu v odpoledních hodinách, je vhodné rozdělit do dvou základních rovin. Prvním prvkem tohoto záměru je zpřístupnění areálu veřejnosti, po výuce základních škol. k tomuto záměru je v areálu navržen prostor pro poskytování

stravovacích služeb (kavárna, rychlé občerstvení) s prostornou terasou. Funkci volnočasového pro rodiny, doplňují zóny s herními prvky, ostatní prostory pro hru dětí a množství laviček v areálu. Nosným bodem programu pro veřejnost bude půjčovna vozidel pro pohyb na dopravním hřišti. Či možnost použití dopravního hřiště na vlastním jízdním kole, či jiném odpovídajícím vozidle. Druhým prvkem komerčního využití areálu je možnost pronájmu učebny dopravního hřiště autoškolám v odpoledních a večerních hodinách. Získají tak dostatečný a kvalitně vybavený prostor po svoji teoretickou výuku, školení řidičů a další aktivity.

V neposlední řadě vznikne vybudování areálu dopravního hřiště vhodné místo pro realizaci veřejných programů, jako je BESIP Team - ojedinělý a specifický projekt Ministerstva dopravy - BESIP, který si klade za cíl preventivně působit v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi potenciálními a přímými účastníky silničního provozu.

8.3 Materiálně technická základna

Celé řešení tak bude přispívat nejen k výchově k bezpečnosti, ale také k vytvoření správných dopravních návyků, které přispívají ke zmírňování kongescí dopravy, především v městských dopravních prostorech.

Jak již bylo zmíněno, kromě primární funkce dopravní výchovy, bude komplex nabízet také funkci volnočasového prostoru pro rodiny s dětmi. V areálu se budou nacházet doprovodné služby se stravovacím odbytovým střediskem a prostornou terasou pro návštěvníky, 4 zóny s herními prvky, 1 zónu s interaktivním herním prvkem, 15 laviček a v neposlední řadě prostory se zelení dotvářejí celý vzhled areálu.

Pro výstavbu infrastruktury dopravního hřiště (70 x 60 metrů) s připočtením rezervy pro plochu městské zeleně je potřebný pozemek o rozloze cca 5200m² , tedy 70 x 75 metrů. Takovýto pozemek požadované velikosti je možné získat od vedení města a to v lokalitě křížení ulic Přívozní a zámecká, kde se nachází rekultivovaný pozemek rezervy pro plochu občanské vybavenosti. V této lokalitě bude areál dopravního hřiště plynule navazovat na ostatní městské plochy volnočasových zón, jako je přírodní areál „Osmička“ s in-line dráhou, městské koupaliště, krytý plavecký bazén, městský

atletický stadion, zimní hokejovou halu a parky (plochy) městské zeleně. Dojde tak k přirozené adaptaci areálu do městského prostoru.

8.3.1 Primární infrastruktura

Základním aspektem celého projektu je vytvoření plnohodnotného dopravního prostoru, simulujícího skutečný provoz. Dopravní hřiště tedy bude tvořeno sítí komunikací, se všemi prvky moderního řízení a projektování komunikací. Kromě klasického řešení křížení jednotlivých komunikací bude použito i kruhového objezdu. Část komunikace o více jízdnicích pruzích bude vybavena systémem variabilního značení jízdnicích pruhů, které dovoluje změnu užití jízdnicího pruhu dle aktuálních provozních podmínek. Dalším důležitým prvkem je zapracování nejnovějších změn v legislativě o provozu na pozemních komunikacích, jako je povolení jízdy cyklisty v protisměru apod. Jedná se o soubor dopravních komunikací, chodníků, křížení komunikací, dopravního značení, systému řízení dopravy a ostatních prvků dopravního prostoru utvářející komplex celého hřiště. Pozemní komunikace bude vybudována o normalizované šířce 1,5m v jednom jízdnicím pruhu, což dovolí dostatečný prostor pro pohyb všech typů vozidel použitelných v prostoru hřiště. Celková délka komunikace je projektována na 582m, včetně rozšiřujících jízdnicích pruhů. Parkoviště, zastávky autobusů, prostor pro výjezd Hasičského záchranného sboru a cvičná plocha, budou dle projektu zabírat prostor 224m². Pro účel vybudování všech komunikací a ploch musí být zvolen správný typ povrchového materiálu. Vzhledem k nízké rychlosti vozidel na dopravním hřišti a požadavku na co nejvyšší životnost, je možností použití asfalto-cementového betonu. Hotová konstrukce, ležící na podkladové a sbrusné vrstvě, je bezspárový monolitický komplex, který má pružnost asfaltových směsí a svojí tuhostí a životností se blíží betonu. Při značení dopravního prostoru je počítáno s klasickými železo-zinkovými značkami, standardní velikosti na pozinkovaných sloupcích. Toto řešení umožní značnou úsporu finančních prostředků oproti, dnes běžněji užívanými značkami z hliníkové slitiny, jelikož celková životnost značení bude prodloužena úklidem značení mimo provozní sezonu do zázemí dopravního hřiště. Pro vodorovné značení bude použito klasických nástřikových materiálů, bílé a žluté barvy o šířkách 12,5 a 25cm, s výrobcem uváděnou životností 24 měsíců.

Nedílnou složkou základní infrastruktury dopravní hřiště je budova pro zázemí o ploše 60m², ve které se dle projektu bude nacházet garáž pro uskladnění potřebného materiálu a vozidel používaných při dopravní výuce. Jako vozidel pro výuku bude využito, jednak jízdních kol o velikostech 14, 16, 18, 20 a 24 palců, dále šlapacích a elektrických autíček, popřípadě elektro-kol. Počet vozidel musí být dostatečný pro komplexní výuku jedné třídy základní školy. Celkový provozní park by měl obsahovat 20 vozidel všech zmíněných kategorií. Po dvou jízdních kolech od každé velikosti, 5 šlapacích aut, 5 elektrických vozidel (aut, nebo elektro-kol).

8.3.2 Doprovodná infrastruktura

Aby mohlo dojít k zefektivnění dopravní výchovy na základních školách, je v projektu zahrnuta i učebna dopravní výchovy. Nejednotnost materiálního vybavení způsobuje, že ne všechny školy mají dostatek vhodného prostoru a hlavně potřebných pomůcek pro kvalitní dopravní výchovu. Pracují pouze se standardními výukovými materiály, většinou tištěného typu, bez možnosti dodatečného názorného výkladu. Přístup k projektované učebně, školám umožní názornější výuku pomocí nejrůznějších pomůcek, multimediální tabule a speciálních aplikací pro dopravní výchovu dětí. Navrhovaná velikost výukových prostor by měla být kapacitně dostačující pro jednu třídu základní školy, tedy max. 25 žáků. Harmonogram výuky by měl být vypracován podobně jako v případě samotného dopravního hřiště a využívání učebny základními školami tedy bude probíhat v dopoledních hodinách. V pozdějším čase existuje možnost komerčního využití učebny pro potřeby soukromých autoškol, za účelem teoretické výuky jejich klientů.

Projekt počítá s rozšířením klasické působnosti dopravního hřiště i o funkci volnočasového centra, především pro rodiny s dětmi. Za tímto účelem bude v areálu vybudováno středisko stravovacích služeb. Forma druhu a rozsahu nabízeného sortimentu bude záviset na daném nájemci prostor a provozovateli služby. Nájemné bude kalkulováno fixní částkou a variabilní složkou za úhradu energií. Nájemce bude mít za povinnost dodržování smluvně zakotvené otevírací doby (po dobu otevření areálu pro veřejnost), částečně bude omezen prodej doplňkového sortimentu (zákaz

prodeje alkoholu, cigaret a pod.). Součástí střediska se stane terasa pro konzumaci a posezení návštěvníků, s plánovanou kapacitou 4 stolů pro 4 osoby.

K dotvoření funkce místa pro trávení volného času je v areálu počítáno se 4 zónami obsahujícími herní prvky pro děti. Herní prvky budou v jednotlivých zónách umístěny s ohledem na hru různě starých dětí. Obsaženy budou pružinové, provazové, síťové a dřevěné herní prvky, dále skluzavka a například i pískoviště. Většina herních prvků bude umístěna v blízkosti budov a prostoru stravovacího zařízení, dvě herní zóny se ovšem budou nacházet i přímo v prostoru dopravního hřiště s přístupem po chodnících vedle silniční komunikace.

8.4 Dopravně technické řešení

Oblast dopravního inženýrství je značně rozsáhlá a členitá. Při pohledu na dopravní inženýrství z pohledu vlivu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, toto téma v sobě obsahuje především: Křižovatky, železniční přejezdy, nebezpečné zatáčky, nebezpečná klesání, zeleň či objekty bránící v rozhledu, šířkové uspořádání komunikace, příčné a podélné sklony vozovky, přechody pro chodce, dopravní značení, stezky pro cyklisty atd.¹⁷

Obrázek č.3 : Schéma členění problematiky dopravního inženýrství.



Zdroj : <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Dopravni-inzenyrstvi>
Popis dopravně technického řešení celého systému výukového hřiště, lze začít na jeho samotném konci, kde se nachází 150m² velká cvičná plocha. Ta bude určena pro

¹⁷ <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Dopravni-inzenyrstvi>

osvojení si základního ovládní a bezpečného pohybu pomocí výukových dopravních prostředků.

Při průjezdu dopravním hřištěm směrem od hlavní budovy, je prvním použitým dopravním prvkem, vyhrazená zastávka pro autobus (označená značkou IJ4c a žlutým vodorovným značením V11a) na kterou nesmí účastník silničního provozu vjíždět. Druhým použitým prvkem, který následuje při průjezdu je začínající vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (IP20a , V14) z kterého se odbočuje na stezku pro cyklisty (C8a). Bezprostředně následuje přechod pro chodce (IP6) po jehož přjetí se dostáváme k prvnímu klíčovému řešení dopravního hřiště, křížení komunikací. Provoz na této křižovatce bude řízen buď světelnými signály semaforu, nebo pomocí dopravního značení upravujícího přednost (P2, P4,P6) v kombinaci s odbočovacími a průběžnými pruhy. Tyto pruhy bude ještě v jednom směru možno upravovat pomocí elektronického řízení návěstidel před křižovatkou. Účastník provozu má nyní možnost odbočit vpravo (parkoviště s příčným stáním), nebo pokračovat v přímém směru, či odbočit vlevo. Při průjezdu první křižovatkou se dostáváme k prvku kde se zvýší počet jízdních pruhů (IP18a) a následně se slévají opět do jednoho (IP18b). Při další jízdě je nezbytné věnovat pozornost konci stezky pro cyklisty (C8b) u kterého je také možné odbočit do jediné jednosměrné komunikace v areálu (IP4b) do které je implementován nový dopravní předpis z poslední novelizace, jízda cyklistů v protisměru povolena (E14 , V14). Následně je zařazen prvek obytné zóny (IP26a , IP26b) se změněným profilem krajnice, rozrušujícím standardní jízdní pruhy. Uprostřed obytné zóny je umístěn zpomalovací retardér (Z12) pro jízdu 30Km/h (IP2), dnes v takovýchto lokalitách běžně umístěvaný. Pokračováním v přímé jízdě míjíme v pořadí druhý přechod pro chodce (IP6) a možnost odbočit vpravo na objezdové parkoviště (IP11b). Po levotočivé zatáčce je zařazen nechráněný železniční přejezd (A32a) po jehož překonání následuje konec obce (IS12b) a jednosměrná komunikace (IP4b , B2) se stoupáním přesahujícím 12% (A5b) a nebezpečnou levotočivou zatáčkou (A1b). V následujícím nebezpečném klesání (A5a) je zařazen únikový bezpečnostní pruh (IP14). Příjezdem zpět do obce (IS12a) se účastník silničního provozu dostává zpět na popisovanou komunikaci.

Pokud v prvním klíčovém bodě, tedy hlavním křížení komunikací, účastník odbočí vlevo, následuje kruhový objezd s třemi výjezdy. Po prvním z výjezdů následuje vyústění jednosměrné komunikace se zákazem odbočení vpravo (B24a) mimo cyklistů (E14). V přímém směru následuje komunikace s obytnou zónou a dále začíná další stezka pro cyklisty (C8a). Návěstní desky (A31a,b,c) upozorňují na následující chráněný železniční přejezd (A32a). Ukončení této části komunikace je realizováno sekvencí dvou smyček komunikací se čtyřmi přechody pro chodce (IP6), slepou komunikací (IP10a) a dvěma parkovišti na kraji komunikace s podélným (IP11c) a příčným stáním (IP11b).

Do poslední z částí dopravního hřiště je nutné vjet přes druhý výjezd z kruhového objezdu po němž následuje další smyčka komunikace do které je možné pomocí dvou nájezdů vjet v obou směrech. Hlavní prvky této části tvoří autobusová zastávka v jednom jízdním pruhu (IJ46) a dále simulované výjezdní místo hasičského záchranného sboru, se světelnými signály řízení provozu.

Velice důležitým prvkem celého řešení je systém elektronického řízení dopravních signálů, a to jak semaforu na hlavní křižovatce, tak variabilních návěstních desek a víceproude komunikaci, dále na železničním přejezdu a signálu u výjezdu hasičů. Tento systém bude řízený mikroprocesorovým řadičem MD-1 který jako jediný umožňuje integraci více světelných signálů, pro řízení všech zmíněných komponent, ale také například umožňuje řízení provozu „rakouským“ modelem křižovatky což v praxi znamená, že signál při přechodu zelené do žluté, zelený signál 3x blikne.¹⁸

Na poměrně malé ploše je tedy pro účastníka simulovaného silničního provozu připravena celá řada, dopravních situací, s kterými je možno se v běžné praxi setkat a jejich řešení vyžaduje jednak teoretické znalosti, ale také praktické procvičení.

¹⁸ http://www.azd.cz/fileadmin/user_upload/katalog-produktu/pdf/cs/MD-1_cz.pdf

8.5 Kalkulace nákladů

Realizace výstavby dopravního hřiště je poměrně závažným investičním nákladem, se kterým se bude muset zřizovatel vypořádat. Jelikož se jedná o projekt stavby veřejné vybavenosti, je možné získat požadovaný pozemek od magistrátu města, čímž se získá úspora oproti komerční výstavbě. Celková suma vynaložených prostředků se proto bude skládat z výdajů na výstavbu infrastruktury, realizace dopravního značení, aplikace světelné signalizace, nákupu dopravních prostředků, vybavení učebny a doplňkové výbavy. Na všechny zmíněné položky je nutné vypracování veřejné soutěže, aby byla dosažena nejlepší cena na trhu a nečerpali se zbytečné finanční prostředky. Pro vytvoření následné kalkulace jsem vycházel z dostupných cen, popřípadě jsem poptával kalkulace od dodavatelských subjektů. Ne všechny oslovené firmy byly součinné s projektem, ale vždy se mi podařilo získat cenovou nabídku od minimálně 2 subjektů, přičemž jsou použity vždy nižší částky. V reálné hospodářské soutěži by jistě bylo možné dosáhnout ještě nižších cen u některých položek (zejména stavebních prací) a tím snížit celkový náklad na realizaci projektu. Největším podílem investice, jsou bezesporu stavební práce spojené výstavbou primární i doplňkové infrastruktury hřiště. V následující tabulce vidíme přehled jednotlivých výdajů na konkrétní činnosti.

Tabulka 1:

Typ práce	Počet (ks)	Cena/ks	Celková cena
Přípravné práce	XXX	XXX	150000
Pokládka vozovky	1030	2200	2266000
Výstavba budovy	XXX	XXX	1240000
Rekultivace	XXX	XXX	210000
			3866000

Zdroj: vlastní

Přípravné práce zahrnují skrývku zeminy, jako současného povrchu na pozemku a další postupy před započítáním vlastních prací. Pokládka vozovky neobsahuje pouze tvorbu samotného povrchu, ale také vytvoření podkladových vrstev, potřebných pro kvalitní pokládku povrchového materiálu. Tím byl zvolen asfalto-cementový beton, který vykazuje dlouhou odolnost a životnost při pomalém povrchu a je také příznivý cenou za metr vozovky. Pro zázemí byla jako budova zvolena moderní montovaná stavba, kterou

nabízí více subjektů na trhu. Tyto stavby se hodí pro realizaci podobných staveb, jako učeben, školek, kanceláří a podobně. Výhodou je rychlost a jednoduchost výstavby, nízká energetičnost provozu stavby a celková cena budovy. Následná rekultivace zahrnuje zatravnění nezastavěných ploch a výsadba dřevin a keřů.

Po realizaci výstavby vozovky následuje etapa označení celého hřiště dopravním značením. Kalkulaci pro tuto etapu zobrazuje následující tabulka

Tabulka 2:

Typ značení	Počet (ks,metr)	Cena/ks,metr	Celková cena
Svíslé dopravní značení	86	395 - 2398	81737
Vodorovné značení	1871,5	14 - 204	31983
Komponenty	88	97 - 5000	20343
			134063

Zdroj: vlastní

Pro označení křižovatek a všech ostatních dopravně technických řešení je použito celkem 86 dopravních značek. Nástřik vodorovného značení bude proveden ve standardní úpravě, pomocí bílé a žluté barvy. Zvláštností je užití speciálního materiálu na jednom z přechodů pro chodce, jako vodící linku pro osoby se zrakovým postižením. Mezi komponenty je zahrnut ostatní materiál potřebný pro instalaci značení.

Dopravní značení bude na jedné křižovatce doplněno o světelnou signalizaci řízení dopravy. K tomu je v projektu použito dvou semaforových sestav. Další světelná signalizace bude použita u železničního přejezdu a také u místa pro výjezd záchranných složek. Signalizace bude využito též u chráněného přechodu pro chodce. Celý systém bude řídit mikroprocesorový řadič. Přehled výdajů na jednotlivé položky zobrazuje tabulka 3.

Tabulka 3:

Typ signalizace	Počet (ks)	Cena/ks	Celková cena
Semaforová souprava	2	8520	17040
Semafor 2 čočky	4	3080	12320
Semafor 1 čočka	2	2750	5500
Tlačítko pro chodce	2	4165	8330
Mikroprocesorový řadič	1	37500	37500
	11		80690

Zdroj: vlastní

Důležitým prvkem celého dopravního hřiště, jsou dopravní prostředky které budou použity při výuce a pro potřeby půjčovny. Jedná se o soubor jízdních kol ve velikostech vhodný pro většinu dětí v požadovaném věkovém segmentu. Vozový park je doplněn o dětská auta na šlapací a elektrický pohon. Počty jednotlivých dopravních prostředků jsou zobrazeny v tabulce č 4:

Tabulka 4.

Typ	Počet (ks)	Cena/ks	Celková cena
Jízdní kolo 14"	2	1890	3780
Jízdní kolo 16"	2	2030	4060
Jízdní kolo 20"	2	2410	4820
Jízdní kolo 24"	2	2980	5960
Šlapací auto	5	2240	11200
Elektrické auto	5	4320	21600
	18		51420

Zdroj: vlastní

Praktickou výuku na dopravním hřišti bude doplňovat teoretická výuka v projektované učebně. Tu je nutno vybavit s dostatečnou kapacitou a správnými pomůckami. Hlavním prvkem bude dnes velmi moderní systém interaktivní tabule. Jako doplněk budou pořízeny názorné pomůcky dopravní výchovy. Materiální potřebu učebny vidíme v následující tabulce.

Tabulka č. 5:

Typ	Počet (ks)	Cena/ks	Celková cena
Lavice	13	1800	23400
Židle	26	820	21320
Interaktivní tabule	1	21090	21090
Ostatní příslušenství	1	10000	10000
			75810

Zdroj: vlastní

Poslední skupinu výdajů tvoří položky doplňkové výbavy, které budou dotvářet charakter volnočasového areálu pro rodiny a celkově formovat vzhled místa. Těmito doplňky proto jsou především herní prvky, seřazené do skupin podle technologie. Nalezneme zde pružinové, síťové, dřevěné herní prvky, skluzavku a pískoviště.

Speciálním herním prvkem je v projektu myšlena interaktivní herní sestava. Pro pohodlí během trávení volného času návštěvníků v areálu bude také sloužit 10 laviček, vhodně rozmístěných ve volném prostoru dopravního hřiště. Náklady na pořízení zmíněného mobiliáře zobrazuje šestá kalkulační tabulka.

Tabulka č. 6:

Typ	Počet (ks)	Cena/ks	Celková cena
Herní prvek 1	3	3210	9630
Herní Prvek 2	2	5800	11600
Herní prvek 3	3	4360	13080
Herní prvek 4	1	2500	2500
Speciální herní prvek	1	11400	11400
Lavičky	10	4500	45000
Oplocení	280	75	21000
			114210

Zdroj: vlastní

Do kalkulace nejsou zahrnuty náklady na vybavení obslužného místa stravovacích služeb, jelikož přesná profilace a potřebné vybavení budou záležet na konkrétním nájemci prostor. Proto bude konečné řešení předmětem smluvního vztahu s nájemcem. Celkové finanční výdaje potřebné na realizaci projektu hřiště tvoří součet všech výše prezentovaných položek a jsou zobrazeny v tabulce č. 7. Detailnější tabulky finanční kalkulace s přesnými výdaji na jednotlivé položky jsou součástí příloh. Prezentovány jsou souhrnné tabulky za jednotlivé kategorie.

Tabulka č. 7:

Skupina výdajů	Celková cena
Stavba infrastruktury	3866000
Dopravní značení	134063
Světelná signalizace	80690
Dopravní prostředky	51420
Doplňková výbava	114210
Vybavení učebny	75810
4322193	

Zdroj: vlastní

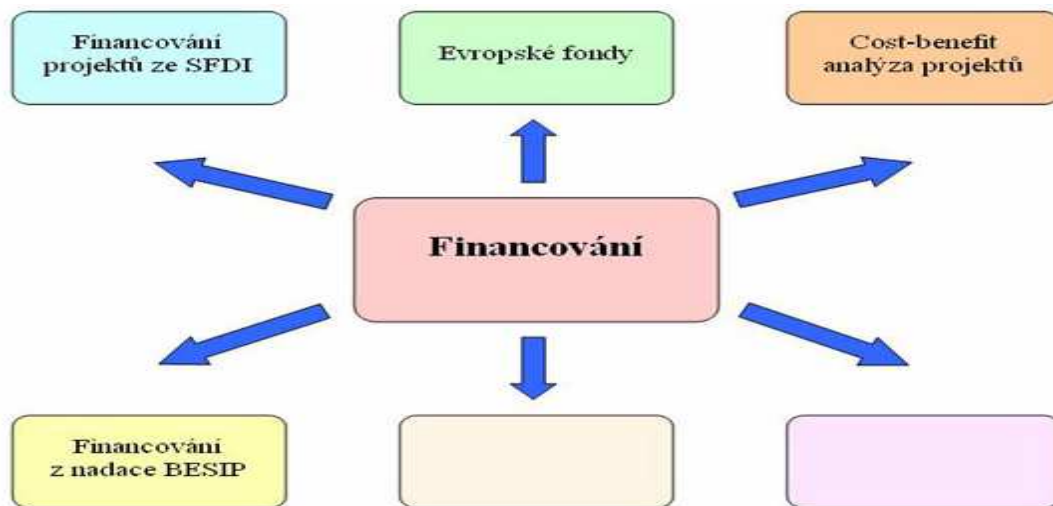
8.6 *Financování*

Projekty, soutěže a další aktivity z oblasti bezpečnosti silničního provozu lze financovat z několika zdrojů. Na úrovni místní samosprávy by mělo být samozřejmostí, že obce ze zákona dbají o bezpečnost svých občanů také v oblasti silničního provozu, tedy jedním z finančních zdrojů by měl být rozpočet obce¹⁹.

Na vyšší úrovni krajské samosprávy, jsou ze zákona poskytovány finanční prostředky, které mají za cíl zvýšit bezpečnost silničního provozu. V oblasti státní správy vzniká možnost financování takovýchto projektů částečně ze zdrojů Ministerstva dopravy a dotačních titulů Státního fondu dopravní infrastruktury. Nemalou část finančních zdrojů je možné získat i od soukromých subjektů formou sponzorských zdrojů. Stále více firem se začíná věnovat problematice společenské odpovědnosti organizace a jsou schopny podporovat regionální projekty.

Nutno zmínit také možnost čerpání finančních prostředků z fondů EU případně dalších zahraničních fondů zřízených za tímto účelem²⁰.

Obr.č.4: Schéma členění problematiky financování



Zdroj: .< <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Financovani>>

¹⁹ Zdroj : <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Financovani>

²⁰ Zdroj: <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Financovani>

Struktura financování projektu dopravního obsahuje tři skupiny subjektů, které budou vynakládat finanční prostředky. Prvním zdrojem financí potřebných pro vznik dopravního hřiště je Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF). Prostřednictvím Regionálního operačního fondu severozápad lze v aktuální výzvě č. 22 žádat v rámci prioritní osy 1 tedy Regenerace a rozvoj měst, finanční prostředky na podporované aktivity. V této oblasti budou podporovány projekty zaměřené na :

- Revitalizace, modernizace, zatraktivnění a doplnění chybějící technické a občanské infrastruktury měst, městských částí, obnova historických a kulturních památek, tj. stavební obnova nebo dostavba budov, včetně související dopravní a technické infrastruktury, včetně veřejných prostranství, veřejného osvětlení, zeleně a zařízení pro volnočasové aktivity²¹

Výše podpory ze Strukturálních fondů EU (ERDF) může dosáhnout až 85 % celkových veřejných způsobilých výdajů projektů. Výše podpory ze Strukturálních fondů EU (ERDF) se v případě projektů vytvářejících příjmy vypočítá metodou finanční mezery. Míra spolufinancování z veřejných zdrojů ČR (národní veřejné zdroje) musí dosáhnout, v návaznosti na poskytnuté zdroje Strukturálních fondů EU, minimálně 15% z celkových veřejných způsobilých výdajů projektů.²²

Další část finančních prostředků je účelné získat z obecního rozpočtu, jako příspěvek na regeneraci městské infrastruktury a zlepšení občanské vybavenosti. Jelikož realizátorem projektu bude Základní škola Všehrdova, tak jako nezisková organizace pod správou města, je možné její rozpočet navýšit o část finančních prostředků potřebných pokrytí poměrné části projektu. Vzhledem k podmínkám operačního programu a omezenému rozpočtu města lze očekávat minimální možný příspěvek z obecních zdrojů, a to 15% celkových nákladů projektu. Až 85% lze následně uhradit z fondů Evropské unie. Tím by byly celkové náklady projektu uhrazeny. Nebudeme-li ale předpokládat maximální výši dotace z ERDF je nutné zbylé prostředky získat od místních podnikatelských subjektů formou sponzorského daru.

²¹ http://www.nuts2severozapad.cz/wp-content/uploads/2011/03/p5b09_vyzva22_op11_ul.pdf

²² http://www.nuts2severozapad.cz/wp-content/uploads/2011/03/p5b09_vyzva22_op11_ul.pdf

9 Závěr

Doprava je důležitým prvkem života každého jedince v moderní společnosti. Setkáváme se s ní každodenně, při svých cestách do zaměstnání, za studiem či v rámci volného času. Jako jedna ze základních složek tvoří také nedílný předpoklad rozvoje cestovního ruchu, jelikož pomáhá překonat prostorové i časové rozdíly mezi destinací cestovního ruchu a bydlištěm. Společenský a ekonomický vývoj pak působí i na dopravu, dopravní prostor se stává neustále propojenější, kompaktnější a vůči okolí i složitější. 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.

Situační analýza stavu dopravní výchovy ukázala že v české republice existuje poměrně propracovaný systém v teoretické výuce dopravní výchovy. Již od základní školy se většina dětí s dopravní výchovou setkává a utváří si tak základní soubor vědomostí použitelných v dopravním prostoru. Hlavní etapa celého systému dopravní výchovy se následně nachází během výuky na základní škole. Během povinné školní docházky je tak všem poskytnut největší objem informací potřebných pro získání dostatečného počtu kompetencí dopravní gramotnosti, jako podmínky bezpečné mobility. Pro tuto fázi je různými organizacemi a to především BESIPem, vytvořen soubor metodických příruček a pokynů a učebnic pro vyučující a také pracovních listů pro žáky, díky nimž je výklad dopravních témat srozumitelný a pro žáky dostatečně poutavý. Na středních školách se mnoho jedinců s dopravní výukou neseťkává. Působit na tuto věkovou skupinu tak mohou speciální programy a akce preventivně-osvětového charakteru, které jsou pořádány pro širokou veřejnost, nebo na základě zvláštních příležitostí. Zvláštní skupinou potom tvoří přípravné kurzy autoškol, které stavějí na již získaných vědomostech, doplňují je o speciální požadavky pravidel silničního provozu a všechny teoretické znalosti převádějí do praxe pomocí četných jízd a cvičení. Pro někoho je to také první možnost s řízenou a kontrolovanou praxí v uzavřeném či veřejném dopravním prostoru. Právě nerovnoměrný kontakt s možností procvičování

teoretických znalostí v praxi, je dle mého názoru jednou z hlavních limit zvyšování bezpečnosti dopravního provozu. Z hlediska šetření úrovně dopravní gramotnosti u studentů ve srovnání se zahraničím totiž vyplynulo že čeští studenti mají dobrou úroveň znalostí ve sledované oblasti a kompetenční soubor dopravní gramotnosti je u nich tak větší než je tomu u studentů z jiných zemí. Statistiky nehodovosti a ostatní ukazatele nedostatků v dopravě ovšem stále vykazují poměrně vysoké hodnoty a jejich usměrnění jde pomalejším tempem, než by bylo všeobecně požadováno. Zejména u jedinců s malou praxí se tak jedná o poměrně závažný problém. Určitým východiskem, které by přispívalo ke zvýšení bezpečnosti mobility občanů by bylo zavedení častějšího praktického cvičení během celého procesu dopravní výchovy. Přístup k bezpečnému dopravnímu prostoru, kde by mohl probíhat dostatečný výcvik, je v některých regionech problematický a pro některé jedince špatně dosažitelný.

Návrh mého projektu tak spočívá ve vytvoření dopravního hřiště, v lokalitě se slabou sítí podobných zařízení. Tento areál by je koncipován tak, aby poskytoval dostatečný prostor pro výuku dopravní výchovy v praktické i teoretické rovině a byl přístupný vzdělávacím institucím z regiony, ale také rodinám s dětmi pro trávení volného času. Z hlediska odborné části se v areálu nachází rozsáhlé dopravní hřiště nabízející prostor pro procvičení řady dopravní předpisů při řešení konkrétních situací. Dále je v projektu počítáno s učebnou pro teoretickou výuku s dostatečným počtem pomůcek usnadňujícími názorný výklad. Atraktivitu pro trávení volného času bude vytvářet možnost využití areálu veřejností, doplňkové herní zóny pro děti, dostatek prostor pro posezení a také nabídka stravovacích služeb. Posílení jistoty při rozhodování v reálném dopravním provozu tak bude posíleno díky možnosti cvičení v uzavřeném dopravním prostoru a jedinec tak získá širší kompetence dopravní gramotnosti napomáhající bezpečnější mobilitě.

10 Summary

Transportation is an important element of life of every individual in modern society. We see it everyday when they travel to work, to study and in leisure. As one of the fundamental components are also integral to soak up the assumption of tourism as helping to overcome the spatial and temporal differences between destinations, tourism and residence. The social and economic development then has to transport, road space is becoming ever more connected, more compact and to the surrounding complex. The orientation of the overall transportation system and traffic, we use the skills and knowledge that we acquired over time due to traffic education. The set of all of these competencies in literacy includes transport, which may be in everyone to varying degrees, thanks to access to transport education. Situational analysis of the transport of Education showed that in the Czech Republic has a relatively sophisticated system in the theoretical teaching traffic education. Since most elementary school children traffic education to meet and form the basic body of knowledge applicable in the transport area. The main phase of the transport systems of education are then located during their education at primary school. During the compulsory school attendance is the largest amount given to all the information needed to obtain a sufficient number of traffic literacy skills as a condition of safe mobility. For this phase, various organizations and especially BESIP, created manuals and methodological guidelines and textbooks for teachers and worksheets for pupils, making the interpretation of transport issues understandable and engaging enough for students. In secondary schools, many people with traffic education is failing. Reacting to this age group can special programs and events a preventive nature of public education, which are organized for the general public, or special occasions. Then form a special group of preparatory courses driving schools that build on already acquired knowledge, to complement the special requirements of the rules of the road and all theoretical knowledge transfer into practice through numerous trips and tutorials. For some, it is also the first opportunity to run and supervised practice in a confined space or public transport. It is uneven contact with practice knowledge in practice is, in my

opinion one of the principal limit increases traffic safety. In terms of IP transport level of literacy among students in comparison with other countries is shown that Czech students have a good level of knowledge in the monitored area and competency of literacy is a set of traffic they are bigger than that of students from other countries. Accident statistics and other indicators of deficiencies in transport, however, still show a relatively high value and directing it at a slower pace than was generally required. Especially for individuals with little experience is of a rather serious problem. Certain ways that would contribute to enhancing the mobility of citizens would be the introduction of more frequent practical exercises during the whole process of traffic education. Access to safe traffic area where it could be adequately trained, in some regions is problematic for some individuals and poorly accessible.

The proposal of my project is to create the transport field, in the area with a weak network of similar facilities. This area should be designed to provide sufficient space for teaching road safety education in practical and theoretical level and is open to educational institutions in the region, but also families with children to spend their free time. In terms of expertise in the area of ground transportation is extensive offering space to practice a number of traffic regulations in specific situations. In addition, the project counts with the theoretical classroom instruction with sufficient tools usnandňujícími graphic interpretation. The attractiveness of leisure activities will create the possibility of using the public area, additional play areas for children, ample space for sitting and also offer catering services. Strengthening the security in determining the real traffic will be strengthened with the ability to exercise in an enclosed space and transport the individual to gain wider transport literacy skills help secure mobility.

Key words: traffic, literacy, traffic education, trainee polygon, travel

11 Zdroje

Použitá Literatura:

1. ADAMEC, V, et al. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada Publishing, 2008. 20.
2. BARTON, D.. *Literacy : An introduction to the ecology of written language*. 2. Malden : Blackwell publishing, 2007. 245 s.
3. BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum. 1999. 112s.
4. ČERTÍK, M. *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF, 2001. 325s.
5. DRDLA, P. *Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. 136 s.
6. DUVAL, D.T. *Tourism and transport*. Clevedon: Channel wiew, 2007. 327s
7. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2005. 151s.
8. FORET, M., STÁVKOVÁ, J. *Marketingový výzkum*. Praha: Grada Publishing, 2003. 159s.
9. GÚČIK, M. *Krátký slovník cestovného ruchu*. 1. Banská Bystrica : Slovensko-Švajčiarske združenie pre rozvoj cestovného ruchu, 2004. 175 s.
10. HAVLÍK, K.. *Psychologie pro řidiče*. 1. Praha : Portál, 2005. 223 s.
11. HESKOVÁ, M., et al. *Cestovní ruch : pro vyšší odborné a vysoké školy*. 1. Praha : Fortuna, 2006. 223 s.
12. HESKOVÁ, M., et al. *Marketing*. 1. České Budějovice : Jihočeská univerzita, 2003. 191 s.
13. HLADKÁ, J. *Technika cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing, 1997. 161s.
14. INDROVÁ, J., et al. *Cestovní Ruch* 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2004. 113 s.
15. KIKUŠOVÁ, S. *Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy*. Bratislava: Univerzita Komenského, Pedagogická fakulta, Katedra predškolskej a elementárnej pedagogiky, 2004. nepublikovaný materiál
16. KOTLER, P. *Marketing management*. Praha: Grada Publishing, 2001. 719s.

17. KOŽUCHOVÁ, M., LEPIŠ, F. Podpora dopravném (cestovatelském) gramotnosti dětí prostřednictvím multimediálních programů. In: NOTES. Roč. 7, Jeseň 2006. s.22
18. KOŽUCHOVÁ, M., KIKUŠOVÁ, S.: Možnosti rozvoja dopravném gramotnosti v kurikule technického vzdelávania. Bratislava:
<http://uk.science.upjs.sk/@franhoch/sirnatech-2005/>, 2005. 12-16 s.
19. LÍMOVÁ, L. Teorie dopravní výchovy. Praha: Karolinum, 2006. 82s.
20. MIRVALD, S. Geografie dopravy I .Plzeň: Západočeská Univerzita, 1999. 71s.
21. ORIEŠKA, J., ČECH, J. Technika služeb cestovního ruchu. Praha: IDEA SERVIS, 1999, 244s.
22. PETRŮ, Z. Základy ekonomiky cestovního ruchu. 1. vyd. Praha: IDEA SERVIS, 1999. 107 s.
23. PUPALA, B. Pár poznámok o gramotnosti. In: Naša škola, ročník III, 1999/2000, č. 8. 25 s.
24. PRŮCHA, J. WALTEROVÁ, E. MAREŠ, J. Pedagogický slovník 4. ak. vyd. Praha: Portál, 2003.
25. RABUŠICOVÁ, M. Gramotnost: staré téma v novém pohledu. Brno: Georgetown, 2002. 199s.
26. ŠÍP, J. Technologie cestovního ruchu:doprava 1. Č. Budějovice: ZF JCU, 1997. 82s.
27. ŠTIKAR, J. Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum, 2003. 275s.
28. ZELENÝ, L. Rozvoj dopravy ve světě. Praha: Oeconomica, 2004. 127s.
29. RYGLOVÁ, K. Cestovní ruch. 1. vyd. Brno: Brno International Business Schoul, 2005. 67 s.
30. ŠRYTR, P. et al. Městské inženýrství 1. vyd. Praha: Academia. 1998. 39 s3
31. ŠVADLENKA, L., et al. Dopravní a spojová soustava. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. 136 s.
32. TRIBE, J. Philosophical issues in tourism, Clevedon: Channel view, 2009. 303s.
33. VANĚČEK, D.. Technika cestovního ruchu. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 1994. 132 s.

- 34. ZÁPOTOČNÁ, O.** Rozvoj gramotnosti v príprave na elementárne vzdelávanie.
In: Komenský, ročník 124, č.1/2, 1999. 23 s.

Internetové zdroje:

- 35. ADZ** [online,29.3.2011] http://www.azd.cz/fileadmin/user_upload/katalog-produktu/pdf/cs/MD-1_cz.pdf
- 36. Bezpečná obec** [online,2.2.2011] <http://www.bezpecnaobec.cz>
- 37. BESIP TEAM** [online.22.1.2011] <http://www.besipteam.cz>
- 38. Domluvme se!** [online,3.3.2011] <http://www.ibesip.cz/Prezentace-kampani/Domluvme-se/area221>
- 39. Dopravní alarm** [online,10.3.2011] <http://dopravnialarm.cz/materialy-ss/>
- 40. Dopravní inženýrství** [online10.2.2011] <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Dopravni-inzenyrstvi>
- 41. Dopravní výchova** [online.20.1.2011] <http://www.ibesip.cz/dopravni-vychova/>
- 42. Financování** [online,5.3.2011] <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Financovani>
- 43. Kdo jsme – BESIP** [online,15.2.2011] <http://www.ibesip.cz/Kdo-jsme>
- 44. Nemyslíš zaplatíš!** [online, 19.3.2011] <http://www.nemyslis-zaplatis.cz/>
- 45. Národní strategie** [online, 5.2.2011] <http://www.ibesip.cz/Narodni-strategie-BESIP>
- 46. ROP – Severozápad** [online,16.3.2011] http://www.nuts2severozapad.cz/wp-content/uploads/2011/03/p5b09_vyzva22_op11_ul.pdf
- 47. Škoda hrou** [online,30.1.2011] <http://www.skodahrou.cz>
- 48. The Action** [online.5.3.2011] <http://www.theaction.cz>
- 49. Učební pomůcky** [online,18.2.2011] http://www.ibesip.cz/148_Ucebnice-pomucky
- 50. Výzva ROP** [online,16.3.2011] http://www.nuts2severozapad.cz/wp-content/uploads/2011/03/p5b09_vyzva22_op11_ul.pdf

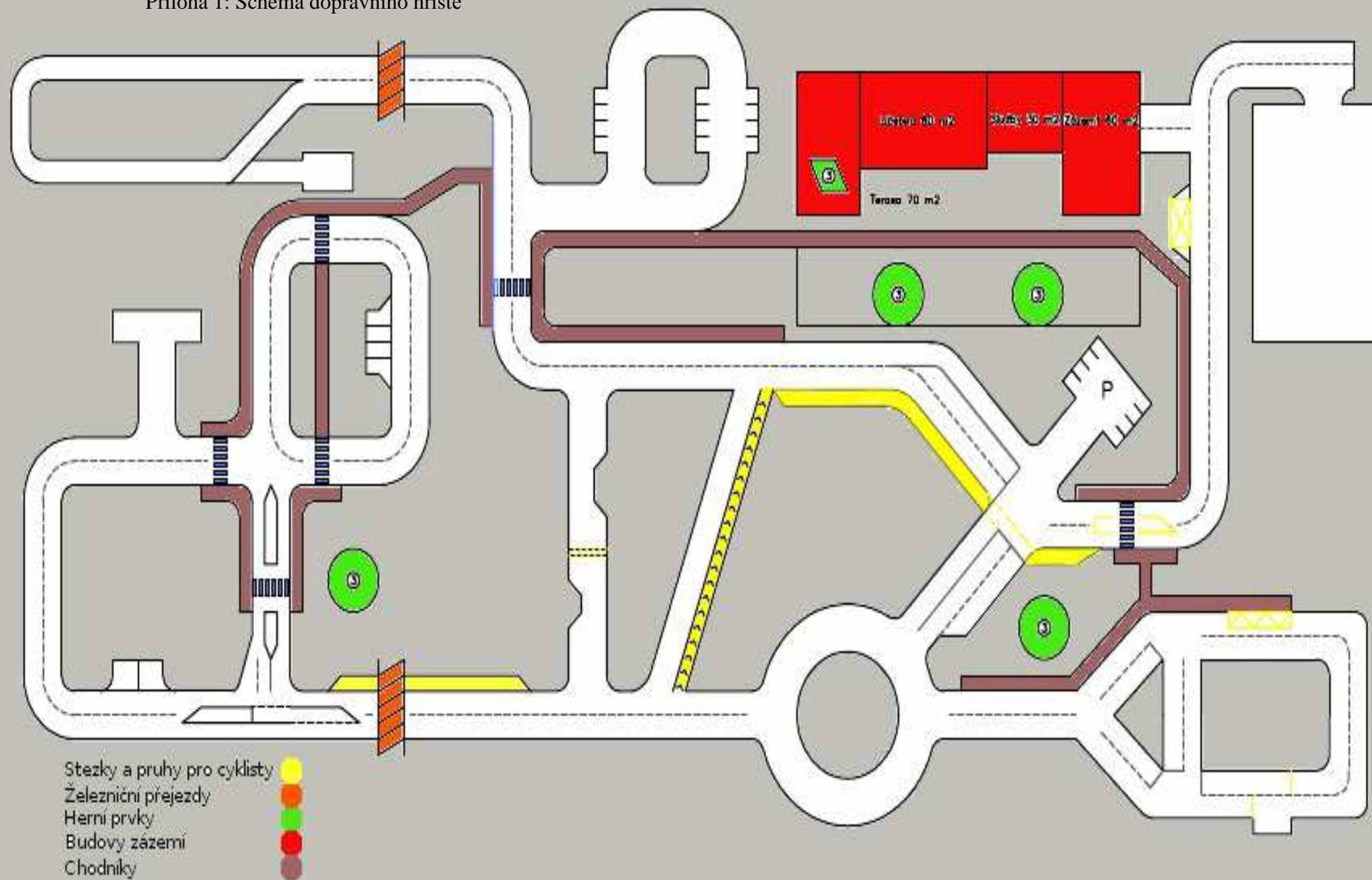
Ostatní zdroje:

1. Bezpečí dítěte v dopravě (pomocník a rádce rodičům), Ministerstvo dopravy
2. Dopravní výchova pro 1.-5. ročník, Ministerstvo dopravy, učební materiál
3. Dopravní výchova, cvičební materiál, Ministerstvo dopravy

Seznam Obrázků, grafů a tabulek:

Obrázek 1:	Vývoj počtu usmrcených na pozemních komunikacích v ČR	str.27
Obrázek 2:	Schéma projektu bezpečná obec	str.32
Obrázek 3:	Schéma členění problematiky dopravního inženýrství	str.50
Obrázek 4:	Schéma členění problematiky financování	str.57
Graf 1:	Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou?	str.40
Graf 2:	Které dopravní prostředky nejvíce využíváte při vašich cestách do školy/práce/ve volném čase?	str.41
Graf 3:	Jak často využíváte dopravní prostředky?	str.41
Tabulka 1:	Kalkulace prací	str. 53
Tabulka 2:	Kalkulace značení	str. 54
Tabulka 3:	Kalkulace světelné signalizace	str. 54
Tabulka 4:	Kalkulace dopravních prostředků	str. 55
Tabulka 5:	Kalkulace vybavení učebny	str. 55
Tabulka 6:	Kalkulace doplňkové výbavy	str. 56
Tabulka 7:	Kalkulace celková	str. 56

Příloha 1: Schéma dopravního hřiště



Příloha 2.:
Přehled dopravního značení

Typ značky	Počet (ks)	Cena/ks	Celková cena
A1b - Zatáčka vlevo	1	753	753
A5a - Nebezpečné klesání	1	753	753
A5b - Nebezpečné stoupání	1	753	753
A31a - Návěstní deska 240m	4	720	2880
A31b - Návěstní deska 160m	4	720	2880
A31c - Návěstní deska 82m	4	720	2880
A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejový	6	1020	6120
P2 - Hlavní pozemní komunikace	6	1020	6120
P4 - Dej přednost v jízdě	8	753	6024
P6 - Stůj, dej přednost v jízdě	2	998	1996
B2 - zákaz vjezdu všech vozidel	2	998	1996
B8 - Zákaz vjezdu jízdních kol	3	998	2994
B24a - Zákaz odbočení vpravo	1	998	998
B24b - Zákaz odbočení vlevo	1	998	998
C1 - Kruhový obehz	4	998	3992
C4a - Příkázaný směr objíždění vpravo	1	998	998
C8a - Stezka pro cyklisty	3	998	2994
C8b - Konec stezky pro cyklisty	3	998	2994
IP2 - Zpomalovací práh	2	845	1690
IP4b - Jednosměrný provoz	2	845	1690
IP6 - Přejchod pro chodce	2	845	1690
IP10a - Slepá pozemní komunikace	1	676	676
IP11b - Parkoviště	3	820	2460
IP11c - Parkoviště	2	820	1640
IP18b - Snížení počtu jízdních pruhů	1	2398	2398
IP19 - Řadící pruhy	2	2398	4796
IP20a - Vyhrazený jízdní pruh	2	1710	3420
IP19b - Konec vyhrazeného jízdního pruhu	1	1710	1710

IP24 - Únikový pruh	1	1710	1710
IP26a - Obytná zóna	2	1710	3420
IP26b - Konec obytné zóny	2	171	342
IS12a - Obec	1	1020	1020
IS12b - Konec obce	1	1020	1020
IJ4c - Zastávka autobusu	2	676	1352
E1 - Počet	2	395	790
E14CPvp - Jízda cyklistů v protisměru povolena	2	395	790

86

81737

Typ značky	Počet (m)	Cena/ks	Celková cena
V1 - Podélná čára	575	14	8050
V4 - Vodící čára	1164	14	16296
V5 - Příčná čára souvislá	17	26	442
V7 - Přejíždění pro chodce	18	192	3456
V9a - Směrové šipky	11	26	286
V9c - Předběžné šipky	13,5	26	351
V10a - Stání podélné	4	14	56
V10b - Stání příčné	44	14	616
V11a - Zastávka autobusu nebo trolejbusu	10	204	2040
V13a - Šikmé rovnoběžné čáry	9	26	234
V14 - Jízdní pruh pro cyklisty	6	26	156

1871,5

31983

Typ	Počet (m)	Cena/ks	Celková cena
Kulatý 60mm	79	97	7663
Retardér 30Km/h	1	5000	5000
Betonové komponenty	8	960	7680

88

20343

Celková cena:	134063
----------------------	---------------

Příloha 3.:
Dopravní značení

Typ značky	Počet (ks)	Cena/ks	Celková cena
A1b - Zatáčka vlevo	1	753	753
A5a - Nebezpečné klesání	1	753	753
A5b - Nebezpečné stoupání	1	753	753
A31a - Návěstní deska 240m	4	720	2880
A31b - Návěstní deska 160m	4	720	2880
A31c - Návěstní deska 82m	4	720	2880
A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejový	6	1020	6120
P2 - Hlavní pozemní komunikace	6	1020	6120
P4 - Dej přednost v jízdě	8	753	6024
P6 - Stůj, dej přednost v jízdě	2	998	1996
B2 - zákaz vjezdu všech vozidel	2	998	1996
B8 - Zákaz vjezdu jízdních kol	3	998	2994
B24a - Zákaz odbočení vpravo	1	998	998
B24b - Zákaz odbočení vlevo	1	998	998
C1 - Kruhový obezj	4	998	3992
C4a - Přikázaný směr objíždění vpravo	1	998	998
C8a - Stezka pro cyklisty	3	998	2994
C8b - Konec stezky pro cyklisty	3	998	2994
IP2 - Zpomalovací práh	2	845	1690
IP4b - Jednosměrný provoz	2	845	1690
IP6 - Přejech pro chodce	2	845	1690
IP10a - Slepá pozemní komunikace	1	676	676
IP11b - Parkoviště	3	820	2460
IP11c - Parkoviště	2	820	1640
IP18b - Snížení počtu jízdních pruhů	1	2398	2398
IP19 - Řadící pruhy	2	2398	4796
IP20a - Vyhrazený jízdní pruh	2	1710	3420
IP19b - Konec vyhrazeného jízdního pruhu	1	1710	1710
IP24 - Únikový pruh	1	1710	1710
IP26a - Obytná zóna	2	1710	3420
IP26b - Konec obytné zóny	2	171	342
IS12a - Obec	1	1020	1020
IS12b - Konec obce	1	1020	1020
IJ4c - Zastávka autobusu	2	676	1352
E1 - Počet	2	395	790
E14CPvp - Jízda cyklistů v protisměru povolena	2	395	790
	86		81737
Typ značky	Počet (m)	Cena/ks	Celková cena
V1 - Podélná čára	575	14	8050
V4 - Vodící čára	1164	14	16296
V5 - Příčná čára souvislá	17	26	442
V7 - Přejech pro chodce	18	192	3456
V9a - Směrové šipky	11	26	286

V9c - Předběžné šipky	13,5	26	351
V10a - Stání podélné	4	14	56
V10b - Stání příčné	44	14	616
V11a - Zastávka autobusu nebo trolejbusu	10	204	2040
V13a - Šikmé rovnoběžné čáry	9	26	234
V14 - Jízdní pruh pro cyklisty	6	26	156
	1871,5		31983
Typ	Počet (m)	Cena/ks	Celková cena
Kulatý 60mm	79	97	7663
Retardér 30Km/h	1	5000	5000
Betonové komponenty	8	960	7680
	88		20343

Celková cena:	134063
----------------------	---------------

Světelná signalizace

Typ signalizace	Počet (ks)	Cena/ks	Celková cena
Semaforová souprava	2	8520	17040
Semafor 2 čočky	4	3080	12320
Semafor 1 čočka	2	2750	5500
Tlačítko pro chodce	2	4165	8330
Mikroprocesorový řadič	1	37500	37500
	11		80690

Dopravní prostředky

Typ	Počet (ks)	Cena/ks	Celková cena
Jízdní kolo 14"	2	1890	3780
Jízdní kolo 16"	2	2030	4060
Jízdní kolo 20"	2	2410	4820
Jízdní kolo 24"	2	2980	5960
Šlapací auto	5	2240	11200
Elektrické auto	5	4320	21600
	18		51420

Vybavení učebny

Typ	Počet (ks)	Cena/ks	Celková cena
Lavice	13	1800	23400
Židle	26	820	21320
Interaktivní tabule	1	21090	21090

Ostatní příslušenství	1	10000	10000
			75810

Doplňková výbava

Typ	Počet (ks)	Cena/ks	Celková cena
Herní prvek 1	3	3210	9630
Herní Prvek 2	2	5800	11600
Herní prvek 3	3	4360	13080
Herní prvek 4	1	2500	2500
Speciální herní prvek	1	11400	11400
Lavičky	10	4500	45000
Oplocení	280	75	21000
			114210

Celkové náklady

Skupina výdajů	Celková cena
Stavba infrastruktury	3866000
Dopravní značení	134063
Světelná signalizace	80690
Dopravní prostředky	51420
Doplňková výbava	114210
Vybavení učebny	75810
4322193	

Příloha 4.: Dotazníkové šetření

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, tvořily dohromady srovnatelné procento s předchozí skupinou

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.

Z výsledků otázky zjišťující frekvenci s kterou studenti využívají dopravu můžeme vyčíst, že minimálně několikrát do týdne cestuje 3/4 dotazovaných. 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?

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. Otázka: „**Co z následujících možností při dopravě preferujete**“ 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.

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.

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.

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 žádná z dotazovaných nevedl. Tyto výsledky vyplývají především z toho že studenti většinou u 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.

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 neseťkali (17,5%), nebo se s ní setkali jinde (7,5%). Ovšem zde studenti v Drážďanech uváděli pouze autoškolu. 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 měště 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.

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 cest 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 vypořadovat, že čeští studenti piktogramům používaných v jízdních řádech rozumějí více než studenti v Německu. 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.

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.

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%. 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 neseťkalo.

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 studentům, 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%, zaškrtnulo, 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 je i v 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 bezpečím pak pro dalších 5% dotazovaných.

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.


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.

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.

Dotazníky

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 (uved'te 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 (uved'te jaký).....
- 3 *Jak často vyžíváte dopravní prostředky?*
a) každý den b) několikrát do týdne c) několikrát do měsíce
d) jiná možnost (uved'te jaká)
- 4 *Jak jste spokojen(a) s pokrytím, dopravními prostředky a službami ve vašem 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 (uved'te jaké)..... b) ne
- 7 *Co z následujících možností při dopravě preferujete?*
a) rychlost b) ekonomičnost c) pohodlí d) bezpečí
e) jiné (uved'te 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 (uved'te jak).....
- 10 *Víte co znamenají uvedené piktogramy používané v jízdních rádech?*

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 (uved'te 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) zaměstnán(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!