

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

Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Obchodní podnikání



**DOPRAVA A DOPRAVNÍ VÝCHOVA JAKO ODRAZ DOPRAVNÍ
GRAMOTNOSTI VE ZVOLENÉM REGIONU**

Vedoucí práce:
Mgr. Vladimír Dvořák

Autorka:
Eva Pražáková

Tábor 2007



0047-2400



JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Zemědělská fakulta

Katedra cestovního ruchu

Akademický rok: 2005/2006

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Eva PRAŽÁKOVÁ

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání - cestovní ruch

Název tématu: Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti ve zvoleném regionu

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

Cíl práce:

Analyzovat dopravní služby v Praze 6 - 10 jako nedílnou součást cestovního ruchu.

Provést výzkum na segmentu vysokoškolských studentů.

Zaměřit se na možnosti zlepšení dopravního systému - navrhnout možnosti zlepšení.

Metodický postup:

1. Studium odborné literatury.
2. Provedení analýzy dopravních služeb jako součást cestovního ruchu.
3. Terénní šetření.
4. Sumarizace zjištěných dat, návrh vylepšení dopravního systému.

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 práce: 30 - 40 stran
Rozsah příloh: dle potřeby
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

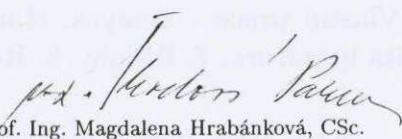
Seznam odborné literatury:

- Hlaváčka, M.: *Doprava*. Praha: Scientia, 2002.
Dušek, P.: *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Nakladatelství Libri, 2003.
Eisler, J., Hobza, M.: *Ekonomika podniku dopravy*. Praha: VŠE, 1994.
Eisler, J.: *Modelování rozhodovacích problémů v dopravě*. Praha: VŠE, 1995.
Trnková, O.: *Území a cestovní ruch*. Praha: VŠE, 1993.
Repčík, J.: *Dopravná psychológia*. Bratislava: Alfa, 1990.
Řezníček, B., Kousal, M.: *Životné prostredie a doprava*. Bratislava: Alfa, 1986.
Francová, E.: *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003.

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Vladimír Dvořák
Katedra cestovního ruchu

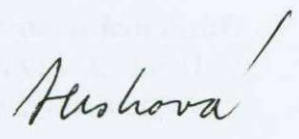
Datum zadání bakalářské práce: 15. března 2006

Termín odevzdání bakalářské práce: 15. dubna 2007


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.

děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
studijní oddělení
VANČUROVA 2904 390 01 TÁBOR


doc. Ing. Marie Hesková, CSc.

vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 15. března 2006

Čestné prohlášení

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

V Táboře dne 15. dubna 2007

(podpis)

Poděkování

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

"Není potřebnějšího a obtížnějšího úkolu výzkumu v dopravě, nežli hledat styčné body mezi ochranou životního prostředí a neustálým spěchem celé společnosti za vidinou spotřeby, vyšší výroby, vyšších přepravních výkonů. Není obtížnějšího úkolu výzkumu, nežli ochránit člověka před sebou samým. Není důležitějšího poslání, nežli nést vědomou spoluzodpovědnost za vytváření přijatelných podmínek pro budoucí generaci."

Ing. Josef Mikulík, CSc.
(pověřený řízením Centra
dopravního výzkumu)

Obsah

Úvod	3
Cíle práce a metodika	4
Literární přehled	6
1. Situační analýza	8
2. Význam a postavení dopravy	9
3. Základní členění dopravy	9
4. Historický vývoj dopravy v Praze	11
5. Dopravní služby v cestovním ruchu	13
5.1. Materiálně technická základna	14
6. Doprava v hl. m. Praha	15
6.1. Městská hromadná doprava	15
6.1.1. Technická základna MHD	15
7. Záchytná parkoviště P+R	16
8. Doprava a životní prostředí	18
8.1. Negativní vlivy dopravy na životní prostředí	18
8.1.1. Exhalace	18
8.1.2. Hluk	19
8.1.3. Záběr ploch	19
8.1.4. Znečišťování vod	19
8.2. Pozitivní vlivy dopravy na životní prostředí	19
9. Dopravní výchova	20
9.1. Dopravní výchova v ČR	20
9.2. Dopravní výchova v rodině	21
9.3. Dopravní výchova v mateřských školách	21
9.4. Dopravní výchova na základních školách	22
9.5. Dopravní výchova na středních školách	22
9.6. Dopravní výchova dospělých	23

9.7. Besip (Bezpečnost silničního provozu)	23
9.8. Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy (ÚDI Praha)	24
10. Gramotnost	25
10.1. Úrovně chápání gramotnosti	25
11. Dotazníkové šetření – vlastní výzkum	27
11.1. Závěr dotazníkového šetření	46
12. Návrhy a doporučení	48
13. Závěr	50
14. Summary and key words	51
15. Seznam použité literatury	52
Přílohy	55

Úvod

Doprava plní důležitou roli při zprostředkování kontaktů mezi jednotlivými státy a národy, spojuje mezi sebou lidi z celé planety. Doprava je základním předpokladem i nástrojem rozvoje cestovního ruchu. Dopravní dostupnost a infrastruktura, dopravní služby a jejich provázanost jsou významné faktory při rozvoji cestovního ruchu.

Česká republika se z geografického hlediska nachází v samém „srdci“ Evropy a má největší šanci se podílet na rozvoji dopravy. Naše země by měla navázat na tradice, které získala mezi dvěma světovými válkami, kdy se řadila mezi nejvyspělejší státy světa.

Funkčnost dopravy je v České republice jako i v ostatních státech Evropy, důležitým předpokladem hospodářského růstu a prosperity země. Doprava, která zpočátku lidem jen umožňovala nějakým způsobem překonávat vzdálenosti, se stala hybnou silou společnosti.

Dobře fungující doprava je jednou ze základních podmínek správné funkce měst, vedoucí k prosperitě a vytváření příznivých podmínek pro život obyvatel. Doprava je velmi častým námětem diskusí politiků, odborníků i laické veřejnosti. Skutečností je, že trend vzrůstající osobní automobilové dopravy s sebou přináší řadu problémů, kterými jsme více či méně zasaženi všichni.

Cíle práce a metodika

Cíle práce

Cílem práce je provést analýzu dopravy a dopravních služeb na území Prahy 6-10 jako nedílnou součást cestovního ruchu.

Provést výzkum na segmentu vysokoškolských studentů, ve kterém sledujeme znalosti a celkový postoj studentů k dopravní problematice v regionu Prahy 6-10. Tento výzkum nám pomůže zjistit problémové oblasti a zaměřit se tak na možnosti zlepšení dopravní gramotnosti.

Navrhnout možnosti zlepšení dopravní gramotnosti.

Postup k dosažení cílů bakalářské práce:

- provedena situační analýza, analýza dopravy, dopravních služeb, dopravních služeb z hlediska cestovního ruchu, dopravy a dopravních služeb v Praze, dopravy v Praze v rámci cestovního ruchu, dopravní výchova jako předpoklad dopravní gramotnosti
- vytvoření dotazníků
- terénní výzkum ke zjištění stavu dopravní gramotnosti u segmentu vysokoškolských studentů studujících na Praze 6-10
- vyhodnocení dotazníkového výzkumu
- návrhy a doporučení pro zlepšení dopravní gramotnosti

Metodika

Nejprve byla provedena situační analýza zvoleného regionu, podrobně analyzován dopravní systém a dopravní služby, které jsou nabízeny a poskytovány v Praze 6-10. Vyhodnocena byla také souvislost vlivu dopravního systému na cestovní ruch, jeho negativní ale i pozitivní dopady. V práci je popsána dopravní výchova jako předpoklad dopravní gramotnosti.

Pro zjištění úrovně znalostí a dovedností získaných dopravní výchovou a vyhodnocení jejího vlivu na dopravní gramotnost byl vybrán segment vysokoškolských studentů. Segment zastupovali studenti čtyř vysokých škol v Praze 6 až 10. Důvodem

výběru těchto vysokých škol bylo umístění sídla každé z těchto škol v Praze 6 až 10. Ochota respondentů byla důležitým faktorem, který přispěl k aktuálním a pravdivým výsledkům.

Podkladem pro vymezení pojmu doprava, jejího významu a funkce, byla zejména odborná literatura. Pro popis aktuálního dopravního systému v Praze jsem využila otevřenosti organizací a institucí, jejichž hlavní činností je tato problematika. Zejména vstřícnost pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy a Centra dopravního výzkumu byly cenným zdrojem důležitých informací a poznatků pro mou práci. Dalším velmi významným zdrojem byly různé informační materiály vydané Informačními centry v Praze.

Informace o dopravě jako základní službě cestovního ruchu, historickém vývoji dopravy v České republice a v Praze, statistické údaje a další důležité číselné a ekonomické ukazatele byly čerpány z odborné literatury a z časopisů.

Součástí bakalářské práce je i provedený dotazníkový průzkum. Cílem ankety bylo zjistit, jaká je dopravní gramotnost segmentu vysokoškolských studentů. Jakému druhu informací o dopravní bezpečnosti dávají přednost, kde se setkali s dopravní výchovou. Dotazníkový průzkum byl proveden formou osobního dotazování a dotazníkové ankety, která byla prováděna v měsících únor – březen 2007. Část dotazníků byla vyplněna respondenty elektronicky.

K závěru práce byla stanovena úroveň dopravní gramotnosti zkoumaného segmentu, byly doporučeny činnosti, které by dopravní gramotnost více rozvíjely, možnosti vylepšení dopravního systému a dopravních služeb. Nechybí ani zhodnocení vlivu dopravní gramotnosti na cestovní ruch.

Literární přehled

Cestovní ruch (Malá, 1999: 12) je činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné prostředí (mimo místo bydliště a to na dobu kratší než je stanovena) u mezinárodního cestovního ruchu je to jeden rok, u domácího cestovního ruchu šest měsíců, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání vydělené činnosti v navštíveném místě.

Cestovní ruch (Pásková, Zelenka, 2002: 58) je komplexní, mnoha oblastmi a z mnoha hledisek se prolínající společenský jev bez jakýchkoli pevně stanovitelných hranic, který je synergickým souhrnem všech jevů, vztahů a dopadů v časoprostorovém kontextu, souvisících s narůstající mobilitou lidí, motivovanou uspokojováním jejich potřeb v oblasti využití volného času, rekreace, cestování a poznání, dále v oblasti sociální, kulturní a v dalších oblastech.

Integrovaná doprava (Pásková, Zelenka, 2002: 86) je systém dopravy s realizovanou prostorovou i časovou návazností různých druhů dopravních prostředků a často i sjednocením tarifů, nejčastěji realizované propojením městské hromadné dopravy a železniční dopravy ve velkých městech a jejich okolí. Příklad: PID – Pražské integrovaná doprava. Moderní trend v okolí velkých měst.

Městská hromadná doprava (Petrovský, 1983: 115) je hromadná osobní doprava na území města, příp. v jeho blízkém okolí městskými dráhami a autobusy, tvoří samostatný dopravní odbor.

Gramotnost (Pupala, Zápotočná, 2001: 18) jako schopnost efektivní aplikace získaných vědomostí a zručností při řešení každodenních životních situací. Za gramotného jedince potom označujeme takového, který schopnost číst a psát prakticky používá na řešení každodenních životních situací, při vlastním duševním rozvoji, v sociální komunikaci s užším, ale i širším sociálním okolím. Takto gramotný subjekt disponuje určitými klíčovými kompetencemi.

Dopravně gramotným (Kikušová, 2003: 32) je ten, kdo je schopný porozumět jednotlivým symbolům tak, že se dokáže podle nich samostatně přesouvat z místa na

místo, současně je schopný (i na krátký čas) se v daném sociálním prostoru adaptovat na konkrétní kulturní (zejména sociální) podmínky, je schopný pochopit a respektovat důležitá související pravidla a ty komplexně prezentovat ve vlastním uvažování a konání.

Dopravní gramotnost (Kikušová, 2003: 31) je:

- 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 jízdních řádech a mapách ve prospěch samostatného pohybu
- zahrnuje i schopnosti komunikace v jinojazyčném prostředí a schopnost respektovat kulturní pravidla jiného kulturního prostředí po dobu existence v tomto prostředí

Dopravní výchova (Štikar, Hoskovec, 1995: 60) je ta část pedagogické psychologie dopravy, která se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy. Přitom jsou opatření dopravní výchovy tím perspektivnější, čím více se mohou opírat o předchozí vlivy dopravní výchovy, z toho vyplývá nutnost kontinuity a její specifiky vzhledem k věku, zkušenosti a druhu účasti v dopravě.

Znečišťování životního prostředí (Pásková, Zelenka, 2002: 122) je vnášení takových fyzikálních, chemických nebo biologických činitelů do životního prostředí, které jsou svou podstatou nebo množstvím cizorodé pro dané prostředí. Cestovní ruch přispívá ke znečišťování všech složek životního prostředí – atmosféry (přímo emise z dopravních prostředků, při vytápění, nepřímo emise z elektráren), vody (spláskové vody, znečištění vody v okolí pláží), půdy (odpadky, exkrementy, komunální odpad).

1. Situační analýza

V bakalářské práci bude věnována pozornost regionu Praha 6 – 10. Následně jsou popsány jednotlivé části Prahy - městské části hlavního města Praha:

- Praha 6
(Praha 6, Praha-Lysolaje, Praha-Nebošice, Praha-Přední Kopanina, Praha 17, Praha-Suchdol)
- Praha 7
(Praha 7, Praha-Letná, Holešovice, Bubeneč)
- Praha 8
(Praha 8, Praha-Březiněves, Praha-Dolní Chabry, Praha-Řáblice, Troja)
- Praha 9
(Praha 9, Praha 14, Praha-Dolní Počernice, Praha 18, Praha 19, Praha-Vinoř, Praha-Satalice, Praha-Čakovice, Praha 20, Praha 21, Praha-Klánovice, Praha-Koloděje, Praha-Běchovice)
- Praha 10
(Praha 10, Praha-Křeslice, Praha 15, Praha-Dolní Měcholupy, Praha-Štěrboholky, Praha-Petrovice, Praha-Dubeč, Praha 22, Praha-Královice, Praha-Nedvězí, Praha-Kolovraty, Praha-Benice)

Praha je hlavním dopravním uzlem v Česku a významnou křižovatkou ve střední Evropě. Má rozsáhlou dopravní infrastrukturu, a to jak veřejné, tak i automobilové dopravy. Hlavními dopravními tahy jsou dálnice D1 (Jihlava, Brno), D5 (Plzeň, Rozvadov), D8 (Ústí nad Labem), D11 (Hradec Králové).

2. Význam a postavení dopravy

Doprava představuje jednu z nejvíce rozsáhlých odvětví ekonomiky. Má významnou úlohu v národním hospodářství. Je rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství. Již od počátku existence lidstva je součástí činnosti člověka a s postupujícím vývojem lidské společnosti v ní hraje stále významnější úlohu.

Doprava je hmotným představitelem, předpokladem a nezbytným prostředkem společenské geografické dělby práce ve vnitrostátním i mezinárodním měřítku. Činnost, kterou vykonává – přeprava nákladů a osob – je materiálním základem celého systému územně ekonomických vztahů. Proto je dopravní systém států a celého světa těsně spjat s územní strukturou hospodářství. Doprava má mimořádný význam v hospodářství jednotlivých států a oblastí i ve světovém hospodářství. Doprava má v hospodářství specifické postavení, vyplívající z jejího charakteru a funkce. Představuje samostatné odvětví, v němž se vytváří nová hodnota, i když ne ve formě nového produktu.¹

3. Základní členění dopravy

Dopravu je možno členit podle několika hledisek:

- z hlediska přemísťování osob a věcí
 - osobní
 - nákladní
- z hlediska okruhu uživatelů
 - veřejná
 - neveřejná
- z hlediska charakteru přepravy
 - hromadná
 - individuální

¹ BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.

Významné hledisko, podle kterého rozlišujeme členění dopravy, je druh dopravy. V Praze 6 až 10 se můžeme setkat prakticky se všemi druhy dopravy. Jedná se o silniční dopravu, železniční dopravu, leteckou, vodní a ostatní druhy dopravy. Každá z těchto druhů dopravy má v hlavním městě své postavení a význam.

4. Historický vývoj dopravy v Praze

Počátky pražské městské dopravy jsou spjaty s omnibusy. Po prvním pokusu v roce 1830 začala být omnibusová doprava provozována ve větším množství. Roku 1872 navrhl hrabě Kinský a Bernard Kollmann městu výstavbu koňské dráhy. V září roku 1875 byla uvedena do provozu jednokolejná trať Karlín - Národní divadlo o délce 3,5 km. V roce 1876 byla zprovozněna i druhá část původně zamýšlené tratě (Vítězná ulice - Smíchov) a na počátku 80. let několik dalších tratí. Koňka se stala oblíbenou součástí městského života. Vyrůstající provozní nároky vedly v 90. letech k jejímu úpadku.

V roce 1891 byla českým elektrotechnikem ing. Františkem Křižíkem představena první pokusná elektrická tramvaj. V březnu roku 1896 pak Křižík zprovoznil trať elektrické dráhy v úseku Karlín – Libeň. Tato trať byla vzápětí prodloužena na Florenc a roku 1898 na opačném konci do Vysočan. Dále se Křižík podílel na výstavbě a provozu okružní tramvajové trati Hlavní nádraží - Vinohrady - Žižkov - Hlavní nádraží, která byla zprovozněna v roce 1897.

V roce 1897 se město Praha rozhodlo, že převezme provozování městské dopravy. Byly zavedeny Elektrické podniky hlavního města Prahy. Elektrické podniky hlavního města Prahy postupně převzaly stávající tramvajové provozy a rovněž stavěly tratě nové. Koňka byla v roce 1898 městem odkoupena a její tratě postupně přebudovány. Jako poslední byla přebudována trať na Karlově mostě, kde jezdila koňka až do 12. května 1905. Tramvajové linky byly roku 1908 očíslovány a jejich počet byl v roce 1929 dvacet tři.²

V tomto období také vznikla pravidelná autobusová doprava. V následujících letech zprovoznily Elektrické podniky několik autobusových linek. Počátkem 30. let dolehla na tramvajový i autobusový provoz všeobecná krize. Byl omezen počet linek i rozsah provozu. Po částečném odeznění krize začala II. světová válka, takže bylo nutné provoz opětovně omezit. Značné problémy způsobilo městské dopravě také zavedení pravostranného provozu v březnu roku 1939.

² **DUŠEK, P.** *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha : Libri, 2003. 292 s. ISBN 80-7277-159-0.

Elektrické podniky zabezpečovaly provoz městské energetiky. Po druhé světové válce od nich byly odděleny Dopravní podniky hl. m. Prahy. Označení autobusových a trolejbusových linek bylo změněno z písmenného na číselné. V padesátých letech se velmi rozrostla síť trolejbusů. Tramvajových tratí přibývalo minimálně. Od roku 1952 začala smíchovská Tatra vyrábět nové tramvajové vozy řady T, které postupně nahrazovaly vozy staré konstrukce. Nejvýznamnějším typem této řady byl vůz T3, dodávaný v několika modifikacích v letech 1960 až 1990. Poslední vozy staré konstrukce byly vyřazeny v roce 1974.³

Od konce 50. let byly k dosavadním 23 tramvajovým linkám zaváděny další. Hlavním důvodem byl nárůst poptávky. Zatímco se tramvajová doprava rozvíjela, byly trolejbusy od roku 1965 postupně rušeny. V říjnu roku 1972 vyjely trolejbusy naposled. Byla přetížena tramvajová síť. Tato situace byla řešena výstavbou metra. Provoz na prvním úseku (Florenc - Kačerov na trase C) byl zahájen 9. května 1974. Postupně byly zprovoznovány jednotlivé úseky metra, tím docházelo k rušení tramvajových tratí v centru. Proto bylo v roce 1985 přistoupeno k celkové reorganizaci tramvajového linkového vedení, které po dílčích změnách a jisté stabilizaci na počátku 90. let trvá dodnes.

Připojení mnoha předměstských obcí k Praze v roce 1974 a výstavba rozsáhlých sídlišť vedly k vzestupu autobusové dopravy v 80. letech. Autobusové linky, jichž je dnes kolem 170, jsou zpravidla ukončeny v některém z terminálů u stanic metra. V roce 1993 byla založena příspěvková organizace ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy). Tato organizace má za úkol zajišťovat financování dopravy a koordinaci jízdních řádů Pražské integrované dopravy.

³ **Www.doprava.cx** : mestska doprava v Praze [online]. 2004 , 20.1.2007 [cit. 2007-01-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.doprava.cx/mestskadopravavPraze>>.

5. Dopravní služby v cestovním ruchu

Dopravní služby zařazujeme do základních služeb cestovního ruchu. Zajišťují uspokojování základních potřeb návštěvníků. Doprava je jedním z předpokladů rozvoje cestovního ruchu. Překlenuje prostorové a časové rozdíly mezi místem bydliště a místem cestovního ruchu. Doprava přivádí účastníka cestovního ruchu k objektům a zařízením cestovního ruchu a vytváří tak možnosti spotřeby v cestovním ruchu. Úhrada za dopravní služby zpravidla činí největší část cestovních výdajů. Dopravní služby jsou služby placené.

Dopravní služby zabezpečují přepravu účastníků. Umožňují přepravu účastníka cestovního ruchu z místa trvalého bydliště do cílové destinace a zpět, zahrnují i pohyb v cílové destinaci. Vztah dopravy a cestovního ruchu je oboustranným vztahem, protože rozvoj jednotlivých druhů a forem cestovního ruchu vyvolává vznik nových forem přepravy, rekonstrukci existující a výstavbu nové dopravní sítě, produkci dopravních prostředků zohledňujících požadavky účastníků cestovního ruchu. Za významnou v cestovním ruchu považujeme veřejnou osobní dopravu, ale i individuální, která je uskutečňována osobními dopravními prostředky. Dopravní služby zahrnují také poskytování informací o dopravním spojení, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodej platných jízdních dokladů a také případnou reklamaci. Dopravní služby jsou poskytovány buď přímo dopravci, tedy dopravními podniky nebo přepravci, kterými mohou být cestovní kanceláře.⁴

⁴ HESKOVÁ, M., et al. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Praha : Fortuna, 2006. 224 s. ISBN 80-7168-948-3.

5.1. Materiálně technická základna

Základní podmínkou pro cestovní ruch a rekreaci je materiálně technická základna, která plní základní úlohu při uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu.

Materiálně technická základna je tvořena z prostředků, které slouží k realizaci účasti na cestovním ruchu a k realizaci služeb pro účastníky cestovního ruchu. Může se stát limitujícím faktorem rozvoje cestovního ruchu. Její rozmístění ovlivňuje efektivnost a rentabilitu podnikání v oblasti cestovního ruchu.

Materiálně technickou základnu tvoří zařízení poskytující služby pro účastníky cestovního ruchu. Do základních zařízení řadíme dopravní zařízení. Na vznik a umístění materiálně technické základny působí řada vlivů.⁵

6. Doprava v hl. m. Praha

⁵ TRNKOVÁ, O. *Území a cestovní ruch : Pro studenty fakulty mezinárodních vztahů*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 1995. 93 s. ISBN 80-7079-123-3.

Praha je významným centrem střední Evropy. Má velmi důležitou dopravní funkci pro celou Českou republiku. Praha má rozlohu 496 km². Dopravní systém hl. m. Prahy tvoří okružní systém pozemních komunikací. Hlavní město Praha má vyspělou fungující veřejnou dopravu, která je zajištěná systémem Pražské integrované dopravy. Páteří systém tvoří kolejová doprava (metro, tramvaje, železnice), na kterou navazuje síť autobusových linek.

Centrum města s rozsáhlou památkovou rezervací vyžaduje velmi účinnou ochranu před pronikáním automobilové dopravy. Je nezbytně nutné zajistit dobrou dostupnost všech částí centra prostředky veřejné dopravy. Toho lze dosáhnout řešením sítí záchytných parkovišť P+R, systémem veřejných garáží a v centrální části území Prahy řešením dopravy v klidu zónou placeného stání.

6.1. Městská hromadná doprava

Městská doprava se nejprve musela přizpůsobit městským komunikacím. S rozvojem měst a potřeb rostoucí dopravy vznikají nové komunikace nebo samostatné dopravní trasy MHD. Současnost městské hromadné dopravy zahrnuje různé druhy doprav. Rozvoj MHD je dán rozvojem jednotlivých druhů – složek městské hromadné dopravy, které se navzájem doplňují a ovlivňují. Je nutné, aby MHD vyhovovala současným a výhledovým potřebám objemu přeprav cestujících.

6.1.1. Technická základna MHD

Technická základna MHD je tvořena stabilní základnou (tramvajové, trolejbusové, autobusové dopravní cesty). Do dopravních cest můžeme řadit i zastávky MHD a dopravní zařízení (budovy dispečinku, vozovny, pevná trakční zařízení atd). Mobilní technickou základnu MHD tvoří tramvaje, trolejbusy, autobusy a rychlodrážní vozidla.

7. Záchytná parkoviště P+R

Záchytná parkoviště P+R zajišťují dobrou dostupnost všech částí centra prostředky veřejné dopravy. Nejdříve je nutno definovat, co vlastně záchytná parkoviště jsou, k čemu slouží a kde se nacházejí. Parkoviště P+R jsou určena pro osobní automobily. Cestující po zaparkování pokračují v cestě dopravními prostředky Pražské integrované dopravy (PID).

Jsou v provozu každý den od čtyř hodin ráno do jedné hodiny po půlnoci a nacházejí se u stanic metra Černý Most (B), Chodov (C), Ládví (C), Nádraží Holešovice (C), Nové Butovice (B), Opatov (C), Palmovka (B), Rajska zahrada (B), Skalka (A) a Zličín (B) a u nádraží Běchovice, Modřany a Radotín.

Parkovací lístek je možno si zakoupit pouze v automatu na parkovišti P+R. Přestupní zpáteční jízdenka se označuje při cestě tam na jednom konci a při cestě zpět na druhém konci jízdenky. Jízdenka platí 75 minut od každého označení (při označení po 20.00 hod. nebo v sobotu, neděli či svátek 90 minut), vždy však pouze do ukončení provozu parkoviště v den zakoupení jízdenky. Jednodenní jízdenka se neoznačuje a platí do ukončení provozu parkoviště v den jejího zakoupení.

Po příjezdu na parkoviště P+R si uživatel v prodejním automatu zakoupí parkovací lístek s jízdenkou nebo kontrolním lístkem. V automatu lze zakoupit také přestupní jízdenku, krátkodobou nepřestupní jízdenku a 24hodinovou jízdenku. V případě výpadku elektrické energie zajišťuje prodej parkovacích lístků a jízdenek obsluha parkoviště. Parkovací lístek je nutné umístit na zvenčí viditelném místě uvnitř vozidla. Uživatel nesmí zanechávat ve vozidle kontrolní lístek ani věci, které nejsou příslušenstvím vozidla.

Při odjezdu z parkoviště se uživatel prokáže obsluze aktuálně platnou jízdenkou vydanou současně s parkovacím lístkem, nebo platnou předplatní jízdenkou (průkazem dokládajícím nárok na bezplatnou přepravu) spolu s kontrolním lístkem. V případě ztráty kontrolního lístku musí uživatel prokázat obsluze parkoviště svoji totožnost a umožnit jí nahlédnout do dokladů o vozidle. Ponechá-li řidič vozidlo na parkovišti mimo provozní dobu, zaplatí pokutu a provozovatel parkoviště může vozidlo nechat odtáhnout na jeho náklady.

V roce 2005 bylo v systému kombinované dopravy P+R do konce října celkem 14 záchytných parkovišť o celkové kapacitě 1 447 parkovacích stání.⁶

⁶ *Www.udipraha.cz : odbornéborniky* [online]. 2005 , 22.2.2007 [cit. 2007-02-22]. Dostupný z WWW: <<http://udipraha.cz/odbornesborniky>>.

8. Doprava a životní prostředí

Doprava je jedním z rozhodujících činitelů, který ovlivňuje kvalitu životního prostředí. Životní prostředí a jeho kvalita patří mezi prvořadě zájmy každého z nás. Kvalita životního prostředí je jedním z hlavních faktorů, které určují, zda je město zdravým místem k životu, zda v něm bydlíme rádi a zda chceme, aby v něm vyrůstaly naše děti. Jedním z klíčových problémů, které ovlivňují kvalitu životního prostředí a kvalitu života ve velkoměstech jako je Praha, je silniční doprava. Automobilová doprava je zde velmi intenzivní. Důsledkem je zhoršená kvalita ovzduší a zvýšené hladiny hluku. Doprava také zvyšuje náklady na infrastrukturu. Při hodnocení vlivu dopravy na životní prostředí je však třeba uvést i její pozitivní vlivy.

8.1. Negativní vlivy dopravy na životní prostředí

Doprava je spojována hlavně s negativními vlivy na životní prostředí. Výše negativních vlivů je dána zejména používanou technikou, tzn. dopravními prostředky a komunikacemi. Význam mají hlavně: způsob pohonu dopravních prostředků, vedení tras komunikací a jejich technický stav, také technický stav dopravních prostředků, způsob a technika řízení dopravního provozu a ukázněnost účastníků dopravy.⁷

8.1.1. Exhalace

Exhalace patří k nejškodlivějším negativním vlivům dopravy. Exhalace přímo ohrožuje zdraví lidí. Vzniká spalováním pohonných hmot v dopravním prostředku. Doprava patří k hlavním zdrojům znečištění ovzduší. Ve velkých městech s hustou automobilovou dopravou může dojít k vytváření smogu. Smog přímo ohrožuje životy lidí.

⁷ **BRINKE, J.** *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.

8.1.2. Hluk

Hluk je projev moderní civilizace. Zdrojem hluku v automobilové dopravě je vlastní dopravní prostředek. V železniční dopravě je hluk způsoben pohybem vagónů a lokomotiv po kolejnicích. Hluk v letecké dopravě je způsobován především hlukem motoru.

8.1.3. Zábor ploch

Rozvoj dopravy a zvyšování počtu dopravních prostředků má stále vyšší nároky na dopravní plochy. Zábor půdy se může stát mezníkem dopravní infrastruktury. Na zábor krajiny se podílejí dopravní prostředky, dopravní síť a dopravní infrastruktura. Jsou to např. silnice, železnice, letiště, autobusové a železniční stanice, čerpadla pohonných hmot a další.

8.1.4. Znečišťování vod

Ochrana vod před znečišťováním je jedním z důležitých úkolů ochrany životního prostředí. Doprava má menší podíl na znečišťování než průmysl, avšak tento podíl není zanedbatelný. Hlavními příčinami znečišťování vod jsou úniky pohonných hmot při provozu dopravních prostředků.

8.2. Pozitivní vlivy dopravy na životní prostředí

Doprava má ovšem i pozitivní účinky na životní prostředí. V první řadě doprava ovlivňuje vytváření územní struktury hospodářství. Umožňuje efektivnější využívání krajiny, vzhledem k tomu, že na ní závisí rozmístění sídel a ekonomických objektů. Dále díky dopravě dochází k vytvoření světového trhu a k fungující ekonomice. Doprava se také významnou částí podílí na zvyšování životní úrovně obyvatel a podíl dopravní technologie se podílí na zkracování cestovní doby. To je způsobeno hlavně rychlostí přepravy.

9. Dopravní výchova

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

Nejúčinnější formou, jak naplnit tento cíl, by bylo zařazení samostatného předmětu „Dopravní výchova“ jako povinného pro základní školy nebo vyčerpávajícím způsobem zahrnout učivo do vybraných předmětů základních škol. Do koncepce Rámcového vzdělávacího programu však dopravní výchovu jako samostatný předmět zařadit nelze. Avšak velkým přínosem by bylo zařazení dopravní výchovy mezi průřezová témata.

Úsilí o zařazení dopravní výchovy do učiva základních škol je úkolem především státní správy, vysokých škol, které připravují učitele, a samosprávy. V současné době se problematikou dopravní výchovy zabývá celá řada subjektů: školy a školská zařízení, Ministerstvo dopravy ČR a jím iniciované organizace, kraje, obce, Policie ČR, městské policie, domy dětí a mládeže a některé nevládní organizace. Všechny tyto subjekty vyvíjejí na poli dopravní výchovy určitou činnost. Vzhledem k jejich samostatnosti však není koordinována a jednotlivé aktivity na sebe jen volně navazují.

Dopravní výchovu nelze zužovat pouze na znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale je důležitá také výchova morálních a volních vlastností, které jsou z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nezbytné. Samotná znalost pravidel nezajišťuje dětem bezpečí. Děti často přesně citují daná pravidla, ale v provozu jednají riskantně. Proto je potřeba u dětí vypěstovat tzv. dopravní smysl.⁸

9.1. Dopravní výchova v ČR

V České republice je v současné době dopravní výchova v mateřských školách a na 1. stupni základních škol, a to v předmětu prvouka. Zde je kladen důraz na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích. Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky

⁸ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.

převážně jen díky obětavosti učitelů vedoucích v době mimo vyučování speciální kroužky a kursy. Někdy také díky systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech. To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší společnosti. Svědčí o tom i stále nepříznivá statistika dopravní nehodovosti.⁹

9.2. Dopravní výchova v rodině

Výchova dětí klade největší nároky na rodiče, a to i v dopravní výchově. Dopravní výchova je základem další výchovy k dopravní bezpečnosti. Na tyto znalosti pak mohou navazovat učitelé a ostatní vychovatelé mimo rodinu. Rodiče by měli sami dodržovat pravidla provozu na silnicích a být tak svým dětem dobrým příkladem. Měli by po dětech chtít vysvětlení, proč jsou některé situace nebezpečné. Určitě by je měli vést ke správnému chování, když se setkají s dopravní značkou, červenou nebo zelenou barvu na semaforu.

Nejlepším způsobem je ukázat dětem vše názorně, pomáhat jim s orientací v základních dopravních situacích. Dále by rodiče měli své děti učit ohleduplnému chování v dopravních prostředcích. Děti předškolního věku by měli umět rozlišovat pravou a levou stranu, znát barvy a základní tvary dopravních značek. Starší děti by měli vědět, jaká je úloha policistů. Rodiče by měli s postupem věku rozvíjet morální vlastnosti dítěte a také znalosti dítěte o první pomoci. Prospěšné je vést děti k samostatnosti, ale stále prověřovat jejich znalosti.

9.3. Dopravní výchova v mateřských školách

Dopravní výchově je v mateřské školce věnována velká pozornost. Cílem je děti všestranně připravit na bezpečnou účast v provozu na komunikacích. Děti se musí seznamovat s dopravním prostředím v reálném prostředí a v reálném čase. Pro dopravní výchovu jsou vedle zrakových vjemů důležité sluchové vjemy. Sluchové vjemy varují před nebezpečím a signalizují důležité objekty. Pro dopravní výchovu v předškolním věku je třeba vytvořit podmínky. Prostor pro život dětí by mělo být bezpečně upraveno. Mělo by existovat dostatek hracích ploch a hřišť, kde se můžou děti pohybovat volně s pocitem bezpečí.

⁹ *Www.ibesip.cz : dopravní výchova* [online]. 1998-2003 , 12.3.2007 [cit. 2007-03-14]. Dostupný z WWW: <www.ibesip.cz/dopravnivychova>.

Předběžná příprava dítěte je potřebná. Rozvíjí se pohybová koordinace a obratnost, vytvářejí důležité vlastnosti jako je samostatnost, odvaha, respekt k daným pravidlům a také reakce na pokyn dospělého.

9.4. Dopravní výchova na základních školách

Dopravní výchova je obor, který se na základní škole nevyučuje jako samostatný předmět. Žáci si učivo dopravní výchovy osvojují v jednotlivých tématech vybraných vyučovacích předmětů. Výsledkem je samostatný a bezpečný pohyb dítěte chodce a cyklisty v provozu na komunikacích. Součástí dopravní výchovy je výcvik dětí na dopravním hřišti. Dopravní hřiště jsou nezbytnou součástí dopravní výchovy. Výcvik na dopravních hřištích má řadu výhod. Děti si postupně zvykají na dopravní ruch a přizpůsobují tomu své chování. Učitel, který vede výuku na dopravních hřištích, by měl být odborně připraven. Osobnost učitele má z hlediska dopravní výchovy velký význam.

Výuka na dopravním hřišti však bohužel nedokáže nahradit výcvik v reálném provozu. Je ale velmi důležitá a v žádném případě tento druh výcviku nelze vynechat ani ničím nahradit. Opět je třeba zdůraznit význam správně vytvářených hodnot a postojů každého účastníka silničního provozu. Aby byl pohyb a jízda v provozu na komunikacích bezpečný, je třeba sebekázně, rozvážnosti a rozhodnosti, samozřejmě také slušnosti a zdvořilosti.

9.5. Dopravní výchova na středních školách

Dříve měli studenti možnost do výuky zařadit nepovinný předmět: „Řízení motorových vozidel“. Tento předmět se vyučoval podle učebních osnov. Studenti se vzdělávali v teoretických předmětech – pravidla provozu na pozemních komunikacích, konstrukce a údržba osobního automobilu, základy ovládání automobilu, zásady bezpečné jízdy a základy první pomoci. Pokud si studenti zvolili možnost absolvovat tento předmět, byli průběžně zkoušeni a jejich snažení bylo zakončeno zkouškou se zkušebním komisařem. Získali tak řidičský průkaz. Výuka tohoto předmětu však již na středních školách neprobíhá. Získání řidičských průkazů je tak v rukou autoškol. V současné době je situace taková, že uchazeči o řidičský průkaz přijdou do autoškol s minimálními znalostmi a musí se všechno učit od začátku. V dopravní výchově je samozřejmě důležité zvládnutí

školní látky, ale jde zejména o získání nových dovedností a získání nových zkušeností. Prakticky to znamená, že se žáci naučí zodpovědně a samostatně řešit dopravní situace.

V provozu je nutné vnímat hodně podnětů najednou. Je důležité, aby studenti uměli z množství informací vybrat ty, které jsou podstatné a vhodným způsobem byli zpracovávány. Jak již bylo řečeno, v současné době je zcela na vůli a dobrovolnosti učitelů, jakým způsobem přistoupí k výuce dopravní výchovy.

9.6. Dopravní výchova dospělých

V současné době se můžeme setkat s možností absolvování různých kurzů s dopravní tematikou. Účast na těchto kurzech může být dobrovolná nebo povinná. Řidiči z povolání si musí povinně zvyšovat svou odbornou způsobilost. Řidiči – amatéři se mohou takových kurzů účastnit, avšak není to jejich povinnost. Z dobrovolných kurzů jsou to např. tyto: kurz bezpečné jízdy, škola smyků, vyšší škola motorismu nebo třeba kondiční jízdy nabízené autoškolami.¹⁰

9.7. Besip (Bezpečnost silničního provozu)

Významnou institucí, která se zabývá problematikou dopravní výchovy, je BESIP. Oddělení BESIP (Bezpečnost silničního provozu) je součástí Ministerstva dopravy. Definiuje řešení silniční bezpečnosti na celostátní úrovni, koordinuje činnost subjektů státní správy i samosprávy, nestátních neziskových organizací, podnikatelských subjektů, škol, vědeckých institucí, podporuje aktivity na místní úrovni, realizuje preventivní komunikační aktivity včetně kampaní, podílí se na zabezpečování dopravní výchovy dětí, zabezpečuje zahraniční vztahy.

Pro efektivní spolupráci s partnery byla zřízena Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu, jejímž sekretariátem je oddělení BESIP.

¹⁰ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.

9.8. Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha)

Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha) je specializovanou organizací, první svého druhu v České republice. Tato organizace byla založenou v roce 1966. Zabývá se inženýrskou, projektovou a konzultační činností v oblasti městského dopravního inženýrství, především pro hlavní město Prahu, ale i pro ostatní pražské nebo mimopražské zákazníky.

Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy se podílí na dopravní výchově dospělých účastníků silničního provozu, dětí i školní mládeže. Část akcí zaměřených na prevenci dopravní nehodovosti probíhá ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR.

10. Gramotnost

Za gramotného človeka se kdysi označoval člověk, který ovládal čtení a psaní. Pokud se k těmto schopnostem přidalo i počítání, tak vzdělanostní úroveň jedince byla velmi vysoká. Získat možnost vzdělanosti nebylo v historii lidstva vůbec jednoduché. Změny ve společnosti, civilizační proces, zvyšující se nároky na vzdělání, změněné možnosti uplatnění se na trhu práce rozvinuli obsah termínu gramotnost.¹¹

Význam pojmu gramotnost se mění současně se změnou kulturního prostředí člověka. Gramotnost je obecně chápána jako schopnost člověka číst a psát, avšak tento pojem je mnohem širší. Týká se mnoha oblastí a úzce souvisí s kulturní existencí každého z nás.

10.1. Úrovně chápání gramotnosti

V první oblasti se gramotnost chápe jako individuální schopnost jedince číst a psát, přičemž tato schopnost sahá od základního dešifrování textu, po aktivitu ve vytváření významu čtenářem.

Další oblast preferuje funkčnost gramotnosti jako schopnosti efektivní aplikace získaných vědomostí a zručností při řešení každodenních životních situací. Za gramotného jedince potom označujeme takový, který schopnost číst a psát prakticky používá na řešení každodenních životních situací, při vlastním duševním rozvoji, v sociální komunikaci s užším, ale i širším sociálním okolím. Takto gramotný subjekt disponuje určitými klíčovými kompetencemi.

Prizpůsobení se vnějšímu světu, vlastně adaptace je atributem tohoto okruhu gramotnosti, který klade důraz na potřebu zvládání požadavků dané společnosti. Důležitá je úroveň kvality života, kterou je schopen jedinec dosáhnout prostřednictvím vlastní gramotnosti v měnícím se vnějším světě.

¹¹ PUPALA, B., ZÁPOTOČNÁ, O., *Vzdelávanie ako formovanie kultúrnej gramotnosti : Predškolská a elementárna pedagogika*. 1. vyd. Praha : Portál, 2001. 128 s. ISBN 80-7178-585-7.

V této úrovni gramotnosti se preferuje vlastní aktivita jednotlivce v tvorbě kulturní produkce společnosti. V dnešní expandující společnosti nepostačuje pasivní přizpůsobení se, obklopujícímu kulturnímu prostředí, ale subjekt potřebuje disponovat takovými kompetencemi, které mu umožňují aktivně se podílet na kulturním dění společnosti.

Dopravní gramotnost je odrazem správné a systematické dopravní výchovy.¹²

¹² PUPALA, B., ZÁPOTOČNÁ, O., *Vzdelávanie ako formovanie kultúrnej gramotnosti : Predškolská a elementárna pedagogika*. 1. vyd. Praha : Portál, 2001. 128 s. ISBN 80-7178-585-7.

11. Dotazníkové šetření – vlastní výzkum

Dotazníkové šetření je metoda shromažďování dat o respondentech v rámci primárního výzkumu, založená na využití více či méně sofistikovaných dotazníků. Každý respondent buď odpovídá na stejnou sadu otázek pokládaných ve stejném pořadí a stejným způsobem školenými tazateli (řízený rozhovor, nejpřesnější výsledky, nejdražší), anebo dotazníky vyplňují respondenti samostatně.¹³

Vlastní výzkum byl proveden částečně osobně a částečně prostřednictvím elektronického přeposlání dotazníků. Dotazníkové šetření proběhlo v měsících únor – březen roku 2007 na vzorku 80 vysokoškolských studentů. Dotazování byli studenti čtyř vysokých škol nacházejících se v Praze 6 až 10. Zařazeny byly dvě vysoké školy veřejné a dvě vysoké školy soukromé. Vybranými školami byli: Česká zemědělská univerzita (ČZU) se sídlem v Kamýcké ulici v Praze 6, České vysoké učení technické (ČVUT) se sídlem v Zikově ulici v Praze 6, Vysoká škola hotelová, s. r. o. (VŠH) se sídlem ve Svědnické ulici v Praze 8 a Soukromá vysoká škola ekonomických studií, s. r. o. (SVŠES) mající sídlo v Lindnerově ulici v Praze 8. V každé z těchto čtyř vysokých škol bylo studenty vyplněno 20 dotazníků. Celkový počet studentů účastnících se dotazníkového šetření byl 80 studentů. Respondenti reprezentovali segment vysokoškolských studentů, z čehož je patrná věková kategorie. Byly preferovány otázky uzavřeného charakteru pro snadnější vyhodnocení, avšak otázky otevřeného charakteru jsou také zařazeny. U většiny otázek existovala možnost odpovědět otevřenou formou.

Při sestavování dotazníků byla dodržována struktura:

- Úvod, který respondentům poskytuje informace o tom, kdo výzkum provádí, jaký je jeho účel a použití, a je zde vyjádřeno poděkování za pečlivost a ochotu respondentů.
- Obsahová část, zahrnuje postupně řazené otázky. První část se zabývala otázkou využívání dopravních služeb, znalost subjektů zabývajících se problematikou dopravních služeb a spokojenost s poskytováním takových služeb. Druhá část se zaměřovala na preferenci způsobu získávání informací o

¹³ PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 350 s.

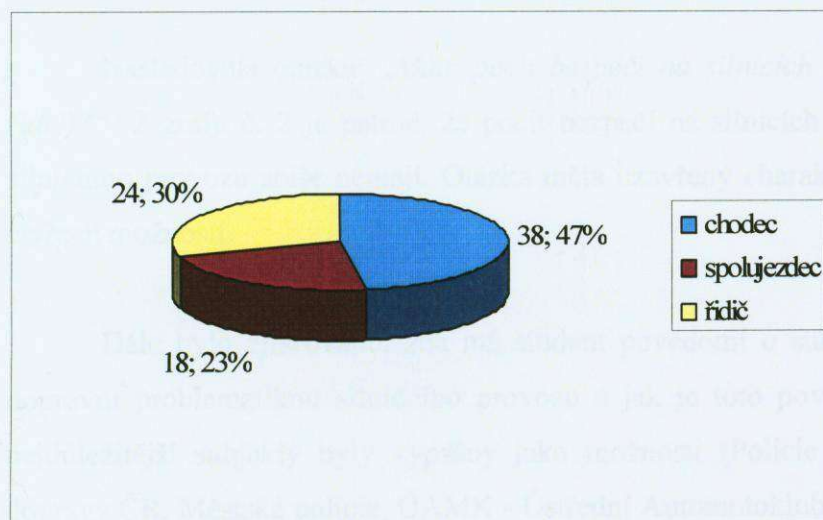
dopravních službách, názor na negativní vlivy dopravy a místo setkání se s dopravní výchovou.

- Obsahuje demografický údaj o respondentech, jakým je pohlaví. Položena je otázka vlastnictví řidičského oprávnění a názvu navštěvované vysoké školy.

První otázka pomyslné první části dotazníku je formulována jako oznamovací věta: „Jste účastníkem silničního provozu nejčastěji jako... „ Respondent vybíral jednu z nabízených možností. Možnostmi odpovědí byly: chodec, spolujezdec nebo řidič. V této části je zjišťováno, jakým způsobem se respondent účastní silničního provozu. Na základě vyhodnocení jsme zjistili, že se respondenti zkoumaného segmentu nejčastěji účastní silničního provozu jako chodci.

Graf č. 1

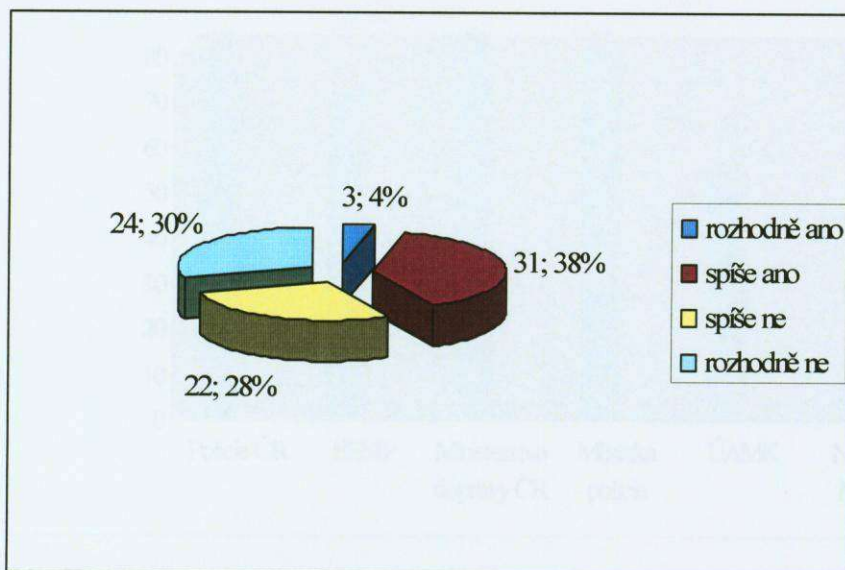
Účast v silničním provozu



Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 2

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



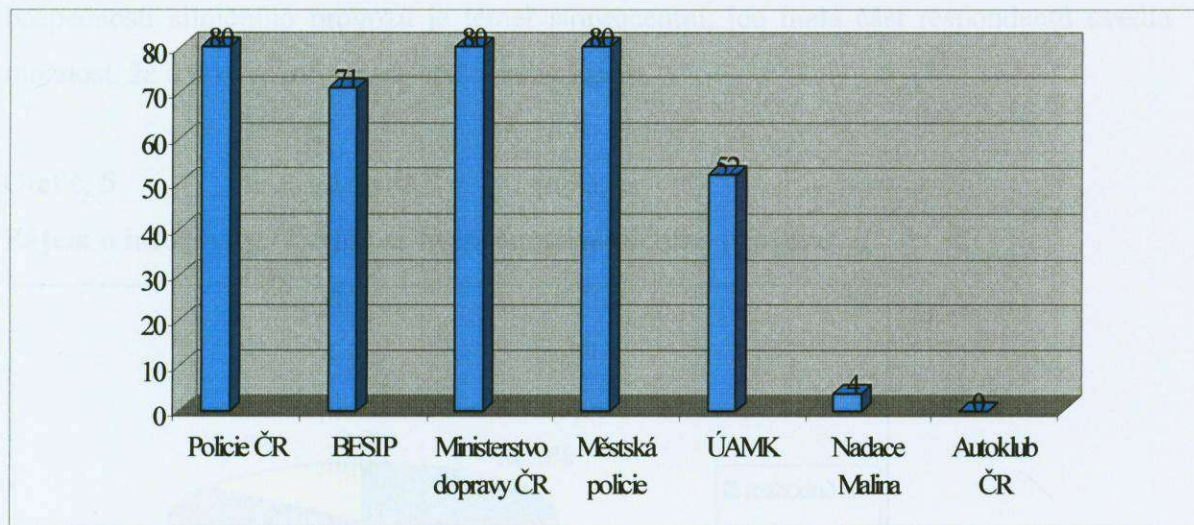
Zdroj: vlastní šetření

Následovala otázka: „Máte pocit bezpečí na silnicích (jako chodec, spolujezdec, řidič)?“ Z grafu č. 2 je patrné, že pocit bezpečí na silnicích respondenti jako účastníci silničního provozu spíše nemají. Otázka měla uzavřený charakter s možnostmi výběru ze čtyřech možností.

Dále bylo zjišťováno, zda má student povědomí o subjektech, které se zabývají dopravní problematikou silničního provozu a jak je toto povědomí hluboké. Jednotlivé nejdůležitější subjekty byly vypsány jako možnosti (Policie ČR, BESIP, Ministerstvo dopravy ČR, Městská policie, ÚAMK - Ústřední Automotoklub, Nadace Malina, Autoklub ČR). Respondent mohl označit jednu nebo více možností. V další otázce měl ohodnotit, na jaké úrovni tyto znalosti jsou. Možnosti vlastního hodnocení byly: velmi, dost, moc ne nebo vůbec ne. Povědomí o známých subjektech, jakými jsou Ministerstvo dopravy ČR, Městská policie ČR a Policie ČR je stoprocentní. BESIP a ÚAMK označila také téměř většina dotazovaných. Nadace Malina je podle zjištěných údajů subjekt povědomý pouhým čtyřem respondentům. Autoklub ČR z osmdesáti dotazovaných neoznačil ani jediný student. Povědomí o tomto subjektu je tedy nulové.

Graf č. 3

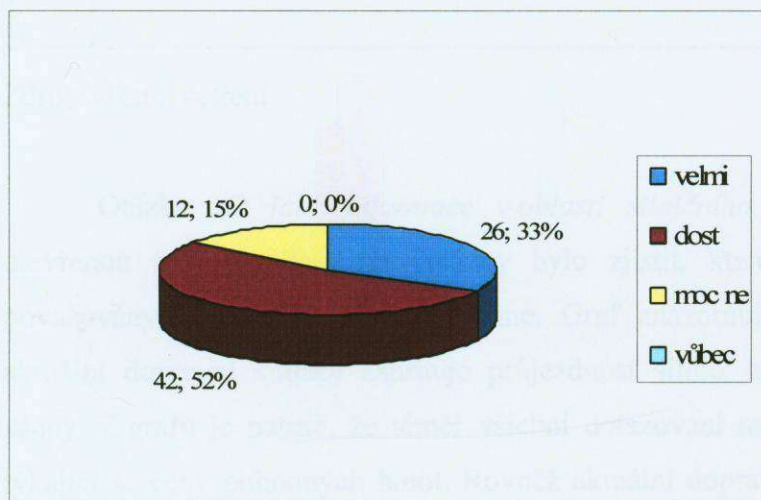
Povědomí o subjektech spojených s dopravní problematikou



Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 4

Povědomí o subjektech spojených s dopravní problematikou



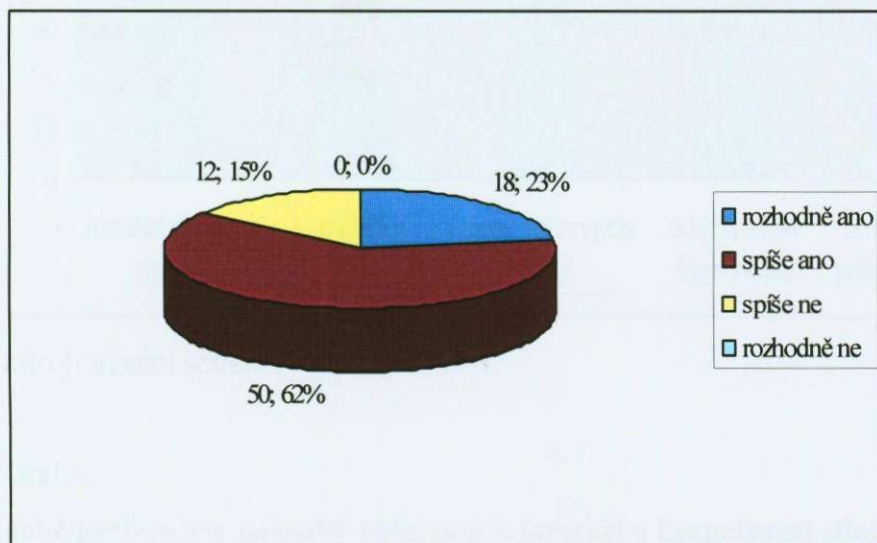
Zdroj: vlastní šetření

Z grafu č. 4 je zřejmé, že více než polovina respondentů považuje své povědomí o subjektech spojených s dopravní problematikou za dost dobré. Tato otázka měla uzavřený charakter a studenti měli na výběr ze čtyř možností. Žádný ze studentů neoznačil jako odpověď vůbec, všichni dotazovaní mají tedy o subjektech spojených s dopravní problematikou povědomí.

Další část dotazníku zjišťuje zájem respondentů o informace o silničním provozu a preference způsobů získávání těchto informací. Zájem o informace týkajících se bezpečnosti silničního provozu je téměř stoprocentní, jen malá část respondentů uvedla možnost, že o takové informace spíše nemá zájem.

Graf č. 5

Zájem o informace týkající se bezpečnosti silničního provozu

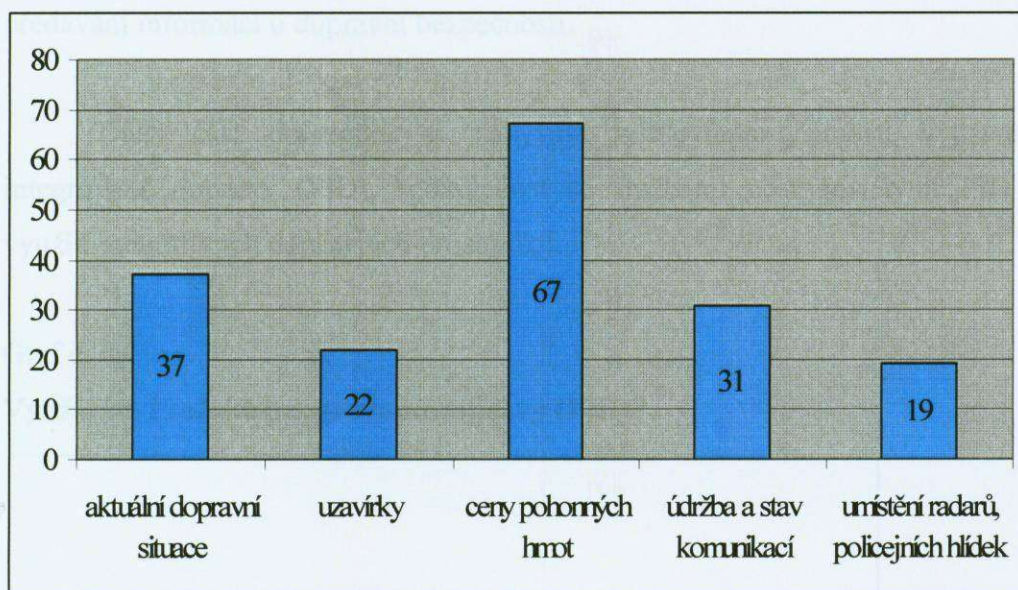


Zdroj: vlastní šetření

Otázka „O jaké informace v oblasti silničního provozu máte zájem?“ měla otevřenou formu. Cílem této otázky bylo zjistit, které informace jsou respondenty považovány za důležité a vyhledávané. Graf znázorňuje nejčastější odpovědi. Pojem aktuální dopravní situace zahrnuje průjezdnost silnic, aktuální nehody nebo dopravní zácpy. Z grafu je patrné, že téměř všichni dotazovaní mají největší zájem o informace týkající se ceny pohonných hmot. Rovněž aktuální dopravní situace je žádaným druhem informací.

Graf č. 6

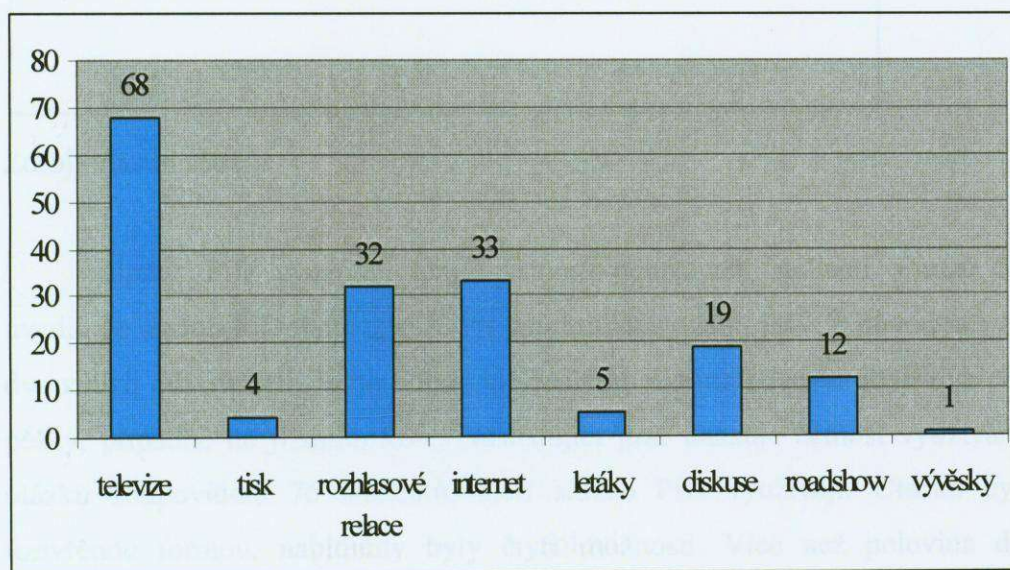
O jaké informace v oblasti silničního provozu máte zájem?



Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 7

Jaké preferujete způsoby získávání informací o bezpečnosti silničního provozu?



Zdroj: vlastní šetření

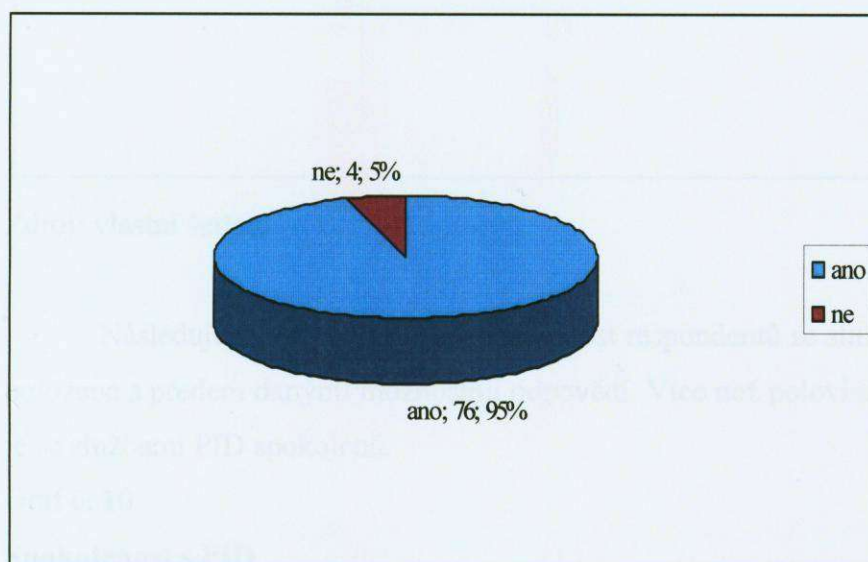
Graf č. 7 přehledně vykazuje způsoby preference informací o bezpečnosti silničního provozu. Studenti označovali způsoby získávání informací, kterým dávají přednost. Otázka byla uzavřeného charakteru s možností zaškrtnout jednu nebo více

variant. Nejvíce označovanou odpovědí byla televize, necelá polovina dotazovaných označila rozhlasové relace a internet. Svědčí to o významném postavení médií při předávání informací o dopravní bezpečnosti.

Další část dotazníku se zabývala zjišťováním četnosti využívání Pražské integrované dopravy (PID), spokojenost se službami poskytovanými PID a možnost využití jednotlivých dopravních prostředků.

Graf č. 8

Využíváte Pražské integrované dopravy (PID)?

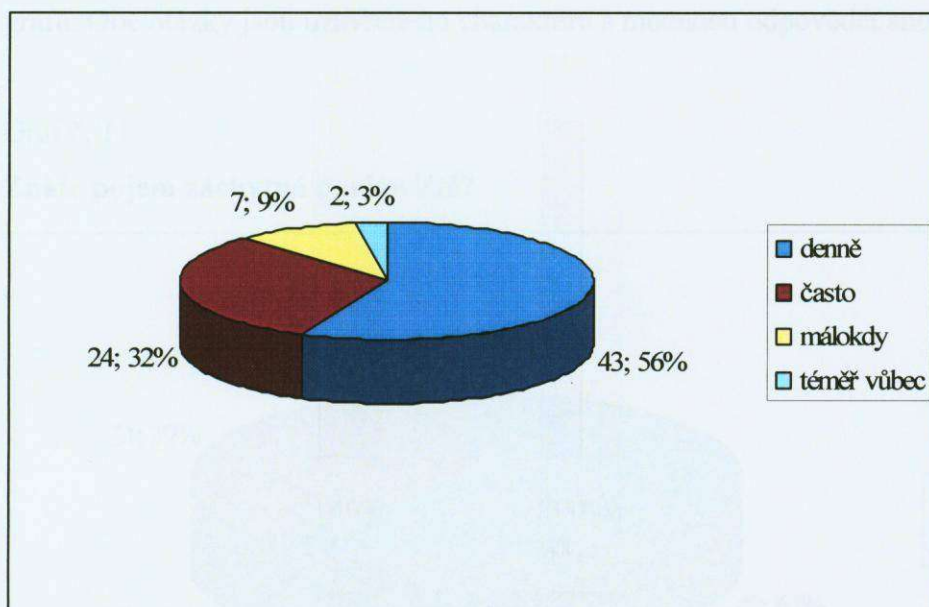


Zdroj: vlastní setření

Služeb PID využívají téměř všichni dotazovaní studenti. Pouze čtyři studenti uvedli, že služeb PID nevyužívají. Při ústním dotazování, jaký je důvod nevyužívání PID, dva z nich odpověděli, že se dopravují osobním automobilem a zbylí dva chodí zásadě pěšky, případně na jízdním kole. Následující graf ukazuje četnost využívání PID. Tuto otázku zodpovíдало 76 studentů, kteří služeb PID využívají. Otázka byla položena uzavřenou formou, nabídnuty byly čtyři možnosti. Více než polovina dotazovaných uvedla, že služeb PID využívá denně.

Graf č. 9

Četnost využívání PID

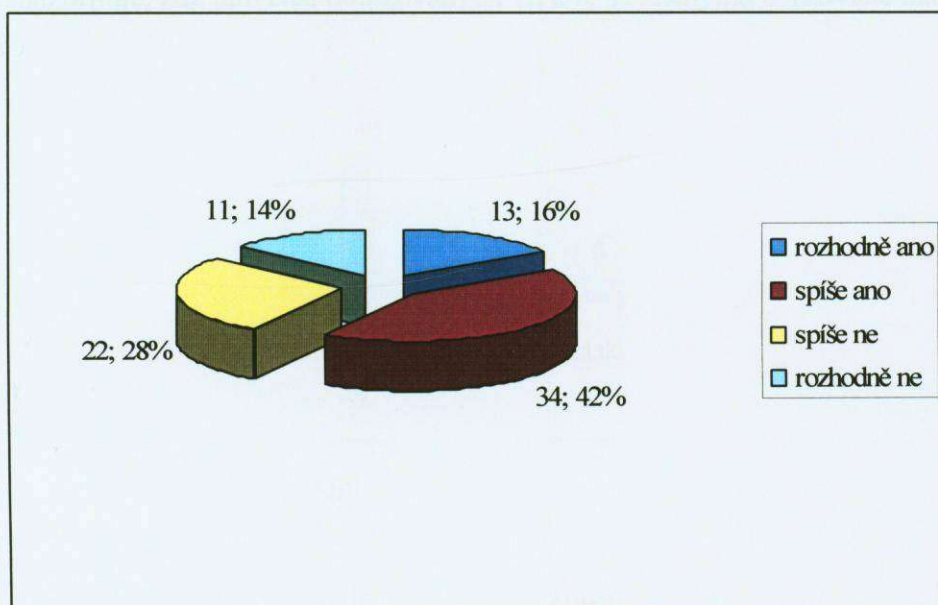


Zdroj: vlastní šetření

Následující graf znázorňuje spokojenost respondentů se službami PID. Otázka byla položena s předem danými možnostmi odpovědí. Více než polovina dotázaných uvedla, že je se službami PID spokojená.

Graf č. 10

Spokojenost s PID

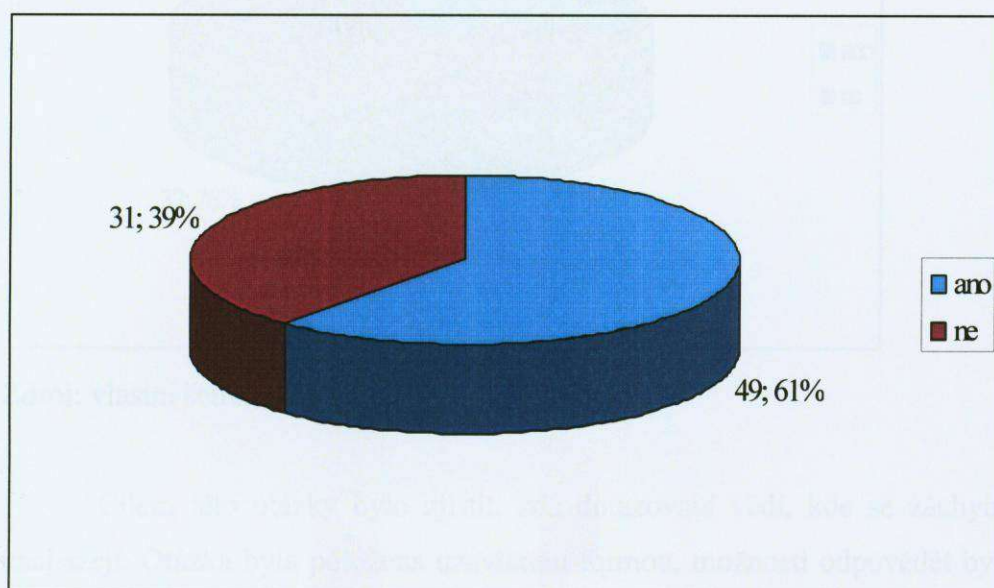


Zdroj: vlastní šetření

Další otázka dotazníku zněla: „Znáte pojem záchytná parkoviště a víte, kde jsou v Praze 6-10 umístěna?“ Informace získané z odpovědí studentů jsou zpracovány do dvou grafů. Obě otázky jsou uzavřeného charakteru s možností odpovědět ano-ne.

Graf č. 11

Znáte pojem záchytná parkoviště?

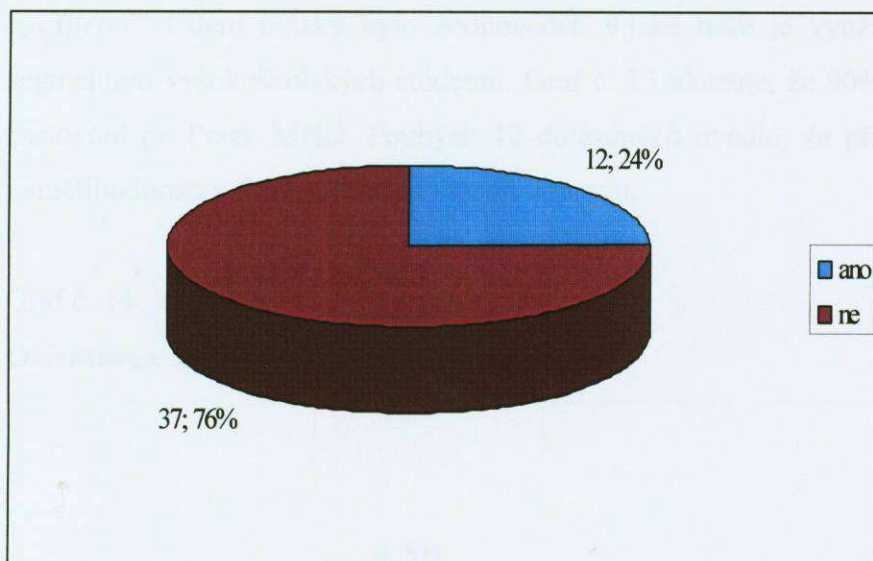


Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 11 ukazuje, že 49 respondentů pojem záchytná parkoviště zná. Následující graf znázorňuje, zda tato část dotazovaných ví, kde se záchytná parkoviště nacházejí.

Graf č. 12

Víte, kde se záchytná parkoviště v Praze 6-10 nacházejí?

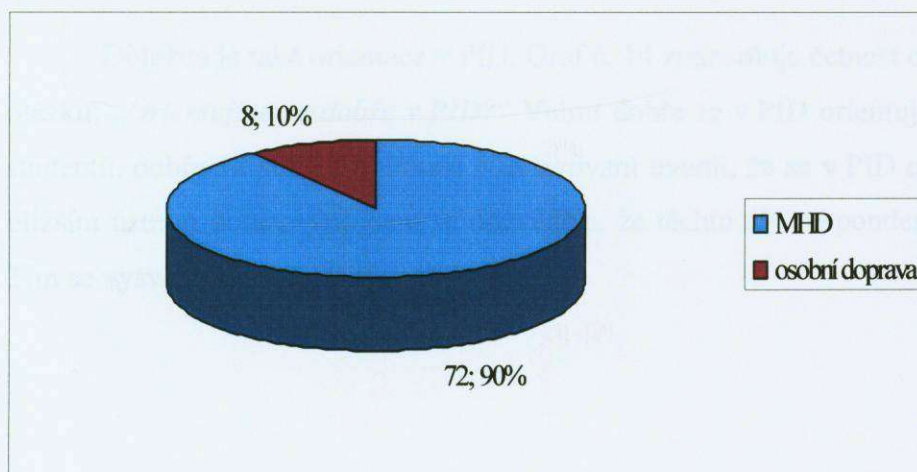


Zdroj: vlastní šetření

Cílem této otázky bylo zjistit, zda dotazovaní vědí, kde se záchytná parkoviště nacházejí. Otázka byla položena uzavřenou formou, možnosti odpovědět byly ano-ne. Ze 49 studentů, kteří znali pojem záchytná parkoviště, 76%, tedy 37 studentů vědělo, kde se záchytná parkoviště v Praze 6-10 nacházejí.

Graf č. 13

Nejčastější způsob cestování po Praze za účelem návštěvy pamětihodností

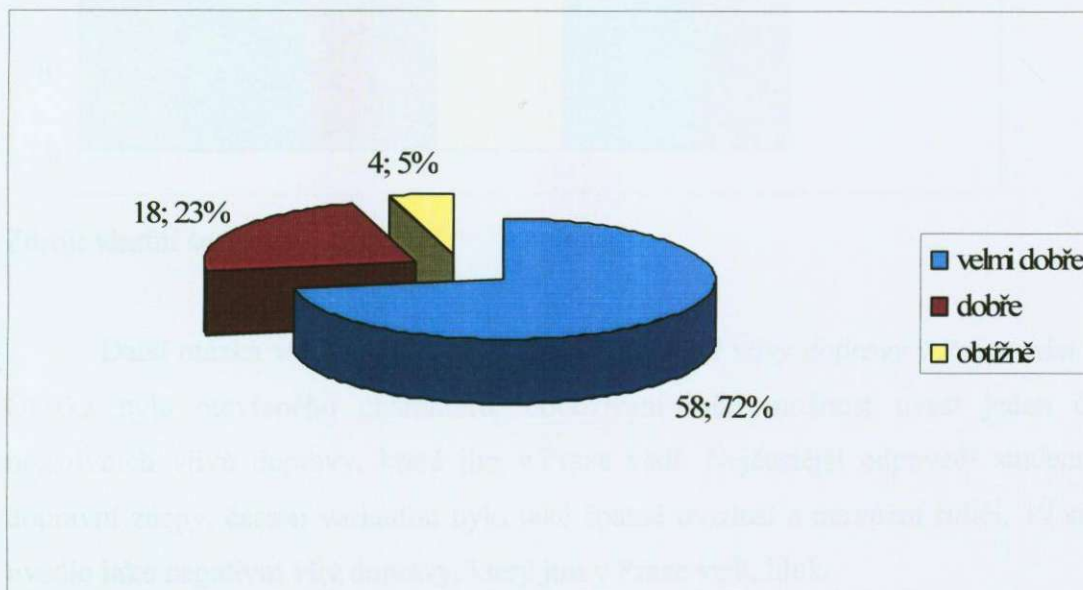


Zdroj: vlastní šetření

Další otázkou v dotazníku, která byla respondentům položena, byla: „*Cestujete-li po Praze za účelem návštěvy historických pamětihodností, jaké dopravy nejčastěji využijete?*“ Cílem otázky bylo zodpovědět, v jaké míře je využívána městská doprava segmentem vysokoškolských studentů. Graf č. 13 ukazuje, že 90% studentů preferuje při cestování po Praze MHD. Pouhých 12 dotázaných uvedlo, že při návštěvě historických pamětihodností v Praze preferují vlastní dopravu.

Graf č. 14

Orientace v PID

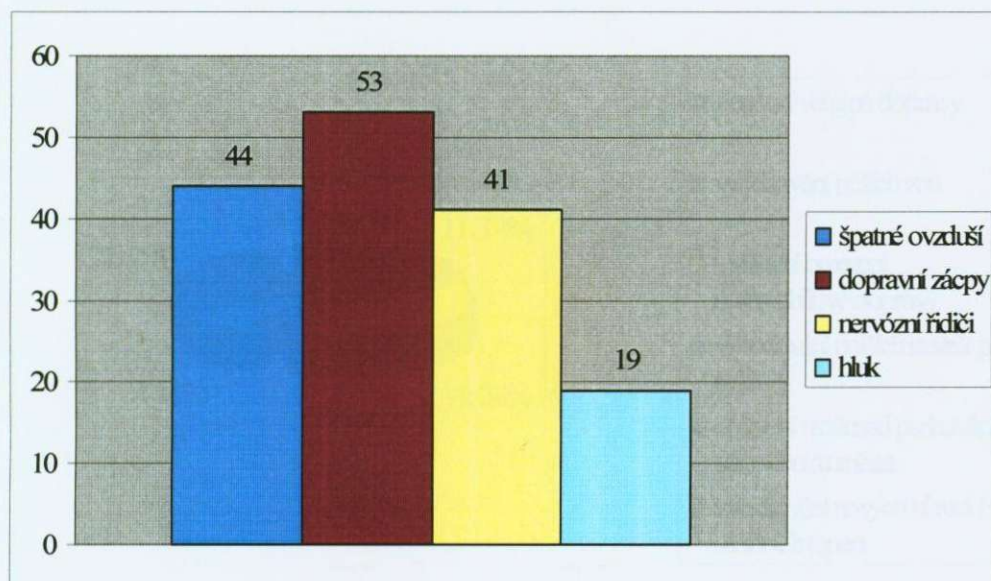


Zdroj: vlastní šetření

Důležitá je také orientace v PID. Graf č. 14 znázorňuje četnost odpovědí na otázku: „*Orientujete se dobře v PID?*“ Velmi dobře se v PID orientuje více než polovina studentů, dobře 18 studentů. Pouze 4 dotazovaní uvedli, že se v PID orientují obtížně. Při bližším ústním dotazování jsem se dozvěděla, že těchto 5% respondentů v Praze nebydlí. Tím se vysvětluje obtížná orientace v PID.

Graf č. 15

Jaké negativní vlivy dopravy v Praze vám vadí?

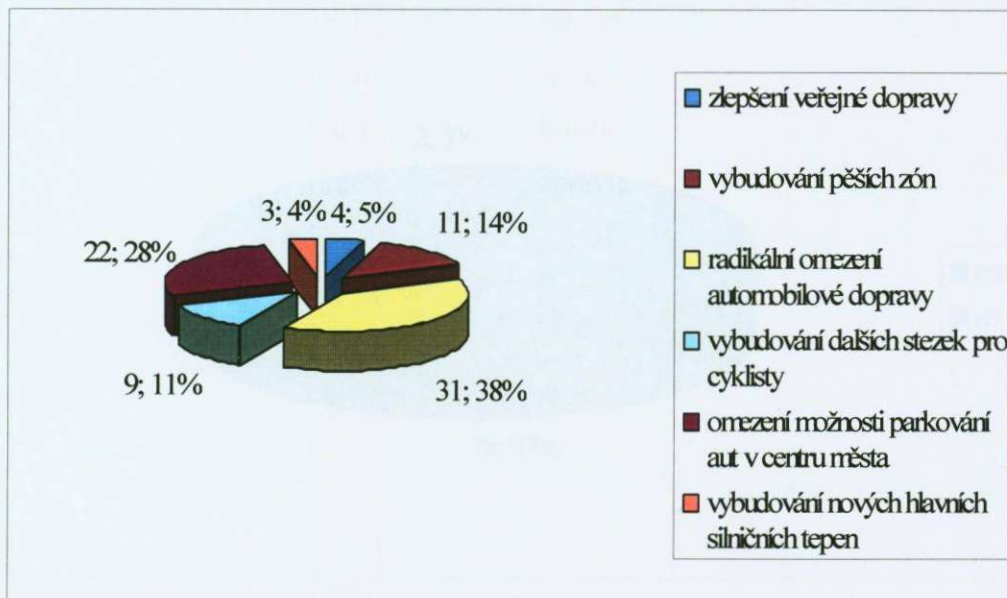


Zdroj: vlastní šetření

Další otázka v dotazníku zněla: „*Jaké negativní vlivy dopravy v Praze vám vadí?*“ Otázka byla otevřeného charakteru, dotazovaní měli možnost uvést jeden či více negativních vlivů dopravy, které jim v Praze vadí. Nejčastější odpovědi studentů byly dopravní zácpy, častou variantou bylo také špatné ovzduší a nervózní řidiči. 19 studentů uvedlo jako negativní vliv dopravy, který jim v Praze vadí, hluk.

Graf č. 16

Který z přístupů by nejúčinněji vyřešil ekologické problémy ve městech?

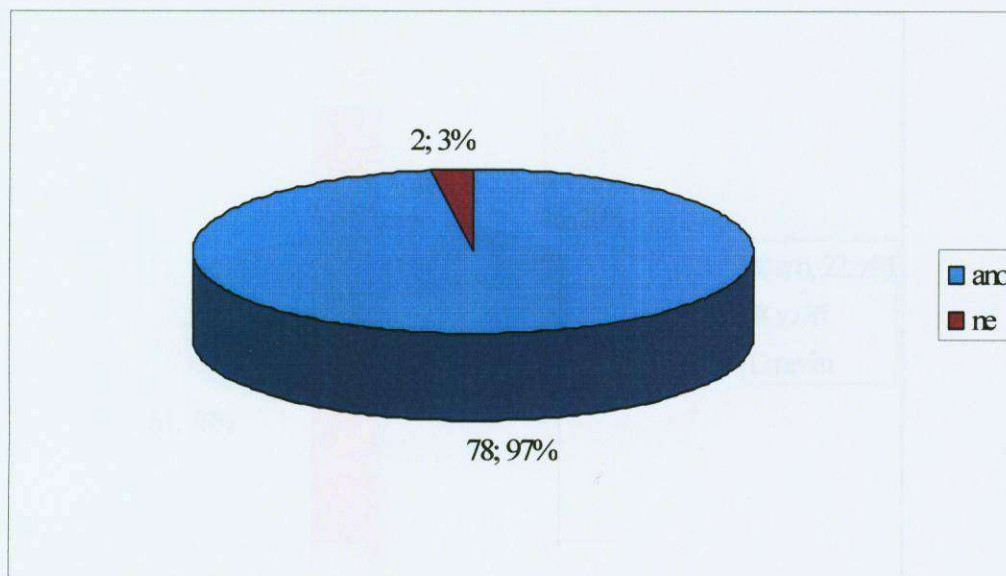


Zdroj: vlastní šetření

„Který z přístupů by nejúčinněji vyřešil ekologické problémy ve městech?“ Tak byla položena následující otázka v dotazníku. Respondenti měli na výběr ze šesti možných variant, označit měli jednu z nich a to tu, kterou považovali za nejúčinnější způsob řešení ekologických problémů ve městech. Radikální omezení automobilové dopravy označilo za nejúčinnější způsob celých 38% studentů. 22 studentů, tedy 28%, uvedlo, že by se měla omezit možnost parkování v centru města. Vybudování dalších stezek pro cyklisty a vybudování pěších zón jsou považovány za ekologické přístupy pro téměř shodný počet dotazovaných. 4 studenti by zlepšili veřejnou dopravu ve městech. 4% studentů si myslí, že účinný přístup k ekologickým problémům ve městě by zlepšilo vybudování nových hlavních silničních tepen.

Graf č. 17

Víte, jaká je nejvyšší povolená rychlost v obci?



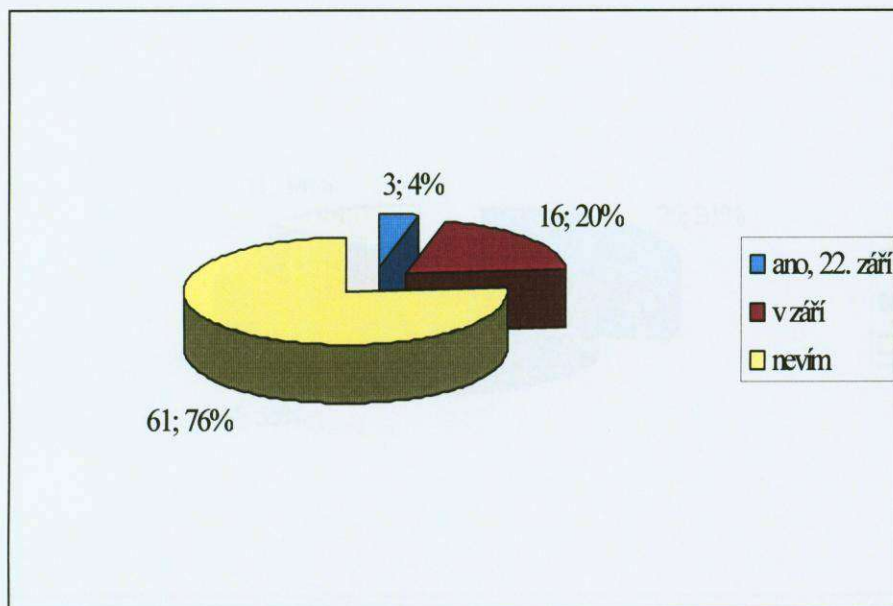
Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 17 ukazuje znalost zkoumaného segmentu nejvyšší povolené rychlosti v obci. 97% studentů vědělo, že nejvyšší povolená rychlost v obci je 50 km/hod. Pouze dva respondenti uvedli, že nejvyšší povolenou rychlostí v obci je 60 km/hod, což dokazuje jejich neznalost.

Cílem otázky: „Víte, kdy se koná Evropský den bez aut?“ bylo zjistit, jaké mají respondenti povědomí o akcích konajících se pravidelně každý rok. Z grafu č. 18 je zřejmé, že povědomí o konání Evropského dne bez aut nemá ani čtvrtina dotazovaných. 20% studentů uvedlo pouze měsíc, ve kterém se tento významný den koná. Pouze 4 dotazovaní věděli přesně, kdy se tento den koná. Zbylých 76% nevědělo.

Graf č. 18

Víte, kdy se koná Evropský den bez aut?

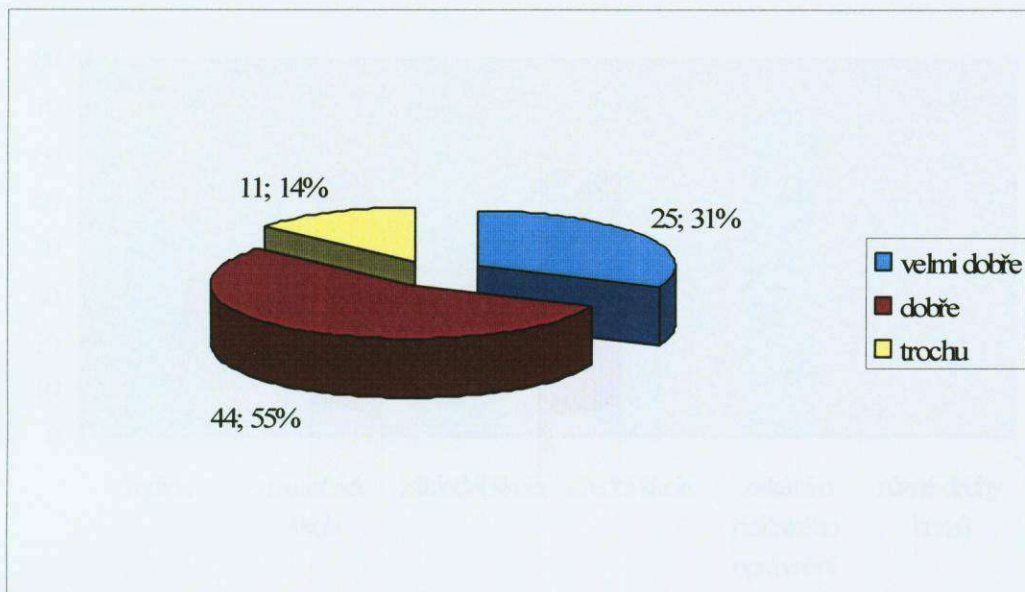


Zdroj: vlastní šetření

„Jak dobře ovládáte pravidla silničního provozu, dopravní značky, aj.?“ Tato otázka měla za úkol zodpovědět úroveň jejich znalostí pravidel silničního provozu, dopravních značek, aj. Otázka měla charakter uzavřený s možností výběru. Možnosti odpovědi byly následující: velmi dobře, dobře a trochu. Z grafu č. 19 je zřejmé, že nejčastěji svou znalost pravidel silničního provozu, dopravních značek, aj. ohodnotili studenti jako dobrou. 25 respondentů uvedlo, že jejich úroveň znalostí je velmi dobrá, 11 studentů ovládá pravidla silničního provozu, dopravních značek aj., trochu.

Graf č. 19

Jak dobře ovládáte pravidla silničního provozu, dopravní značky, aj.?

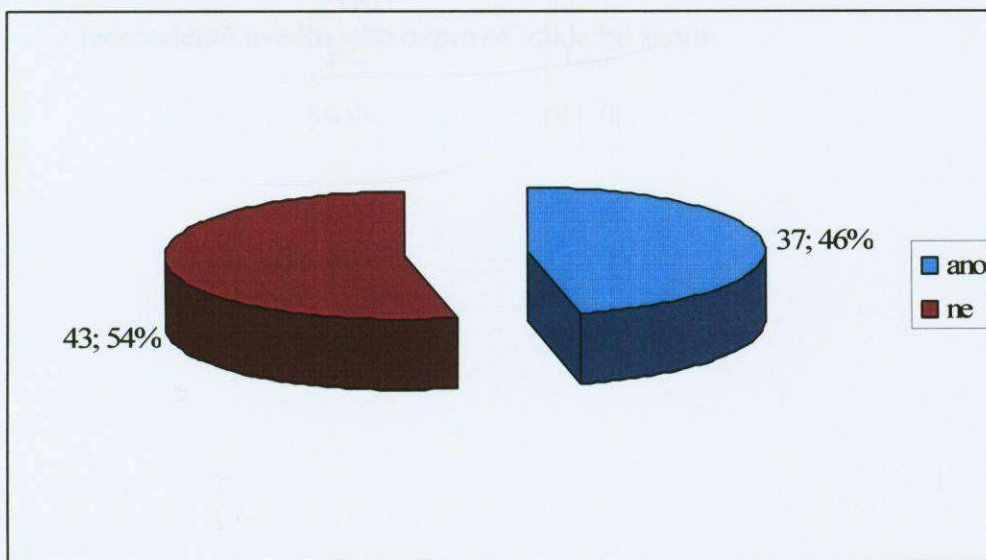


Zdroj: vlastní šetření

Důležitou informaci nám podává graf č. 20, který ukazuje odpovědi studentů na otázku: „*Uměli byste dobře poskytnout první pomoc?*“. Otázka měla uzavřený charakter s možnostmi odpovědět ano-ne. Větší část dotazovaných by neuměla dobře poskytnout první pomoc. Toto zjištění je alarmující.

Graf č. 20

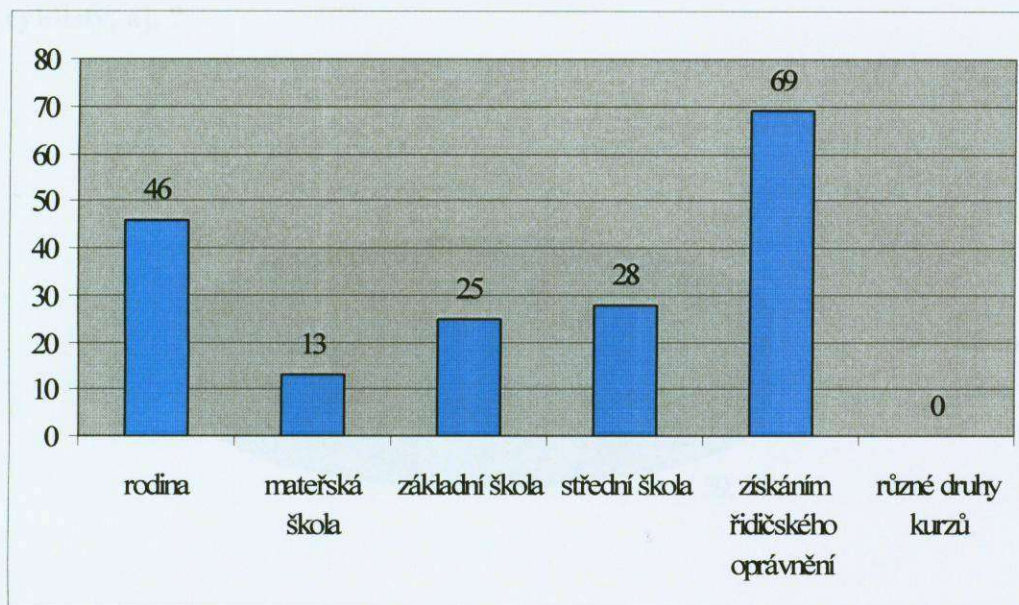
Uměli byste dobře poskytnout první pomoc?



Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 21

Kde jste se setkal/a s dopravní výchovou?

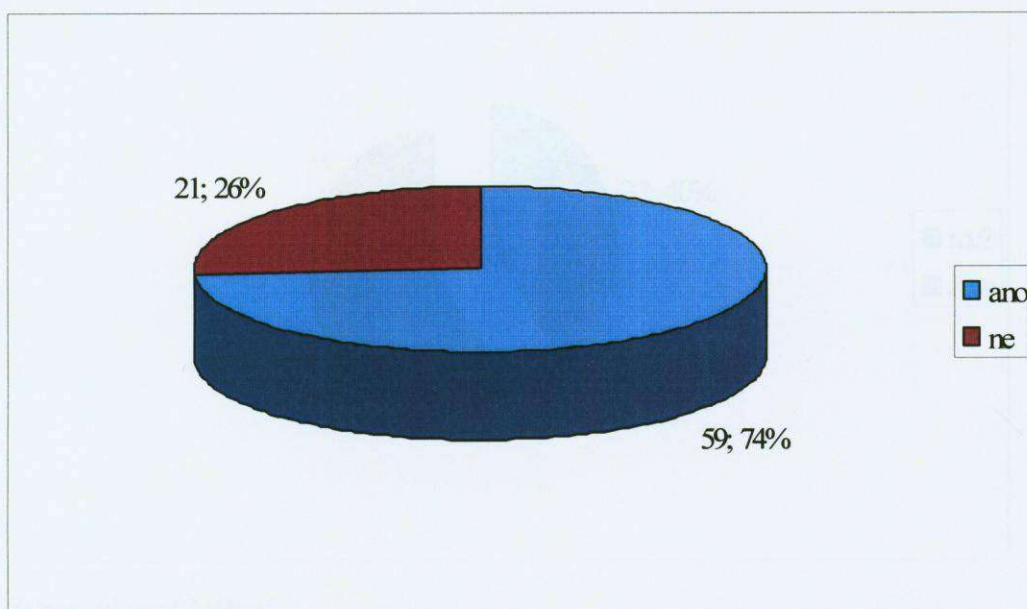


Zdroj: vlastní šetření

Cílem otázky: „Kde jste se setkal/a s dopravní výchovou?“ bylo zjistit, kde všude se respondenti setkali s dopravní výchovou. Otázka měla charakter uzavřený, studenti měli možnost označit více odpovědí. Celkem bylo dáno šest možných odpovědí, a to: rodina, mateřská škola, základní škola, střední škola, získání řidičského průkazu nebo různé druhy kurzů. Nejvíce dotazovaných uvedlo, že se s dopravní výchovou setkali získáním řidičského průkazu. Také rodina je významným zdrojem dopravní výchovy, tuto možnost označilo 46 studentů. Na střední škole se s dopravní výchovou setkala 28 respondentů, o 3 méně respondentů uvedlo jako odpověď základní školu.

Graf č. 22

Účastnila jste se někdy výukového programu na dětských dopravních hřištích, pro cyklisty, aj. ?



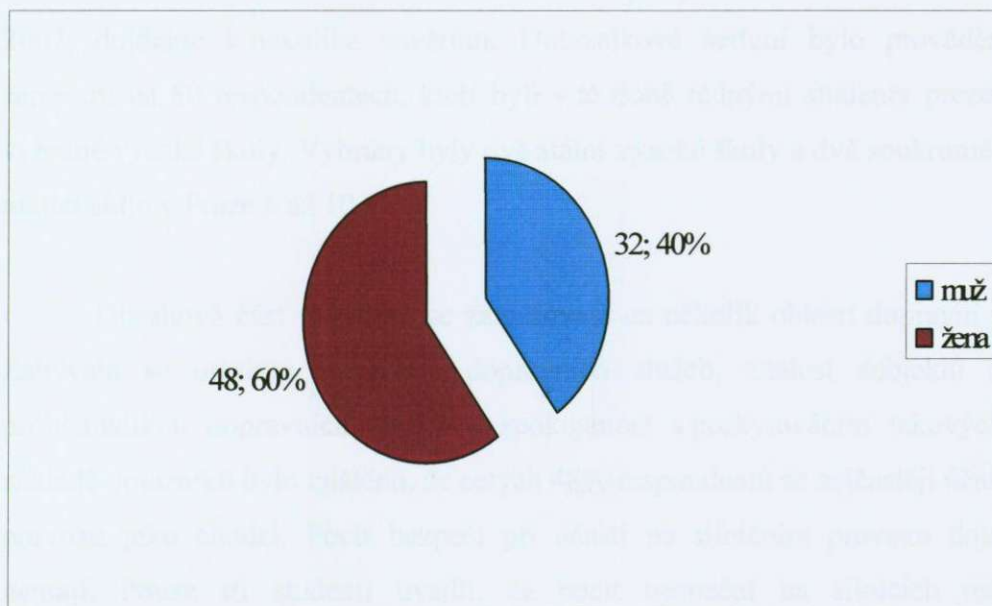
Zdroj: vlastní šetření

Z grafu č. 22 je zřejmé, že účast ve výukovém programu na dětských dopravních hřištích, pro cyklisty, aj. je většinová. 74%, tedy 59 dotazovaných uvedlo, že se takového programu někdy zúčastnili. Otázka měla uzavřený charakter, možnosti odpovědět byly ano-ne.

Závěrečná část dotazníku zjišťovala zejména demografické údaje o respondentech. Graf č. 23 znázorňuje poměr mužů a žen všech respondentů. Dotazníkového šetření se účastnilo více žen, 60%.

Graf č. 23

Pohlaví respondentů

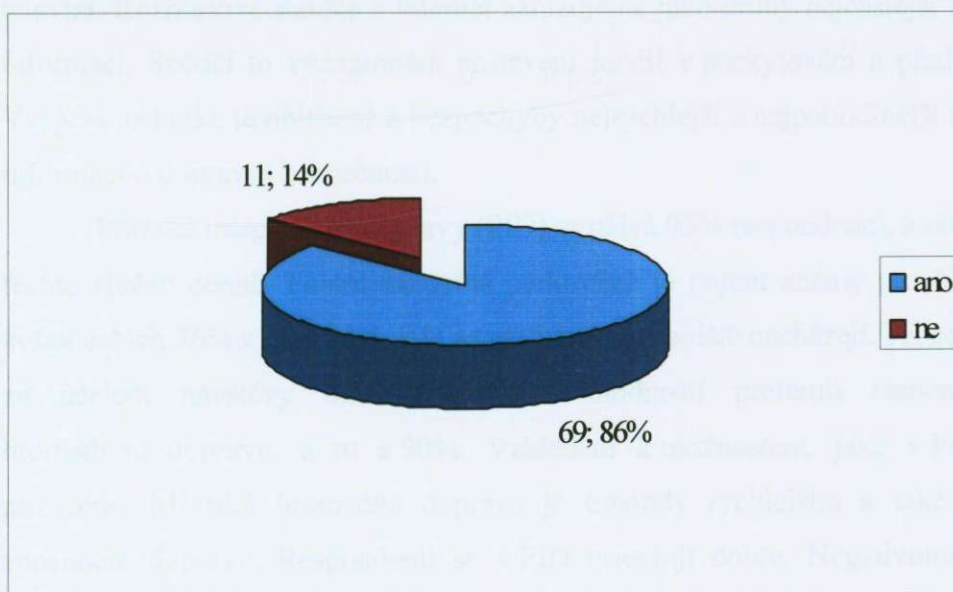


Zdroj: vlastní šetření

Poslední otázkou v dotazníku byla: „*Jste majitelem řidičského oprávnění?*“ Cílem otázky bylo zjistit, kolik z dotazovaných vlastní řidičský průkaz. 69 studentů řidičský průkaz vlastní, zbylých 11 dotazovaných majiteli nejsou.

Graf č. 24

Jste majitelem řidičského oprávnění?



Zdroj: vlastní šetření

11.1. Závěr dotazníkového šetření

Shrneme-li dotazníkové šetření, které bylo prováděno v měsících únor – březen 2007, dojdeme k několika závěrům. Dotazníkové šetření bylo prováděno v průběhu semestru na 80 respondentech, kteří byli v té době řádnými studenty prezenčního studia vybrané vysoké školy. Vybrány byly dvě státní vysoké školy a dvě soukromé vysoké školy mající sídlo v Praze 6 až 10.

Obsahová část výzkumu se zaměřovala na několik oblastí dopravní problematiky. Zabývala se otázkou využívání dopravních služeb, znalost subjektů zabývajících se problematikou dopravních služeb a spokojenost s poskytováním takových služeb. Na základě dotazníků bylo zjištěno, že celých 48% respondentů se nejčastěji účastní silničního provozu jako chodci. Pocit bezpečí při účasti na silničním provozu dotazovaní spíše nemají. Pouze tři studenti uvedli, že pocit bezpečí na silnicích rozhodně mají. Z dotazníkového šetření vyplívá, že povědomí o subjektech spojených s dopravní problematikou má většina respondentů, celých 85%. Největší zájem mají dotazovaní o informace týkající se silničního provozu zahrnující ekonomickou stránku poskytování těchto služeb, tedy ceny pohonných hmot. Zajímavá je pro tento segment také aktuální dopravní situace a údržba a stav komunikací.

Dále byla zjišťována preference způsobu získávání informací o dopravních službách, názor na negativní vlivy dopravy a místo setkání se s dopravní výchovou. Šedesát osm studentů preferuje jako způsob získávání informací o dopravních službách televizi. Rozhlasové stanice a internet zařazujeme jako druhý nejčastější způsob získávání informací. Svědčí to významném postavení médií v poskytování a předávání informací. Vyspělá technika je oblíbený a bezpochyby nejrychlejší a nejpohodlnější způsob získávání informací o dopravní bezpečnosti.

Pražské integrované dopravy (PID) využívá 95% respondentů, z nichž 57% využívá těchto služeb denně. Pojem záchytná parkoviště je pojem známý pro 61% respondentů, avšak celých 76% z nich neví, kde se záchytná parkoviště nacházejí. Při cestování po Praze za účelem návštěvy historických pamětihodností preferují respondenti městskou hromadnou dopravu, a to z 90%. Vzhledem k možnostem, jaké v Praze jsou, je to přirozené. Městská hromadná doprava je mnohdy rychlejší a také ekonomičtější způsobem dopravy. Respondenti se v PID orientují dobře. Negativními vlivy dopravy v Praze, které respondentům vadí, jsou zejména dopravní zácpy. Špatné ovzduší a nervózní

řidiči jsou považovány za negativní pro více než polovinu respondentů. 38% respondentů si myslí, že nejúčinnějším přístupem řešení ekologických problémů ve městech by bylo radikální omezení automobilové dopravy. Jaká je nejvyšší povolená rychlost v obci věděla téměř většina, pouze dva studenti uvedli, že je tato rychlost vyšší, tudíž nevěděli. Překvapující bylo zjištění, že 67% respondentů nevědělo, kdy se koná Evropský den bez aut. Pouze tři respondenti znali přesné datum konání Evropského dne bez aut. 54% respondentů by neumělo dobře poskytnout první pomoc. Vzhledem k tomu, že 86% respondentů je majiteli řidičského oprávnění, bylo předpokládáno, že procento těch, kteří by uměli dobře poskytnout první pomoc, bude mnohem vyšší. Právě 69 respondentů se setkala s dopravní výchovou právě získáním řidičského oprávnění. Důležitým zdrojem pro segment vysokoškolských studentů je také rodina. Střední, základní a mateřská škola byla popsána respondenty jako neméně důležitý zdroj dopravní výchovy. Výukového programu na dětských hřištích se někdy zúčastnilo 74% respondentů. Výzkumu se účastnilo 60% žen a 40% mužů.

Při určování cílu výzkumu se vycházelo z předpokladu, že segment vysokoškolských studentů disponuje určitými znalostmi týkajícími se dopravy a také jistou míru dopravní gramotnosti.

Souhrnem lze konstatovat, že všeobecné povědomí o subjektech zabývajících se dopravní problematikou, dopravními službami, negativními vlivy dopravy ve městech, segment vysokoškolských studentů, jistě má. Na základě odpovědí získaných z dotazníkového šetření můžeme konstatovat, že dopravní gramotnost je na dobré úrovni. Respondenti však využívají znalostí, které buď již v minulosti získali, nebo které získali během jejich společenského a kulturního soužití. Dále však své znalosti nerozvíjejí.

12. Návrhy a doporučení

Problematika dopravní výchovy a dopravní gramotnosti je v současném období velice aktuální. Současná společnost založená na nutnosti znalosti velkého množství informací, klade na každého z nás vysoké nároky vyžadující znalost těchto informací. Současná generace má mít kromě původní definice gramotnosti, tj. umět číst, psát a počítat i gramotnost nového věku – umět pracovat s počítačem a řídit motorové vozidlo. Velmi důležitá je proto dopravní gramotnost – orientace v dopravě, cestování a s tím spojeným sociálním prostředím.

Dopravní gramotnost je odrazem správné a systematické dopravní výchovy. S dopravní výchovou se můžeme setkat již v mateřské školce, není to však pravidlem. Škola má velkou odpovědnost, protože znalost dopravních předpisů, dnes již skutečně patří k základnímu vzdělání. Vzhledem k tomu, že učitelé mají volnost v přístupu k naplňování dopravní výchovy, úroveň znalostí a dovedností žáků je velice rozdílná. Spoléhá se na uvědomění a dobrou vůli učitelů. Aby byla dopravní výchova účinná, měla by být realizována v rámci povinné školní docházky, a to řádně připravenými učiteli. Do této problematiky by se měly zapojit i instituce a organizace, které s dopravní výchovou souvisejí. Rodiče by měli včas děti seznámit se základními pravidly bezpečnosti na silnicích. Odpovědný přístup by měli mít i pracovníci organizací, kteří mohou tuto problematiku ovlivnit a zlepšit. Je zapotřebí, aby jednotlivé organizace a instituce, které se zabývají problematikou dopravní výchovy, byly mezi sebou vzájemně propojené a spolupracovaly. Velmi významným ovlivnitelem jsou v současné době média. Mají velký vliv, ale zároveň i odpovědnost.

Významným důsledkem dopravní gramotnosti je i ekonomické zhodnocení. Dostatečná úroveň dopravní gramotnosti pro nás znamená úsporu času, energie a samozřejmě také finančních prostředků. Pokud je dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti účinná, znamená to také snižování nákladů pro jednotlivce i pro stát, a to je bezpochyby pozitivní účinek.

Je zapotřebí dokonalá a systematická dopravní výchova, a to od nejútlejšího věku. Tuto výchovu je třeba provádět tak, aby se vytvářely správné vztahy k ostatním

účastníkům silničního provozu. Dopravní ukázněnost by měla děti a mládež vést k pocitu jistoty a bezpečí. Návyky získané touto výchovou by se měly upevňovat ve věku dospělosti samotnou praxí (chodce i řidiče) tak, aby zpětně působily na další generaci.

13. Závěr

Na dopravní systém jsou v současné době kladeny vysoké a relativně nové nároky. Dopravní systém je posuzován komplexně jako vzájemně se propojující systém jednotlivých dopravních subsystémů, který by měl mít synergický účinek. Synergického účinku lze dosáhnout vytvářením dopravního systému na logistických cestách a zároveň minimalizací vlivu dopravní technologie na životní prostředí. Je nutné se zabývat dopady dopravy na okolí, na člověka a na životní prostředí. Cílem je minimalizovat negativní účinky dopravy.

Jednou z významných úloh je problematika dopravní výchovy, dostatečné informovanosti účastníků dopravního provozu a dopravní gramotnosti. Dostatečná pozornost by měla být věnována zjišťování příčin dopravních nehod. Aktivní účast organizací a institucí by měla být samozřejmostí. Také stát má významný podíl a zodpovědnost. Stát vynakládá nemalé finanční prostředky a organizační úsilí na realizaci počítačové gramotnosti svých učitelů, ale gramotnost „dopravní“ je opomíjená. A právě důsledky chyb v „dopravní gramotnosti“ mívají nedozírné následky na zdraví občanů i na majetku jejich i majetku státu.

14. Summary and key words

Purpose of bachelor work was to carry out analyses transport and point - duty on territory Prague 6 - 10 like indivisibility part of travel tourism. Carry out research on segment university student, in which the following knowledge and general posture student to transport problems in region Prague 6 - 10. This research help us to find out troubleshooting areas and so target the possibilities improvement traffic literacy.

Problems of traffic education and traffic literacy is in contemporary period very actual. Present - day society based on necessity knowledge information content, thesis on each of us high exigencies expectant knowledge these information. Present - day generation would have except original definition literacy, can read, write and do arithmetics and literacy new age – can compute and drive self-propelled motor vehicle. Crucial is therefore traffic literacy – orientation in transport, travelling and accompanying social environment.

At present on system of transport are laying high and relatively new exigencies. System of transport is under discussion complex like one another system single traffic subsystem, that would have synergic action. Synergic effects it is possible to achieve generation traffic system on logistic roads and at the same time minimisation influence traffic technology on environment. It is necessary to speak fall transport on surroundings, on man and on environment. Purpose is minimize negative effects of transport.

Once from significant exercise is problem of traffic education, sufficient know - how participant traffic running and traffic literacy. Sufficient attention would be presentation recognition causes accident. Active participation organization and institution would be matter of fact. Also state has significant share and responsibility. State spend financial resources and organizational effort on realization computer literacy his teachers, but literacy „ traffic" is marginalization. A just incidence mistakes in „ traffic literacy" used to have out of singht aftermath cheers citizen and on estates of the state.

Key words: transport services, transport education, traffic literacy, Prague, research

15. Seznam použité literatury

Odborné publikace

1. **BRINKE, J.** *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.
2. **BUTTLER, I., et al.** *Pro vyšší bezpečnost a lepší řidiče na našich silnicích : Vybrané výsledky evropského výzkumu*. J.-P.Cauzard. Brno : INRETS, 2004. 36 s. ISBN 80-86502-19-8.
3. **DUŠEK, P.** *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha : Libri, 2003. 292 s. ISBN 80-7277-159-0.
4. **FOJTÍK, P., LINERT, S., PROŠEK, F.** *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Ivo Mahel. 2. dopl. vyd. Praha : Dopravní podnik hlavního města Prahy, 2000. 358 s. ISBN 80-238-5702-9.
5. **HESKOVÁ, M., et al.** *Cestovní ruch*. 1. vyd. Praha : Fortuna, 2006. 224 s. ISBN 80-7168-948-3.
6. **KIKUŠOVÁ, S.** *Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy*. Bratislava: Univerzita Komenského, Pedagogická fakulta , Katedra predškolskej a elementárnej pedagogiky, 2004, nepublikovaný materiál.
7. **LÍMOVÁ, Lucie.** *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
8. **ORIEŠKA, J.** *Technika služeb cestovního ruchu*. Jiří Čech. 3. čes. upr. vyd. Praha : Idea servis, 1995. 139 s. ISBN 80-85970-02-3.
9. **PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J.** *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 350 s.
10. **PETROVSKÝ, A.** *Výkladový slovník dopravný*. Bratislava : Alfa, 1983. 546 s.

11. **PUPALA, B., ZÁPOTOČNÁ, O.,** *Vzdelávanie ako formovanie kultúrnej gramotnosti : Predškolská a elementárna pedagogika.* 1. vyd. Praha : Portál, 2001. 128 s. ISBN 80-7178-585-7.
12. **ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J.,** *Přehled dopravní psychologie : Historie, teorie, výzkum, aplikace.* Praha : Katedra psychologie filozofické fakulty Univerzity Karlovy, 2005. 80 s. ISBN 80-7066-981-0.
13. **TRNKOVÁ, O.** *Území a cestovní ruch : Pro studenty fakulty mezinárodních vztahů.* 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 1995. 93 s. ISBN 80-7079-123-3.

Ostatní publikace

14. **BESIP,** *Dopravní výchova 5-11 – informační a metodický zpravodaj.* Praha: Sekretariát Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu, 1990-1995
15. ***Cyklistika pro města.*** Eva Veverková; Delegace Evropské komise; Kateřina Bittmannová. 2. dopl. vyd. Praha : Arsci, 2006. 79 s. ISBN 80-7212-387-4.
16. ***Děti na cestách : Bezpečně po městě.*** Eva Veverková; European Communities ; Kateřina Bittmannová. 2nd compl. edition. Praha : Ministerstvo životního prostředí, 2006. 62 s. ISBN 80-7212-388-2.
17. ***Města pro lidi : Koncepce snižování automobilové dopravy - příklady evropských měst.*** Eva Veverková; Ministerstvo životního prostředí; Kateřina Bittmannová. 1. vyd. Praha : Arsci, 2005. 62 s. ISBN 80-7212-355-6.
18. ***Ročenka dopravy Praha 2005.*** Red. Balcar Z., Černá E . 2005- . Praha : Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, 2006- . 60 s., 1krát ročně.

Internetové zdroje

19. *Www.doprava.cz : mestska doprava v Praze* [online]. 2004 , 20.1.2007 [cit. 2007-01-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.doprava.cz/mestskadopravavPraze>>.
20. *Www.udipraha.cz : odbornesborniky* [online]. 2005 , 22.2.2007 [cit. 2007-02-22]. Dostupný z WWW: <<http://udipraha.cz/odbornesborniky>>.
21. *Www.ibesip.cz : dopravní výchova* [online]. 1998-2003 , 12.3.2007 [cit. 2007-03-14]. Dostupný z WWW: <www.ibesip.cz/dopravnivychova>.

Webové stránky

22. <http://www.pis.cz>
23. <http://www.udipraha.cz>
24. <http://www.dpp.cz>
25. <http://www.uamk.cz>
26. <http://www.besip.cz>
27. <http://www.praha-mesto.cz>
28. <http://ropid.cz>
29. <http://www.mdcr.cz>
30. <http://www.env.cz>
31. <http://www.cdv.cz>
32. <http://www.mmr.cz>

Přílohy

Seznam příloh

1. Dotazník
2. Správní členění hl. m. Praha
3. Mapa městských částí hl. m. Praha
4. Hl. město Praha ve středočeském regionu
5. Schéma linek metra
6. Tarifní pásma a přehled příměstských linek PID
7. Informační střediska Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.
8. Záchytná parkoviště P+R
9. Seznam vysokých škol

Příloha č. 1 Dotazníkové šetření – dopravní gramotnost

Jmenuji se Eva Pražáková, jsem studentkou Ekonomické fakulty Jihočeské univerzity, katedry obchodu a cestovního ruchu v Táboře. Prosím vás o pečlivé vyplnění dotazníku. Výsledky tohoto dotazníkového šetření budou použity pouze pro potřeby výzkumu a budou zpracovány do mé bakalářské práce. Šetření je anonymní. Děkuji vám.

- 1) Jste účastníkem silničního provozu nejčastěji jako (zakroužkujte):
 - a) chodec
 - b) spolujezdec
 - c) řidič

- 2) Máte pocit bezpečí na silnicích (jako řidič, chodec, spolujezdec)?
 - a) rozhodně ano
 - b) spíše ano
 - c) spíše ne
 - d) rozhodně ne

- 3) Povědomí o subjektech spojených s problematikou silničního provozu (zakroužkujte):
 - a) Policie ČR
 - b) BESIP
 - c) Ministerstvo dopravy ČR
 - d) Městská policie
 - e) ÚAMK (Ústřední Automotoklub)
 - f) Nadace Malina
 - g) Autoklub ČR

- 4) Máte povědomí o subjektech spojených s problematikou silničního provozu?
 - a) velmi
 - b) dost
 - c) moc ne
 - d) vůbec ne

- 5) Máte zájem o informace týkající se bezpečnosti silničního provozu?
 - a) rozhodně ano
 - b) spíše ano
 - c) spíše ne
 - d) rozhodně ne

- 6) O jaké informace v oblasti silničního provozu máte zájem?

- 7) Jaké preferujete způsoby získávání informací o bezpečnosti silničního provozu?
 - a) televize
 - b) tisk
 - c) rozhlasové relace
 - d) internet
 - e) letáky

- f) diskuse
 - g) roadshow
 - h) vývěsky
 - i) další
- 8) Využíváte Pražské integrované dopravy (PID)?
- a) ano
 - b) ne
- 9) Jestliže ano, jak často?
- a) denně
 - b) často
 - c) málokdy
 - d) téměř vůbec
- 10) Jste spokojeni s PID?
- a) rozhodně ano
 - b) spíše ano
 - c) spíše ne
 - d) rozhodně ne
- 11) Znáte pojem záchytná parkoviště a kde jsou umístěna v Praze 6-10?
- 12) Cestujete-li po Praze za účelem návštěvy historických pamětihodností, jaké dopravy nejčastěji využijete?
- a) městskou hromadnou dopravu
 - b) osobní dopravu
- 13) Orientujete se dobře v PID?
- a) velmi dobře
 - b) dobře
 - c) obtížně
- 14) Jaké negativní vlivy dopravy v Praze Vám vadí?
- 15) Který z následujících přístupů by podle Vás nejúčinněji vyřešil ekologické problémy spojené s dopravou v městských oblastech?
- a) zlepšení veřejné dopravy
 - b) vybudování nových pěších zón
 - c) radikální omezení automobilové dopravy
 - d) vybudování dalších stezek pro cyklisty
 - e) omezení možnosti parkování aut v centru města
 - f) vybudování nových hlavních silničních tepen v měst. Oblastech
- 16) Jaká je nejvyšší dovolená rychlost v obci?

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

18) Jak dobře podle Vás ovládáte pravidla silničního provozu, dopravní značky aj.?

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

19) Uměli byste dobře poskytnout první pomoc?

- a) ano
- b) ne

20) Kde jste se setkal/a s dopravní výchovou?

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

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

- a) ano
- b) ne

22) Pohlaví:

- a) žena
- b) muž

23) Jste majitelem řidičského oprávnění?

- a) ano
- b) ne

24) Jsem studentem vysoké školy:

Název:

Obor:

Děkuji za ochotu a strávený čas nad tímto dotazníkem!
Hezký den!

Příloha č. 2 Správní členění hl. m. Prahy

SPRÁVNÍ ČLENĚNÍ HL. M. PRAHY OD 1.7.2001

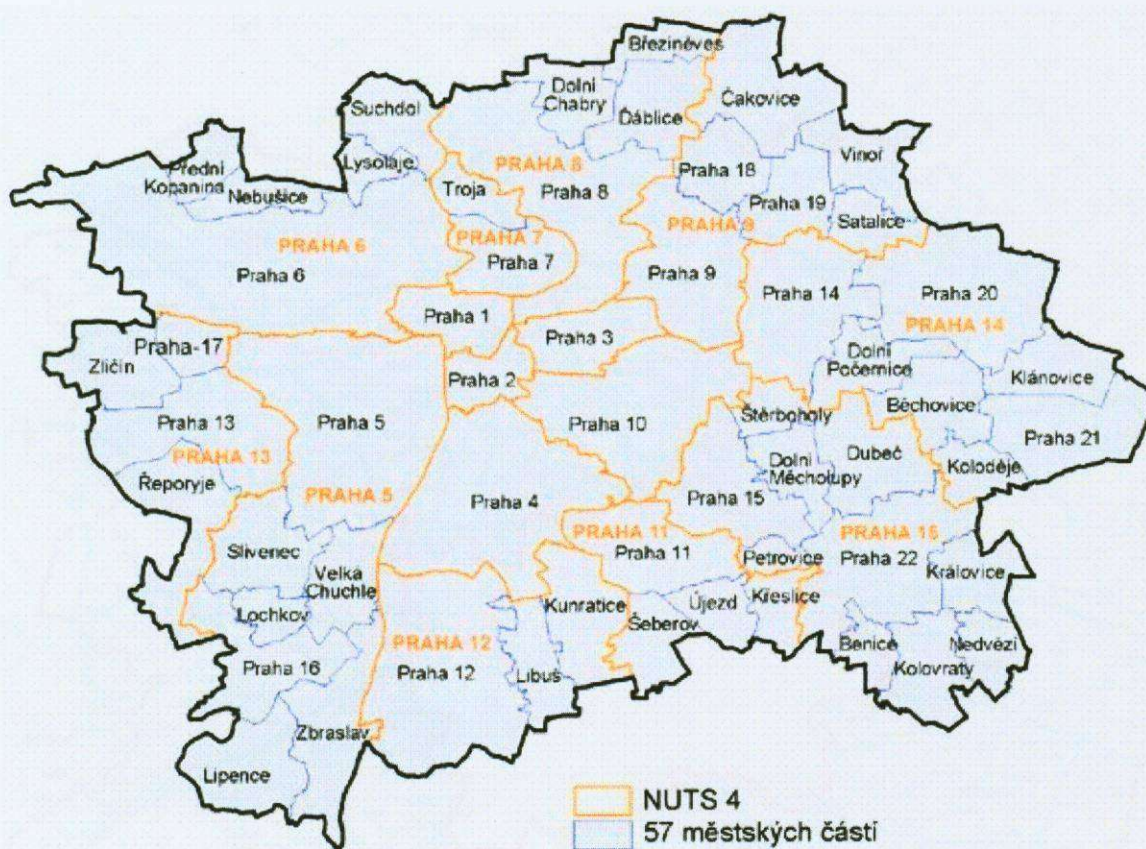
ADMINISTRATIVE BREAKDOWN OF PRAGUE FROM 1 JULY, 2001



Dle usnesení ZHMP č. 25/18 z 21.12.2000

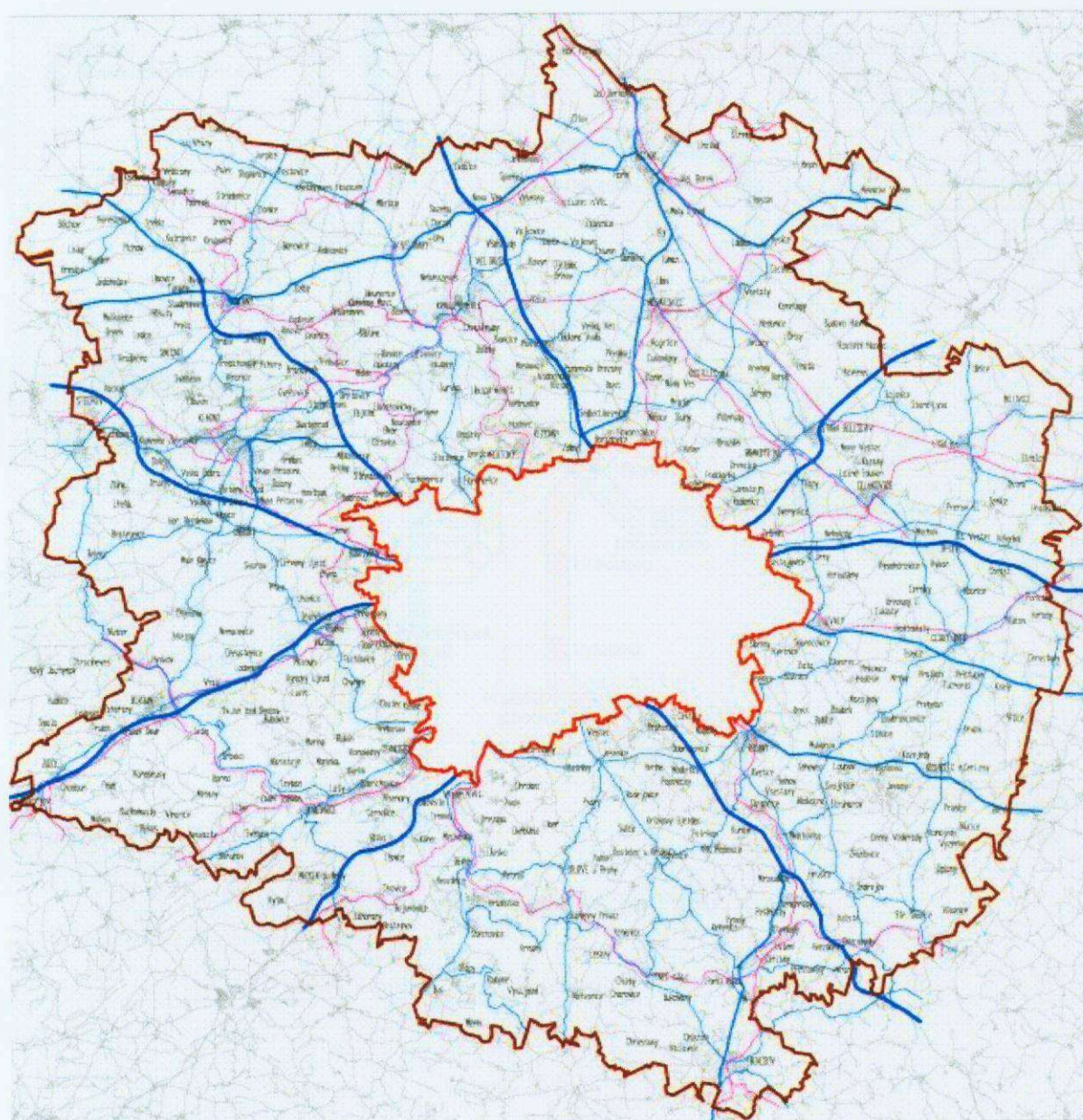
Zdroj: Český statistický úřad

Příloha č. 3 Mapa městských částí hl. m. Praha



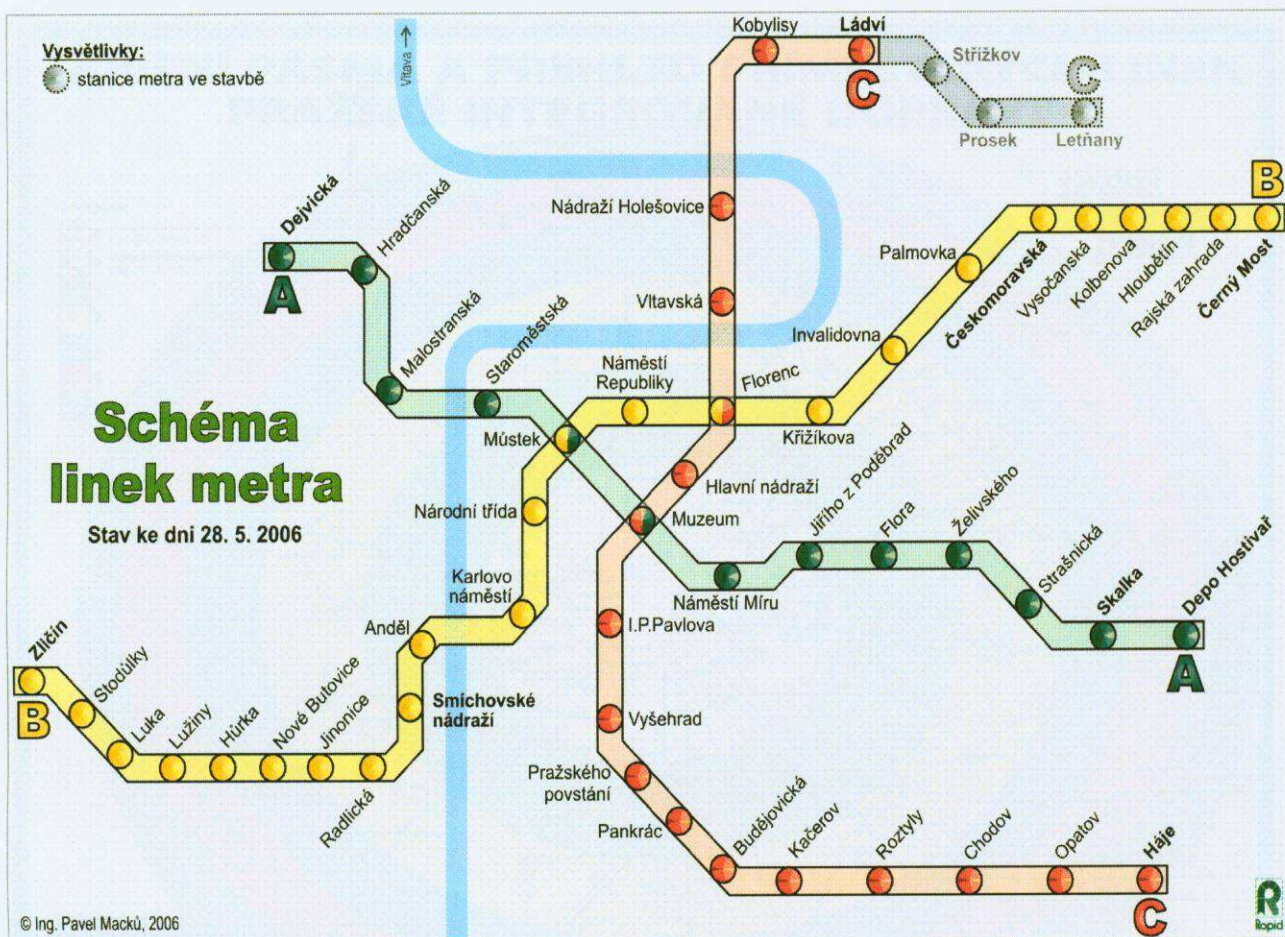
Zdroj: <http://wikipedia.cz/praha>

Příloha č. 4 Hl. m. Praha ve středočeském regionu



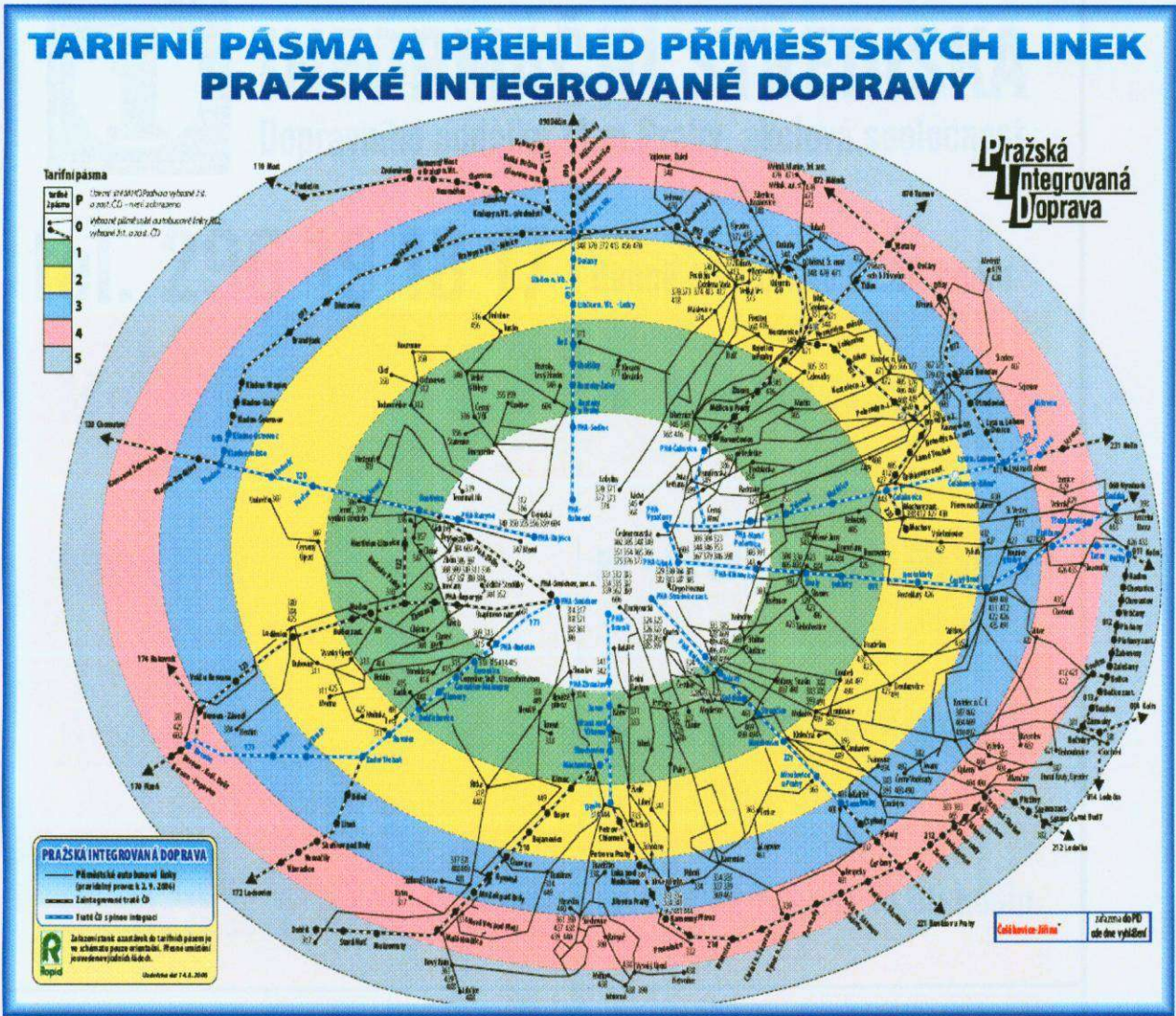
Zdroj: Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha)

Příloha č. 5 Schéma linek metra



Zdroj: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.

Příloha č. 6 Tarifní pásma a přehled příměstských linek PID



Zdroj: Ropid



INFORMAČNÍ STŘEDISKA

Dopravního podniku hl.m.Prahy, akciová společnost

tel. 296 19 18 17

denně od 7.00 do 21.00 hodin

Muzeum

Po - Ne od 7.00 do 21.00 hodin

Můstek

Po - Pá od 7.00 do 18.00 hodin

Anděl

Po - Pá od 7.00 do 18.00 hodin

Nádraží Holešovice

Po - Pá od 7.00 do 18.00 hodin

Magistrát hl.m.Prahy

v provozu od 20.9.2006

Po - Pá od 7.00 do 18.00 hodin

Letiště Ruzyně

Terminál Sever 1
Terminál Sever 2

Po - Ne od 7.00 do 22.00 hodin

wap.dpp.cz

www.dpp.cz

Příloha č. 8 Záchytná parkoviště P R



Zdroj: Ropid

Příloha č. 9 Seznam vysokých škol

1. Zkratka školy: ČZU

Název školy: **Česká zemědělská univerzita**

Typ školy: veřejná (neplatí se školné)

Sídlo školy: Kamýcká 129, 165 21 Praha 6 - Suchbát

Oficiální stránky školy: <http://www.czu.cz>

2. Zkratka školy: ČVUT

Název školy: **České vysoké učení technické**

Typ školy: veřejná (neplatí se školné)

Sídlo školy: Žitná 4, 166 36, Praha 6

Oficiální stránky školy: <http://www.cvut.cz>

3. Zkratka školy: VŠH

Název školy: **Vysoká škola hotelová, s.r.o.**

Typ školy: soukromá

Sídlo školy: Světlá 506, 181 00 Praha 8

Oficiální stránky školy: <http://www.vsh.cz>

4. Zkratka školy: SVŠES

Název školy: **Soukromá vysoká škola ekonomických studií, s.r.o.**

Typ školy: soukromá

Sídlo školy: Lindnerova 575/1, 180 00 Praha 8 - Libeň

Oficiální stránky školy: <http://www.svses.cz>