

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: N 6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání, specializace cestovní ruch

**Doprava a dopravní výchova jako odraz
dopravní gramotnosti účastníka cestovního ruchu**

Vedoucí diplomové práce:

Mgr. Vladimír Dvořák

Autor:

Bc. Pavlína Marková

2009

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Pavčina MARKOVÁ**

Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**

Studijní obor: **Obchodní podnikání**

Název tématu: **Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti účastníka cestovního ruchu**

Zásady pro vypracování:

Cíl práce:

Analýza šetření dopravní gramotnosti v segmentu potencionálních účastníků cestovního ruchu. Zpracování návrhu projektu na zkvalitnění dopravní výchovy.

Metodický postup:

1. Studium teoretických východisek
2. Provedení analýzy dopravních služeb
3. Příprava a realizace terénního šetření
4. Hodnocení a interpretace zjištěných dat
5. Návrh projektu

Rámcová osnova:

1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíle a metodika. 4. Vlastní práce - analýza dopravy a dopravních služeb, projekt na zkvalitnění dopravní výchovy. 5. Terénní výzkum. 6. Závěr. 7. Seznam literatury. 8. Přílohy.

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

Seznam odborné literatury:

- Brinke, J.: Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum, 1999.
Hesková, M. a kol.: Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy. Praha: Fortuna, 2006.
Indrová, J. a kol.: Cestovní ruch. Praha: Oeconomica, 2004.
Límová, L.: Teorie dopravní výchovy. Praha: Karolinum, 2006.
Mirvald, S.: Geografie dopravy I. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 1999.
Orieška, J.: Technika služeb cestovního ruchu. Praha: Idea servis, 1999.
Pásková, M., Zelenka, J.: Cestovní ruch: výkladový slovník. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002.
Petrů, Z.: Základy ekonomiky cestovního ruchu. Praha: Idea servis, 1999.

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

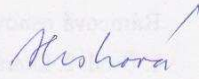
Datum zadání diplomové práce: **15. března 2008**

Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2009**


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.

děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (20)
370 05 České Budějovice


doc. Ing. Marie Hesková, CSc.

vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 26. března 2008

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Doprava a dopravní výchova jako odraz dopravní gramotnosti účastníka cestovního ruchu“ vypracovala samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury a zdrojů.

Dále prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném 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.

V Českých Budějovicích dne

.....

Bc. Pavlína Marková

Poděkování

Děkuji panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi a všem ostatním, kteří mi pomáhali při psaní této diplomové práce, za jejich odbornou pomoc a cenné rady.

ABSTRAKT

Cílem diplomové práce je provedení analýzy dopravní gramotnosti v segmentu potencionálních účastníků cestovního ruchu.

Na základě terénního šetření, ze kterého vyplývá, že pouze necelá polovina dotázaných se poprvé seznámila s dopravní výchovou v mateřské škole, proběhla spolupráce s Mateřskou školou Bratrská v Dačicích.

Dále je cílem zpracovat návrh projektu na zkvalitnění dopravní výchovy.

Klíčová slova

- Doprava – transport
- Gramotnost – literacy
- Dopravní gramotnost – transportation literacy
- Dopravní výchova - traffic education
- Dopravní systém – transport system
- Cestovní ruch – tourist trade
- Účastník cestovního ruchu - participant of tourist trade
- Segment – segment
- Marketingový výzkum – marketing research

OBSAH

1. ÚVOD.....	9
2. LITERÁRNÍ REŠERŠE.....	11
3. CÍLE A METODIKA.....	34
4. ANALÝZA DOPRAVY A DOPRAVNÍCH SLUŽEB NA JINDŘICHOHRADECKU	35
4.1. Základní informace o regionu.....	35
4.2. Silniční doprava.....	35
4.2.1. Městská hromadná doprava.....	36
4.3. Železniční doprava.....	36
4.4. Letecká doprava.....	38
4.5. Cyklodoprava.....	39
4.5.1. Cyklotrasy v okolí J. Hradce.....	39
4.5.2. Cyklotrasy v České Kanadě.....	40
5. TERÉNNÍ VÝZKUM.....	42
5.1. Účel, cíl a metoda šetření.....	42
5.2. Výsledky a analýza vlastního šetření.....	43
5.3. Shrnutí.....	54
6. PROJEKT NA ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY	55
6.1. Situační analýza dopravní výchovy v Mateřské škole Bratrská	55
6.2. Projekt na zkvalitnění dopravní výchovy v Mateřské škole Bratrská.....	59
7. ZÁVĚR.....	64
8. SUMMARY.....	65

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ.....	67
SEZNAM PŘÍLOH.....	70

1. ÚVOD

Doprava je jedním z klíčových odvětví v moderním státě. Existuje však trvalý rozpor mezi společnostmi, která požaduje stále větší mobilitu, možnostmi ekonomiky uspokojovat potřeby na rozvoj, zejména dopravní infrastruktury a zajištěním co největší bezpečnosti silničního provozu.¹

Ze všech druhů dopravy je doprava po silnici nejnebezpečnější a nejnákladnější z hlediska zmařených lidských životů. Vzhledem k tomu, že nehody jsou často vnímány jako nutná daň za součást dnešního života, vyvolaly silniční nehody reakci teprve v posledním období.¹

Na území České republiky zemře každým rokem v důsledku dopravních nehod více než 1 400 lidí, to je v přepočtu na jeden milion obyvatel více než 140 lidí. Každým rokem je na našich silnicích více než 5 tisíc osob těžce zraněno a 30 tisíc osob zraněno lehce.¹

O to, aby se nehodovost snížila a zvýšila dopravní gramotnost, se v České republice stará především oddělení BESIP, které je součástí Ministerstva dopravy. Provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Ve své práci se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti. Oddělení BESIP úzce spolupracuje s ostatními ústředními orgány státní správy působícími v oblasti prevence dopravních nehod a prostřednictvím svých regionálních pracovníků zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a obcích.²

Hlavními principy, na kterých je činnost BESIP postavena, jsou – zapojení rodiny, škol, obcí spolupráce s kraji, Policií ČR, Městskou policií a nevládními organizacemi,

¹ *Ústřední automotoklub České republiky* [online]. [cit. 2007-03-29]. Dostupný z WWW: <<http://www.uamk-cr.cz/besip/default.asp?id=200001>>.

² *BESIP* [online]. 30.3.2005 [cit. 2007-11-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cs/Kdo+jsme/>>.

dále je to odpovědnost médií, provázanost, posloupnost, kontinuita a maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje, návyky.³

Kromě BESIP se na dopravní výchově dětí různými způsoby podílí řada činitelů – rodiče a vlastně celá veřejnost, sdělovací prostředky, ale jedinou zárukou systematického a odborného vedení dopravní výchovy může být jen škola – učitel, vychovatel – ve spolupráci s rodiči.⁴

Cílem dopravní výchovy je připravit děti na samostatný, bezpečný pohyb v dopravním prostředí. Zajistit, aby děti byly vybaveny potřebnými znalostmi a návyky, které jsou nutným předpokladem bezpečného pohybu v dopravním prostředí. Nejúčinnější formou, jak naplnit tento cíl, je zařazení samostatného předmětu „Dopravní výchova“ jako povinného pro základní školy, nebo vyčerpávajícím způsobem zahrnout učivo do vybraných předmětů základních škol.⁵

³ BESIP [online]. 15.3.2005 [cit. 2007-11-13]. Dostupný z WWW:
<http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/Principy.htm>.

⁴ VAŇKOVÁ, Ladislava. *Bezpečná cesta do školy*. [s.l.], 2006. 152 s. , 1 mapa, obrázková příloha. Masarykova univerzita v Brně, Pedagogická fakulta, Katedra didaktických technologií. Vedoucí diplomové práce Doc. RNDr. PhDr. Mojmír Stojan, CSc. 2.1. Činitelé dopravní výchovy, s. 15.

⁵ Ústřední automotoklub České republiky [online]. [cit. 2007-03-29]. Dostupný z WWW:
<<http://www.uamk-cr.cz/besip/default.asp?id=200001>>.

2. LITERÁRNÍ REŠERŠE

Marketing je vědeckou disciplínou původem v anglicky mluvících zemích (**Hesková, et al, 2003: 7**). Trh jako základ slova marketing (market) je právě tím místem, kde se setkávají tržní subjekty: prodávající a kupující. Marketing je multidisciplinární povahy. Přes nesporný vývoj, kterým v uplynulých desetiletích prošel, nepředstavuje pouze exaktní disciplínu, s přesně a jednoznačně platnými pravidly a standardy. Velká dynamika rozvoje tohoto všedního oboru utvářena dvěma silami: technologií a globalizací umožňuje přístup a využívání všech dostupných světových poznatků. Historie deseti let budování tržních vztahů, znamená posun ke koncipování adekvátní marketingové teorie, která se opírá o zkušenosti s uplatňováním marketingového řízení na českém trhu.

Marketingový výzkum (**Boučková, et al., 2003: 51**) se zabývá sběrem, analýzou a zobecněním informací o trhu produktů (výrobků, služeb, idejí) sloužících k marketingovému rozhodování.

Klíčovými prvky systému výzkumu jsou:

- spotřebitel, zákazník
- výrobek
- prostředí (konkurence, ekonomika, technický rozvoj, moderní trendy)

Pomocí výzkumu získáváme informace o tržním procesu v jeho dynamické podobě, zabývající se jeho:

- vznikem (procesy tvorby poptávky a nabídky)
- průběhem (působením podmínek)
- výsledky (realizací koupě a prodeje a spotřebou, resp. užitím)

Informace o jednotlivých prvcích systému trhu jsou zkoumány jako simultánní vztah – jako příčina i jako důsledek v jejich vzájemné kauzalitě, resp. rekursivní vztah, jako příčinná následnost jevů s určitým časovým zpožděním.

Výzkum trhu vychází z metodologie řady vědních disciplín; klíčovými jsou:

- psychologie
- sociologie

- ekonomie
- statistika

Lze však říci, že výzkum trhu se postupně formuloval jako svébytná disciplína se specifickou metodologií.

Marketingová inteligence posouvá zkoumání trhu do polohy tak významné, že lze říci: Bez výzkumu trhu je marketing slepý!

Výzkum trhu je součástí informačního systému. Jeho zvláštností je, že:

- používá specifickou metodologii pro účelnou analýzu dat získaných z informačního systému a syntetizuje je
- rozšiřuje zdroje systému mimo podnik, nejpodstatnější je, že získává informace od cílového subjektu (spotřebitele, zákazníka), a je proto nezbytný pro adresnost marketingové aktivity.

Výzkum trhu poskytuje významné informace pro:

- vymezení cíle marketingové aktivity, pomáhá definovat klíčové body strategie
- vymezení cílové skupiny; je tím důležitější, čím větší úlohu hrají psychologické faktory
- efektivní uplatnění všech nástrojů marketingového mixu: pro vývoj a prezentaci produktu, logistiku, ekonomické nástroje i pro celou komunikační koncepci
- sledování zpětné vazby marketingového působení a usuzování projekce do budoucna

Pouze systematicky a pravidelně prováděný marketingový výzkum trhu (**Boučková, et al., 2003: 54**) je zárukou, že podnik má o trhu dostatek informací, s nimiž lze dobře marketingově pracovat.

Sběr informací a jejich následná analýza má řadu podob, z nichž každá charakter informací podmiňuje a dokresluje.

Odlišnosti jednotlivých druhů výzkumů jsou dány:

- charakterem otázek, které jsou kladeny
- délkou sledování subjektů (jednorázový či longitudinální výzkum)
- horizontem cíle výzkumu (operativní nebo prognostický)
- komoditou (podmiňuje nasazený metodický aparát)
- cílovou skupinou (např. B2B)

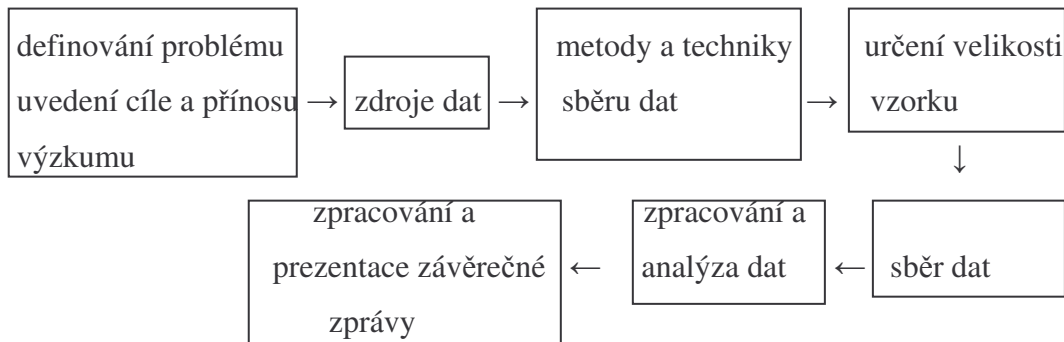
- charakterem zkoumaného problému (kvantitativní či kvalitativní analýza)
- dostupností podkladových údajů

Důsledkem bývá různá technika sběru informací (využití existujících dat, dotazování apod.)

Marketingový výzkum (**Hesková, et al, 2003: 61**) 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.

Proces marketingového výzkumu



První fáze marketingového výzkumu je zaměřena na definici problému, stanovení cíle a předpokládaného přínosu pro zadavatele. Přesné definování problému umožňuje zvolit takové postupy, které v závěrečné fázi přinesou data využitelná v rozhodovacích procesech podniku. Součástí kvalitní přípravy výzkumu je i vyslovení hypotéz, předpokladů o povaze zjišťovaných vztahů. Hypotézy, které by měl výzkum buď potvrdit nebo vyvrátit.

V průběhu provádění marketingového výzkumu je třeba shromáždit potřebné množství dat, která lze členit na sekundární a primární. Sekundární data jsou taková, která již byla shromážděna pro jiný účel a jsou i nadále k dispozici. S výzkumným problémem v různé míře souvisí a mohou poskytnout i řešení.

Zdroje sekundárních dat jsou následující:

- **interní zdroje** (přehledy zisků a ztrát, bilance, prodejní přehledy, účty, zprávy z předchozích výzkumů apod.)

- **externí zdroje** zahrnují data shromažďovaná institucemi k nejrůznějším účelům. Tento typ údajů lze rozdělit do několika základních skupin:
 1. **Klasické statistické přehledy** jsou výstupem metodické a realizační práce Českého statistického úřadu a ministerstev. Státní výkaznictví zahrnuje odvětvové statistiky podle klasifikace odvětví, průřezové statistiky, kam patří statistika práce, investic, energetiky, nemocnosti, životního prostředí, demografie, cen a některé další a zvláště organizovaná šetření, která odpovídají na aktuální informační požadavky.
 2. **Agenturní výzkum** shromažďuje data s předpokladem prvotního využití v marketingových projektech, čemuž odpovídá podrobnost a členění údajů.
 3. **Panelová šetření** využívají stálých výběrových souborů zpravodajských jednotek, které agentuře opakovaně poskytují určité údaje.
 4. **Datové báze** jsou spojeny s používáním počítačových technologií a počítačového zpracování informací a umožňují pracovat s podstatně rozsáhlejšími soubory dat.
 5. **Ostatní zdroje** představují firemní výroční zprávy, výzkumné zprávy, odborné časopisy a literaturu, technické normy, telefonní seznamy apod.
 - Sekundární údaje jsou výchozím bodem výzkumných prací a jejich nezanedbatelnou výhodou jsou nízké náklady a rychlost jejich zpracování. Potřebné údaje nemusí být k dispozici, nebo mohou být poněkud zastaralé, nepřesné, neúplné či nespolehlivé. V tomto případě se přikračuje ke sběru primárních dat.
 - Primární zdroje bývají k řešení problému významnější než sekundární a jejich sběr je nákladnější. Obvyklý postup při získávání primárních údajů začíná předběžným dotazováním jednotlivců nebo skupin, s cílem získat rámcovou představu o postojích. Na základě těchto informací lze pak sestavit podrobný postup a metody získávání primárních dat v terénu.

Při sběru primárních dat mohou být použity tyto základní metody:

- a) pozorování
- b) dotazování
- c) experimentální výzkum

- a) **Pozorování** spočívá v záměrném, cílevědomém a plánovitém sledování smyslově vnímatelných skutečností, aniž by pozorovatel do pozorovaných skutečností nějak zasahoval. V plánu pozorování musí být stanoveno, co má být předmětem pozorování a čas, ve kterém se bude pozorování uskutečňovat, jakým způsobem budou jevy sledovány, do jakých kategorií budou pozorovaná fakta zařazována, jak bude prováděn záznam pozorovaného.
- b) **Dotazování** je pokládání otázek dotazovaným (respondentům). Z jejich odpovědí řešitel projektu získává žádoucí primární data. Podle kontaktu s dotazovaným se rozlišují jednotlivé techniky dotazování a to osobní, telefonické, písemné a elektronické. Dotazování probíhá na základě dotazníku.
- **Osobní dotazování** je založeno na přímé komunikaci s respondentem, tváří v tvář. Mezi jeho přednosti patří zpětná vazba mezi tazatelem a respondentem a vysoká spolehlivost získaných údajů. Osobní forma dotazování je pro respondenta únosná jen v určitém časovém rozsahu. Nákladově, časově a organizačně jde o velmi náročnou techniku.
 - **Telefonické dotazování** je podobné osobnímu v existenci přímé vazby. K největším výhodám patří rychlost, se kterou se získávají potřebné údaje a nízké náklady na jeden kontakt. Problémem při telefonickém dotazování je navázání osobního kontaktu, riziko nepřesného pochopení otázky či odpovědi, nemožnost pracovat s vizuálními pomůckami, reprezentativností souboru dotazovaných a identifikací respondenta.
 - **Písemné dotazování** se využívá zejména při sběru choulostivých údajů, kdy přítomnost tazatele může negativně ovlivnit pravdivost odpovědí. Respondent dostává dotazník v písemné formě různými distribučními cestami předem (poštou, s výrobkem, na výstavě apod.) a sám rozhoduje, zda a kdy jej vyplní. Výhodou písemného dotazování je dostatek času při vyplňování a z toho vyplývající možnost relativně rozsáhlejšího dotazníku, nízké náklady, lze použít soubor o širokém územním rozložení a je zajištěna určitá anonymita respondenta. Nevýhodou písemného dotazování je ztráta kontroly nad velikostí a strukturou výběrového souboru, nejednoznačnost autorství při vyplňování a nízká návratnost dotazníků (5-30%). Na písemné dotazování obvykle nereagují lidé s velmi vysokým a velmi nízkým vzděláním, lidé vyšších věkových kategorií a lidé pracovně přetížení. Každý dotazník zasílaný poštou by

měl být doprovázen dopisem, ve kterém je vysvětlen smysl a cíl dotazování, způsob získání adresy respondenta, slib zachování anonymity poskytnutých údajů, jasné pokyny pro vyplňování, termín, do kterého je žádoucí dotazník vyplnit a zaslat řešiteli, poděkování za spolupráci a podpis odpovědného pracovníka. Součástí zásilky je i obálka se známkou a zpětnou adresou.

- **Elektronické dotazování** je novou technikou sběru dat založenou na využití sítě účastníků elektronické pošty, je nesmírně rychlé, levné a urychluje zpracování dat, protože všechna data jsou již v elektronické podobě

c) **Experimentální výzkum** je založen na studiu vztahů mezi dvěma nebo více proměnnými za kontrolovaných podmínek.

Experiment lze rozdělit na:

- **laboratorní** (uskutečňují se v umělém prostředí, testující subjekty si jsou obvykle vědomy své účasti na experimentu a proto jsou citlivější a mají tendenci chovat se nepřírozeně)
- **terénní** (uskutečňují se v reálném prostředí, působení testovaných prvků se projevuje jako za normálních okolností)

Využití marketingového výzkumu (Hesková, et al, 2003: 68)

K nejčastějším formám aplikace marketingového výzkumu patří:

- výzkum trhu – poskytuje základní přehled o trhu jako celku, jeho velikosti, základní struktuře, dynamice a hlavních činitelích, které na něm působí, tj. charakter poptávky, nabízený sortiment a hlavní konkurenti
- výzkum konkurence – identifikuje hlavní konkurenty, informuje o jejich podílu na trhu, jejich chování a používané strategii, vlastnostech a cenách výrobků, které nabízí
- spotřebitelský výzkum – objasňuje skutečné chování spotřebitele na trhu ve vztahu ke zkoumanému výrobku a vnitřní motivaci tohoto chování. Předmětem výzkumu jsou také znalosti spotřebitelů, jejich postoje, názory
- výrobkový výzkum – jednak informace o vlastnostech, kvalitě, obalu, značce a ceně výrobku, jeho porovnání s konkurenčními výrobky, jednak analýza vnímání výrobku zákazníkem

- výzkum reklamy – zdroj informací pro přípravu reklamní kampaně, při výběru nejvhodnějšího propagačního média, měření účinnosti reklamy ve vztahu k vytyčeným cílům, sledovanost reklamních médií
- výzkum prodeje – soustřeďuje se na průběh prodeje, porovnání prodeje a jeho efektivnosti u různých tržních segmentů, postihuje výkyvy, sezónnost, předpovídání prodejů s různým časovým horizontem
- prognostický výzkum – pomocí analýz minulého a současného chování subjektů na trhu a měřením jejich postojů a názorů vztahujících se k budoucímu chování se zaměřuje na budoucí vývoj spotřebitelské poptávky a dynamiku vývoje trhu
- výzkum image – sleduje obraz, který si zákazníci vytvářejí o firmě, jejich výrobcích či službách

Doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu. **(Orieška, 1999: 19)** Překlenuje prostorové rozdíly mezi místem bydliště občana a místem cestovního ruchu, přivádí účastníka k objektům a zařízením cestovního ruchu a vytváří tak možnosti spotřeby v cestovním ruchu. Vztah dopravy a cestovního ruchu je však vztahem oboustranným, protože rozvoj jednotlivých forem 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.

Čertík (2000: 117) k tomu dodává, že doprava zajišťuje přepravu cestujících z místa jejich trvalého bydliště do místa přechodného bydliště, a je tak spojená s uspokojením jednotlivých potřeb účastníků cestovního ruchu. Vztah mezi cestovním ruchem a dopravou je vzájemně podmiňující, což znamená, že rozvoj nových forem a druhů cestovního ruchu vyvolává zároveň i nové požadavky na rozvoj nových forem, kvalitu a přepravní kapacitu a také na rozvoj a rekonstrukci dopravní sítě.

Doprava ve všech jejích formách je základní podmínkou realizace cestovního ruchu. Na rozvoji dopravy je cestovní ruch přímo závislý (především historicky). Rozhodující část dopravních systémů byla vybudována a slouží pro jiné hospodářské účely, tomu odpovídá i rozmístění dopravní infrastruktury. **(Ryglová, 2005: 27)** V souvislosti s rozvojem cestovního ruchu se některá dopravní infrastruktura buduje

výhradně pro potřeby turistiky. Příkladem jsou lanovky, lyžařské vleky, horské tratě apod.

Zelený, Peřina (2000: 5) kladou důraz na to, že doprava prochází historickým vývojem, v současné době lze konstatovat, že doprava dospívá do stadia víceoborového systému. Vysoká členitost moderní dopravy vede ekonomy k tomu, že dopravu jako celek nazírají jako určitý sektor, někteří hovoří o tom, že současná doprava je dokonce mnohasektorovým celkem. Termín sektor je používán volněji než označení dopravní soustava, ale zdá se, že je obsahově výstižnější. Nicméně víceoborový charakter současné dopravy je nejen definičním znakem ale i metodickým východiskem pro přístupy k analýze dopravního sektoru: opírá se především o údaje týkající se vývoje a vzájemného vztahu mezi jednotlivými dopravními obory.

Vaněček (1994: 59) podotýká, 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.

Šíp (1997: 3) doplňuje, že dopravou rozumíme vědomé přemísťování osob, nákladů, energie a zpráv z jednoho místa na druhé. Vzniká doprava jako samostatný úsek společenské činnosti za účelem dělby práce v hospodářském systému státu. Doprava je samostatnou částí nevýrobní sféry a patří mezi odvětví služeb. Na určitém stupni rozvoje společenské výroby představuje doprava odvětví, na kterém je přímo závislý rozvoj společenské výroby. Jednotlivé dopravy mají svoje typické dopravní prostředky a cesty, což má vliv na organizaci, řízení i ekonomiku provozu. Podle toho ji dělíme na železniční, silniční, vodní, leteckou, námořní popř. nekonvenční (např. lanovky). Jednotlivé druhy dopravy jsou navzájem propojeny v dopravní systém.

Brinke (1999: 7) si představuje, že 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 vnitrooblastních, mezioblastních a

mezinárodních územně ekonomických vztahů. Proto je dopravní systém států a celého světa těsně spjat s územní strukturou hospodářství. Doprava má mimořádný význam v obsluze meziodvětvových vztahů v hospodářství jednotlivých států a oblastí i ve světovém hospodářství.

Petrů (1999: 75) podotýká, že doprava na základě dopravních prostředků a komunikací zajišťuje přepravu obyvatelstva do míst cestovního ruchu a umožňuje zároveň i pohyb návštěvníků uvnitř těchto oblastí. Doprava je tedy základní podmínkou samotné existence a rozvoje cestovního ruchu.

Štěrba, Pastor (2005: 7) k tomu dodávají, že základní činností dopravy je uspokojování požadavků zákazníků na kvalitní, pohotovou, rychlou a bezpečnou přepravu zboží a osob. V komplexním pohledu je třeba dopravu a obsluhu území chápat jako integrovaný logistický systém, do něhož náleží doprava nákladní i osobní.

Gúčík (2004: 27) vidí dopravu jako pohyb (jízdu, plavbu, 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.

Brinke (1999: 5) doplňuje, že doprava se ve srovnání s průmyslem a zemědělstvím vyznačuje celou řadou 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), převládajícího v zemědělství. Také koloběhem kapitálu a tvorbou cen dopravní produkce – tarifů a dopravného se doprava podstatně odlišuje od jiných odvětví národního hospodářství.

Doprava je činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. (**Drdla, 2005: 7**)

Struktura dopravního systému (Švadlenka, et al, 2006: 38-44)

Podle charakteru dopravní cesty a dopravních prostředků, které se po ní pohybují, se dělí doprava na jednotlivé druhy dopravy:

- 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 apod.)
- neveřejnou – neslouží široké veřejnosti, můžeme ji chápat jako substitut veřejné dopravy

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:
 - a) ve sféře výroby – přeprava surovin a materiálu v různých stádiích výroby
 - b) ve sféře oběhu – hotové výrobky na místo výroby
 - c) 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

Charakteristika dopravního odvětví je určovaná 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. know-how).

Technické a kvalitativní požadavky kladené na jednotlivé druhy dopravy:

- rychlost
- kapacita
- bezpečnost
- pravidelnost
- pohotovost

Charakteristiky jednotlivých druhů dopravy

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.

Silniční doprava

Výhody:

- 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 přepravní 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 a poškozují pozemní komunikace (vyjeté koleje)
- nepříznivý dopad na životní prostředí

Využití:

- přeprava zboží na kratší a střední 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 přepravu osob
- mezinárodní doprava s přihlédnutím k národohospodářskému efektu

Železniční doprava**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 budování 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 (nakládka, vykládka)

Využití:

- přeprava zboží a hromadných substrátů na střední a dlouhé vzdálenosti
- mezinárodní přeprava
- hromadné přepravy na kratší vzdálenosti z vlečky na vlečku

- přeprava osob

Letecká doprava

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 (květiny, malá zvířata)
- rychlá přeprava osob
- mezinárodní a mezikontinentální přeprava
- rychlá přeprava pro zdravotnictví a záchranné služby (využití vrtulníků)
- přeprava zboží do jinak nepřístupných oblastí

Vodní doprava

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 vlhkosti na přepravované zboží

Využití:

- přeprava hromadného a nadgabaritního substrátu na velké vzdálenosti
- mezinárodní přeprava zboží
- dopravní spojení s námořními přístavy
- přeprava osob
- vyhlídkové plavby

Potrubní doprava

Výhody:

- přímá přeprava substrátů s minimálními ztrátami
- proces překládacích (přečerpávacích) prací je možné lehce zautomatizovat
- malý počet pracovníků zabezpečujících přepravu a vysoká produktivita práce
- nepřetržitost, přímost a hospodárnost přepravy
- je maximálně mechanizovaná s možností automatizace přepravní technologie

Nevýhody:

- přeprava jen jednoho substrátu jedním potrubím
- nevyhnutelnost existence potřeby daného substrátu z delšího časového hlediska

Využití:

- jen na přepravu sypkých a tekutých substrátů a plynu
- mezinárodní přeprava
- závodová doprava (přeprava poštovních zásilek apod.)

Základními složkami dopravy jsou dopravní prostředky, dopravní cesty a ostatní dopravní infrastruktura. (Mirvald, 1999: 7) Dopravní prostředky je možné členit podle prostředí, ve kterém zajišťují přepravu, a to na suchozemské, vodní a vzdušné. Podle funkce existují dopravní prostředky nákladní a osobní. Dopravní cesty vytvářejí prostor určený pro pohyb dopravních prostředků v příslušném prostředí. Součástí ostatní dopravní infrastruktury jsou technická zařízení, která zabezpečují pohyb dopravních prostředků a organizaci přepravy.

Dopravní systém, jeho struktura a procesy jsou závislé na přímém i nepřímém působení okolních vlivů. Kvalita poskytované dopravy je dána soustavou aspektů,

označovaných jako ukazatele kvality: pravidelnost, spolehlivost, bezpečnost, rychlost, hospodárnost, přiměřená cena přepravy, ekologičnost, komfort, výkonnost, pohotovost a dostupnost. (Vonka, et al, 2004: 15) Kvalita je dynamický fenomén, vztažený na určitý objekt nebo proces v čase. Aktuální stav kvality je funkcí konkrétních podmínek, možností a záměrů v reálném čase, přičemž jednotlivé aspekty se mohou vyvíjet v žádoucím nebo nežádoucím smyslu. Touto skutečností je dána objektivní nutnost nepřetržitého řízení kvality veškeré lidské činnosti.

Dopravní sektor jako celek patří mezi růstová odvětví. (Zelený, Peřina, 2000: 6) Ponecháme-li stranou průmysl dopravních prostředků a zařízení, odvětví dopravního stavebnictví a navazující obory, a zůstaneme v rámci dalších úvah pouze u dopravních oborů a s nimi spjatých výkonů, můžeme zaznamenat trvalý růst dopravní produkce. K růstu výkonů přispívají zejména:

- změny ve struktuře zpracovatelského průmyslu vedoucí k přesunům ekonomických aktivit z tradičních center do nových rozvojových oblastí. Proces je zesilován integračními aktivitami:

- změny v metodách výroby, které vedou k potřebě rychlé, pružné, uživatelsky orientované dopravy, jejímž pozitivním příspěvkem je vliv na zrychlení obratu kapitálu: redukce zásob, redukce skladovacích nároků
- narůstající podíl odvětví služeb v ekonomice. Podnikání v této sféře je spojeno s růstem nároků na profesní mobilitu na krátké, střední i dlouhé vzdálenosti
- nárůst čistých příjmů a změny v sociální a demografické struktuře společnosti: příjmový efekt, rostoucí pracovní aktivita žen, touha po zabezpečení mobility vede k vyššímu podílu vlastnictví osobních vozidel a ke zvýšení počtu a délky cest.

Zelenka, Pásková (2002: 67) kladou důraz na to, že dopravní prostředky jsou prostředky použité účastníkem cestovního ruchu k dopravě z místa jeho obvyklého trvalého pobytu do navštívených míst (termín vymezený pro statistiky, UNWTO). Dopravní prostředky lze členit na prostředky pro dopravu individuální a hromadnou, podle způsobu dopravy a dopravní cesty na silniční dopravu, železniční dopravu, vodní dopravu, leteckou dopravu, vertikální dopravu atd., dále podle velikosti dopravního prostředku, podle způsobu jeho pohonu atd.

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. **(Hesková, et al, 2006: 109)**

Pro současnou dopravu je charakteristické, že kromě vlastních dopravně – přepravních aktivit k ní patří řada dalších činností. **(Zelený, 1998: 7)** Jsou to zastupitelské a obchodní služby, legislativně – správní činnosti zabezpečující přepravu a upravující podmínky pohybu dopravních prostředků včetně rizik s tím spojených; patří sem dále i činnosti spjaté s výkonem státní správy a mezinárodními aktivitami ve sféře dopravy.

Dopravními službami v cestovním ruchu se rozumí ty služby **(Orieška, 1999: 19)**, 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.

Gúčík (2004: 27) k tomu dodává, že dopravní služby jsou výkony dopravních organizací, dopravců (provozovatelů dopravy) ve prospěch přepravců a cestujících, souvisejí s přepravou osob, statků anebo informací, kterými se zabezpečuje proces přemístění a výměny na místní, regionální, národní a mezinárodní úrovni.

Francová (2003: 79) doplňuje, že dopravní služby jsou spojeny se zabezpečením přepravy turistů a jejich zavazadel. Zahrnují jednak vlastní přepravu a dále pak poskytování informací, rezervaci míst, prodej dopravních cenin, reklamaci. Prostřednictvím dopravních prostředků a komunikací zajišťuje přepravu osob do míst cestovního ruchu a umožňuje i pohyb návštěvníků uvnitř těchto oblastí.

Orieška (1999: 19) podotýká, že dopravní služby nejsou cílem účasti na cestovním ruchu. Člení se podle několika hledisek. Podle druhu dopravy jde o služby železniční, letecké, silniční, vodní a ostatní dopravy, z teritoriálního hlediska o služby vnitrostátní a mezinárodní dopravy, z hlediska periodicity o služby v pravidelné a

nepravidelné dopravě. Výkonem dopravy je přeprava. Každá přeprava se uskutečňuje podle plánu přepravy (jízdního, letového, lodního nebo jiného řádu).

Indrová (2004: 51) říká, že dopravní služby představují nezbytnou podmínku realizace cestovního ruchu. Můžeme je charakterizovat jako služby spojené s přemístěním účastníků cestovního ruchu z místa bydliště do místa realizace cestovního ruchu. Na jejich kvalitě do značné míry závisí spokojenost účastníka cestovního ruchu a splnění jeho představ, přání a vlastních cílů v místě cestovního ruchu. Dopravní infrastruktura má pro rozvoj cestovního ruchu zásadní význam.

Dopravní infrastruktura (**Drdla, 2005: 9**) je v širším pojetí definována jako soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními a dokonce i dopravních prostředků, jež se na síti pohybují.

Rozhodující část dopravního systému byla vybudována k zajišťování služeb pro obyvatelstvo a pro jiné hospodářské účely, v neposlední míře je využívána pro účely cestovního ruchu. (**Hesková, 1997: 33**) V souvislosti s rozvojem masového cestovního ruchu je část dopravní infrastruktury budována výhradně pro jeho potřeby (např. prostředky vertikální dopravy).

Četnost neboli hustota zastavujících spojů je počet nabídnutých cestovních příležitostí. (**Vonka, et al, 2004: 35**) Četnost spojů může být na jednotlivých linkách (tratích), v pásmech nebo různých časových obdobích odlišná. Závisí hlavně na počtu cestujících, kapacitě dopravních prostředků a úrovni pohodlí. Důraz se klade i na to, aby cestující nevykládali nevhodně čas dlouhým čekáním na dopravní prostředek.

Dopravní body (**Šíp, 1997: 13**) jsou místa, ležící na dopravních cestách, v nichž se v nákladní dopravě uskutečňuje nakládka, vykládka či překládka zboží a v dopravě osobní nástup, výstup a přestup cestujících do dopravních prostředků. Obecně se tyto body nazývají stanice. Stanice zpravidla složí i k technickému zabezpečování dopravy (např. doplňování PHM). Některé dopravní body představují nezbytnou součást dopravy, bez nichž by se tato nemohla uskutečnit např. letiště, přístavy, nádraží.

Brinke (1999: 19) k tomu dodává, že dopravní (komunikační body) jsou místa ležící na dopravních cestách (komunikacích), v nichž se v nákladní dopravě uskutečňuje nakládka, vykládka či překládka zboží a v osobní dopravě nástup cestujících do dopravních prostředků, výstup z nich a přestup z jednoho prostředku do druhého. Obecně se tyto body nazývají stanice. V dopravní geografii považujeme za stanici každé místo, kde lze nastoupit nebo ukončit cestu veřejným dopravním prostředkem (tedy nejen stanice železniční či autobusové, ale také letiště nebo přístav). Stanice zpravidla slouží i k technickému zabezpečování dopravy (například doplňování dopravních prostředků pohonnými hmotami apod.). Některé dopravní body představují nezbytnou součást dopravy, bez nichž by se nemohla uskutečnit (například letiště v letecké dopravě, přístav v námořní dopravě apod.).

Soustava vzájemně propojených dopravních cest a uzlů vytváří dopravní síť. Rozlišujeme síť v širším významu, (**Šíp, 1997: 13**) tj. zahrnující veškeré komunikace a uzly na určitém území a v užším významu, kdy uvažujeme síť jen s pravidelnou dopravou.

Bezpečnost se stala klíčovou podmínkou každé nejen hromadné dopravy, což je patrné například u dopravy železniční. (**Vonka, et al, 2004: 37-38**) Proto u příměstské železniční dopravy se stalo samozřejmostí dokonalé staniční, traťové a vlakové zabezpečovací a sdělovací zařízení a toto se dostalo i do povědomí cestující veřejnosti. Kromě aktivní a ponehodové bezpečnosti probíhá neustále zvyšování pasivní bezpečnosti z vozidel. Bezpečnost cestujících zvyšuje například používání nehořlavých hmot, bezpečnostních skel a speciálních materiálů, samonosných skříní apod. V místech zastavení (zastávkách nebo stanicích) a v přestupních uzlech jde především o odstraňování možných kolizních míst cestujících s okolním provozem budováním mimoúrovňových přechodů, doplněných přehledným informačním systémem.

Výchova je proces záměrného působení na osobnost člověka s cílem dosáhnout pozitivních změn v jejím vývoji. (**Průcha, Walterová, Mareš, 1995: 257**) Různá pojetí výchovy byla ovlivněna sociokulturními podmínkami, odlišnými koncepcemi pojetí člověka, akcentací jednotlivých stránek výchovného procesu. Účinnost je závislá na míře interiorizace výchovných vlivů vychovávaným jedincem. K té dochází, je-li jedinec otevřen pedagogickému působení, odpovídá-li jeho zkušenosti, vytvoří-li se

v jeho vědomí potřeba zdokonalovat se, stát se subjektem vlastního utváření. Neúčinnost čistě verbálního působení je nahrazována účinnější organizací zkušenosti vychovávaného. Z moderního hlediska je proto výchova především procesem záměrného a cílevědomého vytváření a ovlivňování podmínek umožňujících optimální rozvoj každého jedince v souladu s individuálními dispozicemi a stimulujícími jeho vlastní snahu stát se autentickou, vnitřně integrovanou a socializovanou osobností.

Pojem výchovná skutečnost (**Průcha, Walterová, Mareš, 1995: 258**) se objevuje především v teoriích inspirovaných hermeneutickou pedagogikou. Výchova je zde chápána jako objektivní dění, které nelze plně racionálně zachytit, pouze se mu snažit porozumět a interpretovat ho. Škola má proto ctít přirozený svět dítěte jako jeho výchovnou skutečnost.

Výchovný styl (**Průcha, Walterová, Mareš, 1995: 259**) je souhrn záměrných i spontánních způsobů chování vychovatele k vychovávanému. Tradičně se uvádějí: autoritativní výchova, liberální výchova, demokratická výchova. Novější klasifikace výchovných stylů, vycházející z empirických výzkumů zejména rodinné výchovy, je zařazují podle několika nezávislých dimenzí – např. cirkumplexní model užívá dvě (láska – hostilita, autonomie – kontrola), jiné modely uvádějí i značně vyšší počet dimenzí. Tyto klasifikace pak umožňují popis nevhodných a pro dítě škodlivých stylů výchovy, jakými jsou např. výchova rozmazlující, zavrhuje, nadměrně ochraňující (overprotektivní), perfekcionistická, nedůsledná, popř. zanedbávající, týrající nebo zneužívající dítě.

Průcha, Walterová, Mareš (1995: 259 - 260) dále dodávají, že výchovný systém je relativně uzavřený komplex výchovy a vzdělání, včetně teoretických zdrojů i praktických vyústění, případně praktických zkušeností. Historicky můžeme nalézt množství příkladů systémů existujících jako reálné výchovně-vzdělávací systémy jednotlivých zemí nebo koncipované, resp. realizované systémy některých pedagogů a pedagogických škol, jako jsou např. J.J. Pestalozzi, M. Montessoriová, C Freinet, O. Decroby aj.

Dopravní výchova (**Límová, 2006: 5**) 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 bezpečný pohyb v dopravním prostředí.

Stojan, et al (2007: 14) říká, že dopravní výchova jako prostředek postupné eliminace závažných dopravních nehod a úrazů jejich účastníků je organickou součástí teorie výchovy, v níž explikuje zákonitosti pedagogické psychologie. Svým zaměřením je určena a svými poznatky slouží všem účastníkům dopravy, a to tím účinněji, čím více se může opírat o její předchozí etapy a již dosažené kognitivní i výchovné výsledky.

Stojan, et al (2007: 85) k tomu mimo jiné dodává, že postupy dopravní výchovy musí zahrnovat jak mechanickou, tak problémovou složku. Každé osvojování dovedností je na svém počátku zákonitě nejprve doprovázené vedle potřebné vnější kontroly vychovatelem i vnitřními procesy iradiace a generalizace (kdy člověk zapojuje mnohem více svalových partií i duševních funkcí, než je nutné), s navazující postupnou diferenciací nervových vzruchů jen do oblastí nezbytně potřebných pro optimální výkon. S tím je spojen i přechod na vnitřní zpětnou vazbu umožňující postupně stále větší samostatnost a přiléhavost rozhodování. Dopracovat se optimální dovednosti v orientaci i reagování v dopravní situaci vyžaduje tedy vedle osvojení řady poznatků také důsledné a od počátku správné utváření žádoucích návyků. Je třeba si stále připomínat, že osvojování i těchto později již jen mechanicky uplatňovaných elementů chování probíhá však na svém počátku vždy uvědoměle a je to tedy činnost zvláště pro začátečníky energeticky dosti náročná. Uvědomělé vytváření návyků se sice zpočátku jeví jako pomalejší, avšak celková doba osvojování je kratší, než u slepého drilu a v praxi je to také efektivnější. Vedle osvojování elementárních úkonů (např. rozhlížení se před vstupem do vozovky) je v dopravní výchově osvědčené vyžadovat v určité fázi tréninku verbalizování vnitřních procesů rozhodování dětmi – třeba odříkáváním jeho jednotlivých úkonů. Hlavním cílem je zabránit bezradnosti a chaotičnosti reakcí. Za zřetelnější pokroky pak nikdy nezapomene dítě pochválit.

Límová (2006: 5) klade důraz na to, že 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.

Límová (2006: 5) doplňuje, že je nutné mít stále na zřeteli okolnost, že dopravní výchova není samostatným vyučovacím předmětem. Je součástí výchovně vzdělávacího procesu a její obsah je probírán ve vyučovacích hodinách jiných učebních předmětů. Současně s plněním cílů a úkolů učebního předmětu se využívá úměrně učební látka k dopravní výchově všude tam, kde je to vhodné, přirozené a nenásilné. Učivo, kterým se realizují cíle dopravní výchovy, nemůže narušovat logický systém předmětu. V učebních a metodických příručkách jednotlivých předmětů je uplatňován dopravně výchovný zřetel v rozsahu, který odpovídá specifickému zaměření učebního předmětu.

Límová (2006: 8) podotýká, že to, že se každý setkává s provozem na pozemních komunikacích už od nejútlejšího dětství a musí řešit mnohdy i jeho věku nepřiměřené situace, navozuje nutnost, aby dopravní výchova v celé šíři byla součástí výchovně vzdělávacího systému.

Z těchto hledisek pak lze charakterizovat základní cíle dopravní výchovy takto:

- Pochopení funkce dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými normami.
- Formování mravního vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti chůze a jízdy v provozu na pozemních komunikacích.
- Osvojení zásad bezpečného chování a jednání v provozu dle zákonných norem jako chodec, cyklista nebo jiný účastník tohoto provozu (např. spolujezdec).
- Zvládnutí techniky chůze a jízdy na jízdním kole.
- Pochopení významu technického stavu a údržby vozidel pro bezpečnou jízdu v provozu na pozemních komunikacích a praktické zvládnutí základních úkonů údržby jízdního kola.
- Zvládnutí základních taktických prvků chůze a jízdy v provozu na pozemních komunikacích.
- Znalost technických podmínek dopravy a zařízení ovlivňující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- Pochopení významu a role policistů pro bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích.

- Osvojení si základních dovedností a zásad jednání při dopravní nehodě.

Gramotnost je dovednost číst a psát, získaná obvykle v počátečních ročních školní docházky. (**Průcha, Walterová, Mareš, 1995: 73 – 74**) Ve vyspělých zemích dosahuje gramotnost obyvatelstva téměř 100% podíl, naopak v málo rozvinutých zemích je gramotnost nízká (60% i méně).

Dopravní gramotnost (**Kikušová, 2004: 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 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

Kikušová (2004: 32) klade důraz na to, že základem pro pochopení dopravní gramotnosti je chápání, že jde o zacházení se symboly, které mají rozmanitý charakter (přes piktogramy, jazykové kódy, jiné vizuální symboly) a toto umožňuje jedinci samostatný, bezpečný a efektivní přesun z místa na místo.

Kikušová (2004: 32) k tomu mimo jiné dodává, že dopravně gramotným 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.

3. CÍLE A METODIKA

Cílem diplomové práce je provedení analýzy dopravní gramotnosti v segmentu potencialních účastníků cestovního ruchu.

Na základě terénního šetření, ze kterého vyplývá, že pouze necelá polovina dotázaných se poprvé seznámila s dopravní výchovou v mateřské škole, proběhla spolupráce s Mateřskou školou Bratrská v Dačicích.

Dále je cílem zpracovat návrh projektu na zkvalitnění dopravní výchovy.

Analytická část

Nejprve byla provedena analýza pramenů a literatury - prostudována odborná literatura, která se váže k tématu diplomové práce, vyhledána klíčová slova a vypracována literární rešerše.

Byla provedena situační analýza ve zkoumaném regionu Jindřichohradecka.

Před začátkem terénního šetření byly stanoveny následující hypotézy:

- 60% dotázaných lidí se poprvé seznámilo s dopravní výchovou v mateřské škole.
- Více než ¾ respondentů se umí orientovat v jízdnicích řádech.
- 40% dotázaných osob dodržuje dopravní předpisy.
- Převážná většina respondentů ví, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdnicích řádech.
- 80% dotázaných osob se nejčastěji dopravuje automobilem.

Dále bylo realizováno terénní šetření metodou dotazování respondentů. Takto získané informace mají primární charakter.

Syntetická část

Souhrn zjištěných dat – vyhodnocení terénního šetření. Na základě grafů a jejich popisu byly přiblíženy a charakterizovány jednotlivé výsledky, které z výzkumu plynou.

Aplikační část

Zhodnocení dopravní gramotnosti potencialních účastníků cestovního ruchu a zpracování návrhu vedoucímu ke zlepšení situace v oblasti dopravní výchovy. Vyvrácení nebo potvrzení stanovených hypotéz.

4. ANALÝZA DOPRAVY A DOPRAVNÍCH SLUŽEB NA JINDŘICHOHRADECKU

4.1. Základní informace o regionu

Jindřichohradecko leží při jihovýchodní hranici Čech v jihovýchodní části Jihočeského kraje, přičemž nejsevernější bod Rakouska objímá jak rozevřená dlaň. Je to velmi turisticky významná krajina plná vodních ploch a borových lesů na rovině, ale i smrkových lesů v kopcích České Kanady - jedno z nejčistějších míst u nás. Sousedí s Českobudějovickem na JZ, Tábořskem na SZ, Pelhřimovskem na S, Jihlavskem na SV, Třebíčskem a Znojemskem na V. K 1.1.2008 měl region rozlohu 1 943,69 km², správně byl členěn do 106 obcí (měst je zde 13, městysů 1 a vsí 92), žilo zde přes 92 700 obyvatel, což znamená 48 obyvatel na km².⁶

Město Jindřichův Hradec leží na důležitém silničním tahu směřujícím z Českých Budějovic do východních Čech. Významné jsou také silnice ve směru východním na jižní Moravu, směrem na jih k rakouským hranicím a především silnice směrem na západ, která město napojuje na mezinárodní trasu E 55. Většina tranzitní silniční dopravy je dnes odkloněna po obchvatu.⁷

4.2. Silniční doprava

Autobusovou dopravu zajišťuje ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., dále se stará o provozování autobusového nádraží, osobní dopravu, opravárenský servis pro užitková vozidla včetně doplňkových služeb. Ve městě působí ještě dopravce JH Bus, který provozuje jednu z jindřichohradeckých dopravních zajímavostí - historický autobus Škoda 706 RTO-LUX. Každoročně v červenci a srpnu se s ním mohou zájemci svézt na pravidelných linkách - o víkendech na trase Jindřichův Hradec - Nová Bystřice - Landštejn - Slavonice a v úterý a ve čtvrtek na trase Jindřichův Hradec - Červená Lhota. Na obou linkách platí standardní tarif linkové dopravy. Zmíněný autobus je používán též jako vozidlo náhradní dopravy při plánovaných výlukách na tratích JHMD.⁷

⁶ *Popis regionu Jindřichohradecko* [online]. [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW: <http://www.trasovnik.cz/k_jihoc/jindhrad/jindhrad.asp>.

⁷ *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. 12.4.2006 [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW: <http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu_cz.html>.

4.2.1. Městská hromadná doprava

Městskou hromadnou dopravu provozuje firma ČSAD Jindřichův Hradec a.s., která dnes patří do skupiny ICOM Transport. Hlavním úkolem městské dopravy je spojení nádraží, centra, poněkud odlehlého sídliště Vajgar a podniku Jitka, který společně s přilehlými domy leží již mimo souvislou zástavbu na východním okraji města. Obsluhuje též oblast kolem nemocnice společně se sídlištěm Hvězdárna, které leží jižně od centra. Menší počet spojů pak zajišťuje dopravu k ostatním průmyslovým podnikům, které vyrostly na opačných koncích města kolem výpadovek na Pelhřimov a Novou Bystřici. Městská doprava jezdí pouze na území města a Radouňka je jedinou obcí napojenou na MHD i přesto, že například obec Otín leží jen několik desítek metrů za hranicemi Jindřichova Hradce a je s městem propojena chodníkem. Ostatně do systému MHD nejsou zapojeny ani některé oblasti v samotném městě - sídliště Pod Kasárny a zástavba ležící na pravém břehu Nežárky. Část cestujících městské dopravě odebírají meziměstské autobusy, které po odjezdu z autobusového nádraží většinou projíždějí přes město a zastavují na zastávkách v centru, případně i na dalších místech. Např. autobus do Prahy začíná na sídlišti Vajgar, jede přes celé město a poté teprve zajíždí na autobusové nádraží. Vzhledem k tomu, že většina těchto linek je také v režii ČSAD, tak to v tomto případě z pohledu provozovatele nevádí a cestující jsou alespoň ušetřeni přestupu či dlouhé pěší chůze. Město a provozovatel se budou do budoucna soustředit na obnovu vozového parku moderními nízkopodlažními vozidly a případné rozšíření nabídky a kvality služeb. Uvažuje se například o rozvoji městské dopravy i do okolních obcí (Otín, Děbolín a dalších).⁸

4.3. Železniční doprava

Spojení se železnicí získal Jindřichův Hradec v roce 1887, kdy byla otevřena „Českomoravská transverzální dráha“, přesněji její větev spojující Jihlavu s Veselím nad Lužnicí. Tato trať je dnes v celém úseku elektrifikována.⁸ Doprava je organizována tak, aby byl zajištěn dovoz a odvoz žáků i pracujících do a z Jindřichova Hradce, a to jak od Horní Cerekve, tak od Veselí nad Lužnicí. Zároveň jsou zajištěny přípoje do stanice Veselí nad Lužnicí na dálkovou dopravu ve směru Tábor – Praha a v opačném směru pak přestupní možnosti od dálkových vlaků do mikroregionu Jindřichohradecko.

⁸ *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. 12.4.2006 [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW: <http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu_cz.html>.

Zároveň je i několikrát denně možnost přestupů a spojení i zastávkovými vlaky do a ze směrů České Velenice, Tábor a České Budějovice. Zohledněny byly všechny požadavky obcí na posuny tras vlaků či jejich zavedení, aby bylo dosaženo maximální míry kompromisu mezi technickými možnostmi tratě a potřebami občanů. Ve většině případů byly odstraněny prostoje osobních vlaků v Jindřichově Hradci, které byly kritizovány zejména občany z obcí na pomezí Jihočeského kraje.⁹

O několik let později se město stalo železniční křižovatkou, když byly otevřeny dvě úzkorozchodné tratě, do Nové Bystřice (1897) a do Obrataně (1906), o kterých se v souvislosti s Jindřichovým Hradcem nelze nezmínit. Obě mají shodný rozchod 760 mm a jsou od roku 1997 v soukromých rukou společnosti JHMD (Jindřichohradecké místní dráhy). Společně s tzv. "Osoblažkou" ve Slezsku jsou dnes jedinými úzkorozchodnými železnicemi s pravidelným provozem u nás. JHMD se je snaží nejrůzněji propagovat, a tak jsou dnes také určitým turistickým lákadlem. V letní sezóně jsou pravidelně vypravovány historické parní vlaky a roste i jejich význam pro dnes tolik populární cykloturistiku. Úzkorozchodné kolejiště se nachází před nádražím ČD a zajímavostí je také to, že po opuštění nádraží se "úzká" a normálněrozchodná trať spojí a pokračují tříkolejnicovou splítkou a teprve později se od ní "úzké" opět oddělí.¹⁰

Služby JHMD:¹¹

- rekreační ubytování (plně vybavené apartmány v nově rekonstruovaných budovách ve Střížovicích, Hůrkách, Albeři a v Nové Bystřici)
- speciální programy:
 - zvláštní vlaky s motorovou lokomotivou
 - pravidelný osobní vlak s historickou soupravou
 - zvláštní svatební vlak
 - houbařský expres

⁹ *České dráhy* [online]. 23.11.2005 [cit. 2007-03-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=29364>>.

¹⁰ *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. 12.4.2006 [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW: <http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu_cz.html>.

¹¹ *Jindřichohradecké místní dráhy* [online]. [cit. 2007-03-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.jhmd.cz/index.htm>>.

- programy pro školy
- doprovodné programy (animační program, catering, vystoupení hudební skupiny jakéhokoli žánru ve vlaku nebo na nádraží)
- bufetový vůz, občerstvení
- prodej upomínkových předmětů, map, knih, průvodců a videokazet
- tisk lepenkových jízdenek a vstupenek na přání zákazníka

4.4. Letecká doprava

Jindřichohradecko není cílem mezinárodních ani vnitrostátních linek letecké dopravy. Letiště se nachází na severozápadním okraji Jindřichova Hradce. Jeho blízkost a snadná dostupnost z městské zástavby dává příležitost k rodinným výletům a turistickým akcím s možností sledování leteckého provozu, sportovního létání a parašutismu. K tomu slouží nejen vyhrazené prostory pro diváky, ale i letištní restaurace s barem.¹²

Služby:¹²

- školy létání:
 - plachtařská
 - PPL
 - UL
 - para škola
- fotolety:
 - jsou nabízeny celoročně, optimální je však období od května do října
 - možnost fotografování a natáčení běžnou technikou
 - pro profesionální účely fotolet letounem L60S Brigadýr
 - různý počet míst pro cestující
 - každé sedadlo je ze zákona pojištěno
 - cena je stanovena za jednu minutu letu pro celé letadlo
- pohonné hmoty pro veřejnost
- kamionová přeprava pro stálé zákazníky

¹² Aeroklub Jindřichův Hradec [online]. [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.letani.cz/>>.

4.5. Cyklodoprava

Jindřichohradecko je velmi oblíbená oblast pro cykloturistiku. K tomu přispívá i mírný terén, krajina je převážně rovinná s množstvím rybníků a lesů. Jsou zde krásné cyklotrasy.¹³

4.5.1. Cyklotrasy v okolí J. Hradce

Cyklostezka Jindřichův Hradec – Děbolín navazuje na mezinárodní cyklotrasu Greenways Praha – Vídeň, proto je využívána jak místními občany, tak zahraničními turisty. Celá trasa je vedena v úrovni bez překážek, takže stezku mohou užívat i osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Cyklostezka představuje komunikační propojení místních komunikací v zástavbě u kostela sv. Jakuba s obcí Děbolín, kde stezka navazuje na stávající místní komunikace, po nichž je vedena cyklostezka směrem na sv. Barboru. Celá stezka je vyznačena směrovými šipkami shodnými se stávajícím značením navazujících úseků cyklostezky. Hlavním přínosem je, že cyklisté již nebudou muset jet po silnici I./23.¹⁴

Další cyklostezkou je cyklistická stezka Jiráskovo předměstí v intravilánu města Jindřichův Hradec. Klíčovým důvodem realizace této cyklostezky bylo oddělení cyklistické a automobilové dopravy v úseku 2-3571 silnice druhé třídy č. 128 ve směru z Jindřichova Hradce na Novou Bystřici. Právě v tomto úseku bylo zvýšené riziko střetu cyklistů s osobní automobilovou dopravou i nákladní přepravou. Právě nákladní přeprava materiálu a osobní doprava i přeprava směřující do okolních obcí, příhraničí a dále přes hraniční přechod Nová Bystřice do Rakouska, měla největší podíl na nehodovosti v tomto úseku plynoucí ze střetu nejen s cyklisty, ale i chodci. Smrtelný úraz, který se zde stal v nedávné minulosti, je toho jasným důkazem.¹⁴

¹³ *Privat U Hesů - sportovní vyžití* [online]. [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW: <<http://hesovi.unas.cz/sport.htm>>.

¹⁴ *Cykloturistika a cyklistika, cestování na kole* [online]. [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklotoulky.cz/clanky/clanky-display/cyklostezky/ceska-republika/cyklostezky-na-jindrichohradecku/>>.

4.5.2. Cyklotrasy v České Kanadě

Česká Kanada je přírodní park v jihovýchodních Čechách rozprostírající se jihovýchodně od Jindřichova Hradce, ohraničený přibližně městy Kunžakem, Českým Rudolcem, Slavonicemi, Novou Bystřicí a J. Hradcem. Právě pro přírodní charakter krajiny, početné vodní hladiny a rozsáhlé lesní komplexy, i pro poněkud sychravější podnebný ráz, je tato oblast nazývána Českou Kanadou. Po geomorfologické stránce krajina náleží jihozápadnímu cípu Javořické vrchoviny.¹⁵

Souhrnný přehled cyklotras:¹⁶

- 32** Tučapy - Červená Lhota - J. Hradec - Horní Žďár - Dolní Žďár - Malíkov n. Než. - Nová Ves - Peršlák - Nová Bystřice - Albeř - Klášter - Landštejn - St. Město p. Landštejnem - Slavonice
- 1003** St. Město pod Landštejnem - Trojmezí - Maříž – Slavonice
- 1004** Slavonice - Stáلكov - Matějovec - Český Rudolec - Peníkov - Vlastkovec - Slavonice
- 1006** Klášter - Filipov - Stříbrný vrch - Dobrotín - St. Město pod Landštejnem - Stáلكov - rozcestí pod Vichrovým kopcem
- 1007** Peršlák - Nová Bytřice - Artoleč - Větrov - Návary - Veclov - Dobrohoř - St. Město pod Landštejnem
- 1007a** prodlužuje cyklostezku č. 1007 na hraniční přechod Košťálkov – Kleintaxen
- 1007b** prodlužuje cyklostezku č. 1007 na hraniční přechod Romava – Reingers
- 1008** Nová Bystřice - Mnišský rybník - ke hranicím (CLO) - Artoleč
- 1009** Rozcestí U Nové Vsi - Sedlo - Nový Vojířov
- 1113** J. Hradec - Jindřiš - Malý Ratmírov - Strmilov - Zahradky - Mráкотín – Telč
- 1115** Kunžak - rozcestí Pod Skalkou - rozcestí Pod Šibeníkem - Rožnov - Landštejn
- 1116** Kunžak - Klenová – Albeř
- 1117** Lásenice - Bílá - Číměř - Dobrá Voda - Senotín - Klenová - Rožnov - Matějovec
- 1118** Kunžak - Jalovčí - Olšany – Heřmaneč

¹⁵ *Turistický informační server - novadomus* [online]. [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.novadomus.cz/ckanada.html>>.

¹⁶ *Turistický informační server - novadomus* [online]. [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW: <http://www.novadomus.cz/ck_turistikact.html>.

- 1119** Dobrá Voda - Člunek - Lomy u Kunžaku - Zvůle - Mosty - Suchdol -
Jalovčí
- 1241** J. Hradec - Otín - Hrutkov - Kačlehy - Kačležský rybník - Kunějov -
Kaproun - Matějovec - Český Rudolec
- 1242** Kačlehy rozcestí - Hospříz - Krvavý rybník - Střížovice - Budkov - Strmilov
- Olšany - Heřmaněč - Markvarec - Český Rudolec
- 1244** Na Jitrách - Lány u Kunžaku – Zvůle

5. TERÉNNÍ VÝZKUM

5.1. Účel, cíl a metoda šetření

Účelem výzkumu v rámci diplomové práce bylo zjistit, kdy se potenciální účastníci cestovního ruchu poprvé seznámili s dopravní výchovou, o jakých subjektech spojených s problematikou silničního provozu mají povědomí, zda se umí orientovat v jízdnicích řádech a kde informace o dopravních spojích a službách hledají, na jaké úrovni jsou jejich znalosti piktogramů vyobrazených v jízdnicích řádech, jakými dopravními prostředky se dopravují a zda dodržují dopravní předpisy.

Cílem šetření bylo zjistit, kde se potenciální účastníci cestovního ruchu poprvé seznámili s dopravní výchovou a zda jsou dopravně gramotní.

Terénní šetření probíhalo metodou dotazování respondentů. Informace získané výzkumem mají primární charakter, to znamená, že byly zjištěny prostřednictvím vlastního výzkumu.

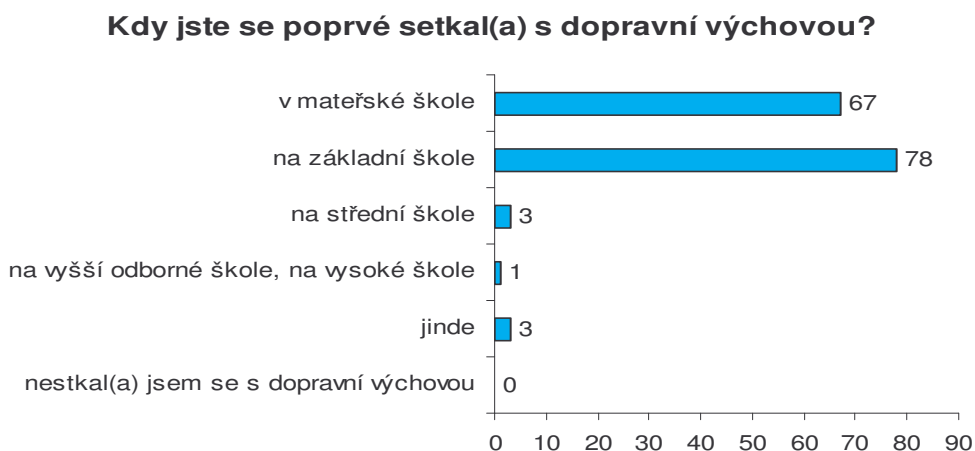
Nejprve byl vytvořen online dotazník za pomoci služby Google Docs. Dotazníkové šetření, které probíhalo od října do konce listopadu 2008, se zúčastnilo celkem 152 náhodně vybraných potenciálních účastníků cestovního ruchu.

Dotazníkové šetření probíhalo tím způsobem, že přibližně 1/3 online dotazníků byla rozeslána přes E-mail. Zbývající část online dotazníků byla rozeslána pomocí internetové služby Facebook.

Po uskutečnění terénního výzkumu bylo celé šetření vyhodnoceno, na základě grafů a jejich popisu byly přiblíženy a charakterizovány jednotlivé výsledky, které z výzkumu plynou. Dále byly buď potvrzeny nebo vyvráceny hypotézy. Na základě výsledků zjištěných z terénního výzkumu byl zpracován projekt na zkvalitnění dopravní výchovy.

5.2. Výsledky a analýza vlastního šetření

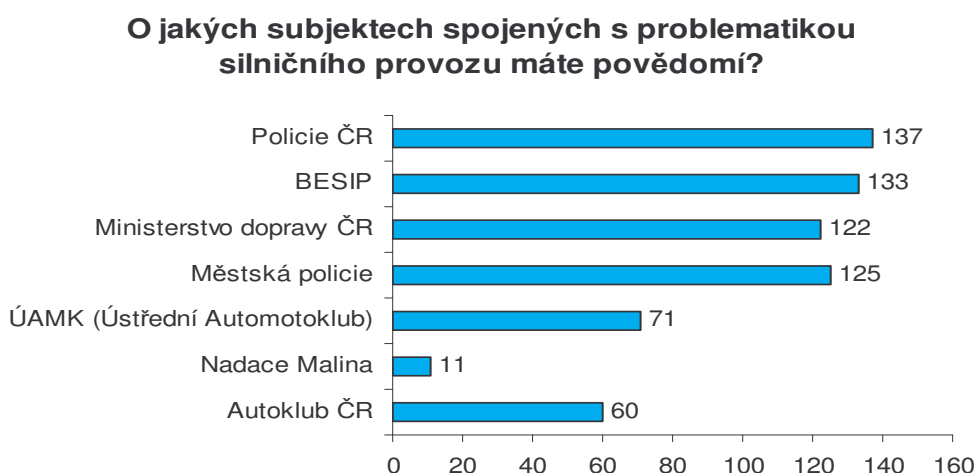
Graf 1 – Odpovědi respondentů na otázku 1



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 1 je patrné, že 78 respondentů, což je převážná většina všech dotázaných, se s dopravní výchovou poprvé setkali na základní škole. 67 dotázaných, což představuje 44%, odpovědělo, že se s dopravní výchovou poprvé setkali v mateřské škole. Na střední škole se poprvé s dopravní výchovou setkali 3 dotázaní. S dopravní výchovou se poprvé na vyšší odborné škole nebo na vysoké škole setkal jeden z respondentů. Jinou možnost seznámení s dopravní výchovou označili 3 lidé, kteří se s dopravní výchovou seznámili v domácím prostředí. Z grafu vyplývá, že všichni dotázaní se setkali s dopravní výchovou.

Graf 2 – Odpovědi respondentů na otázku 2

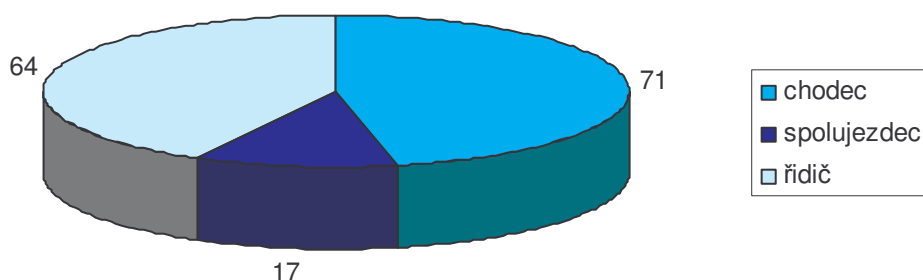


Zdroj: Vlastní šetření

V otázce 2 bylo možné označit více odpovědí. Z grafu 2 je patrné, že nejvíce dotázaných, celkem 137, má povědomí o Policii ČR, na druhém místě je BESIP, o jehož činnosti ví 133 respondentů. O Městské policii má povědomí 125 dotázaných. Na čtvrté příčce se umístilo Ministerstvo dopravy ČR, které zná 122 potenciálních účastníků cestovního ruchu. 71 dotázaných si je vědomo existence Ústředního Automotoklubu. O Autoklubu ČR má povědomí 60 respondentů. O Nadaci Malina slyšelo pouze 11 dotázaných.

Graf 3 – Odpovědi respondentů na otázku 3

Jste účastníkem silničního provozu nejčastěji jako

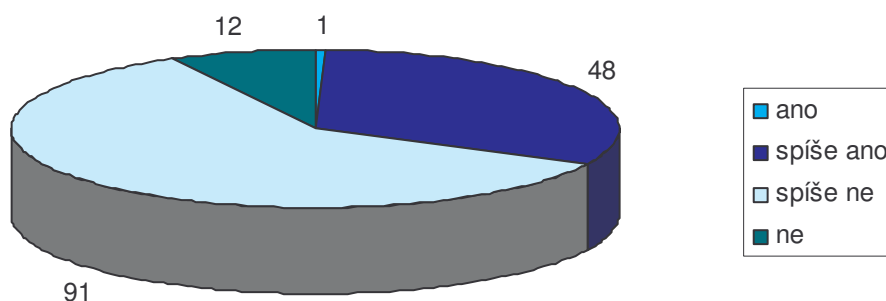


Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 3 je vidět, že 71 respondentů, kteří představují 47%, jsou účastníky silničního provozu nejčastěji jako chodci. 64 dotázaných uvedlo, že se nejčastěji zúčastňují silničního provozu jako řidiči. Zbývajících 17 respondentů jsou nejčastěji spolujezdci.

Graf 4 – Odpovědi respondentů na otázku 4

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

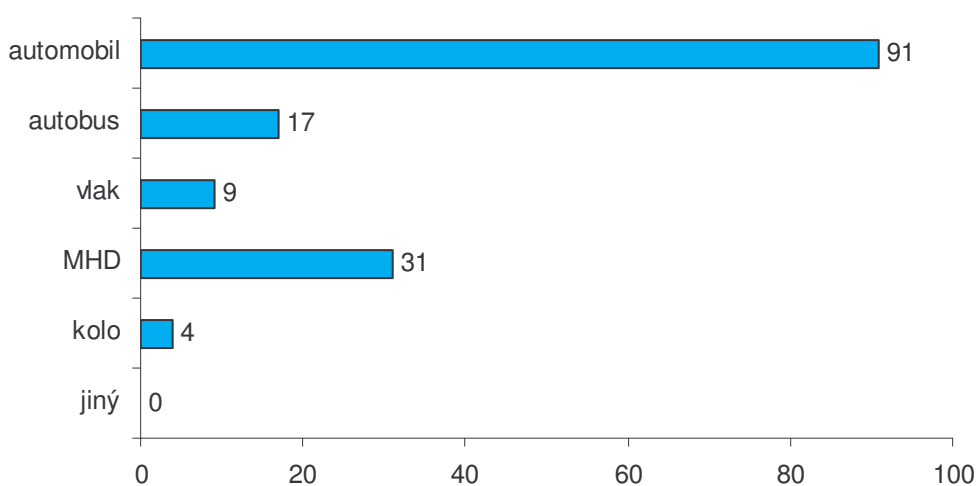


Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 4 vyplývá, že 91 dotázaných, což je převážná většina všech dotázaných, spíše nemá pocit bezpečí na silnicích. 48 respondentů uvedlo, že na silnicích spíše má pocit bezpečí. Oproti tomu 12 dotázaných nemá pocit bezpečí na silnicích. Pouze 1 respondent uvedl, že na silnicích má pocit bezpečí.

Graf 5 – Odpovědi respondentů na otázku 5

Který dopravní prostředek využíváte nejčastěji?

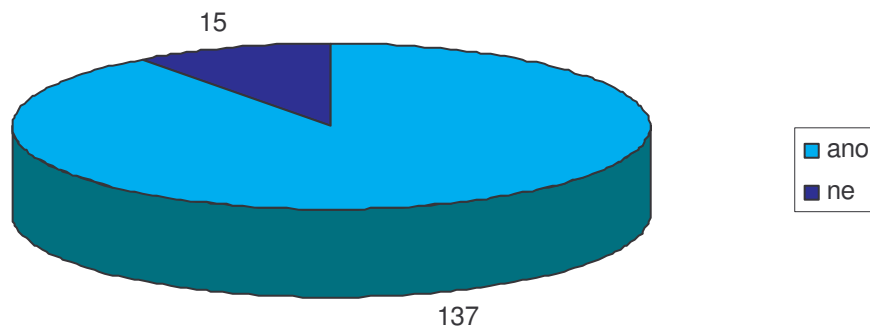


Zdroj: Vlastní šetření

Na grafu 5 můžeme pozorovat, že automobilem se nejčastěji dopravuje 91 dotázaných, kteří představují 60% všech dotázaných. MHD označilo 31 respondentů jako dopravní prostředek, kterým se dopravují nejčastěji. Autobus jako svůj nejčastější dopravní prostředek využívá 17 dotázaných. Vlákem se nejčastěji dopravuje 9 respondentů. Pouze 4 dotázaní uvedli, že jejich nejčastější dopravní prostředek je kolo. Žádný z dotázaných se nejčastěji nedopravuje jiným dopravním prostředkem, než který zde byl uvedený.

Graf 6 – Odpovědi respondentů na otázku 6

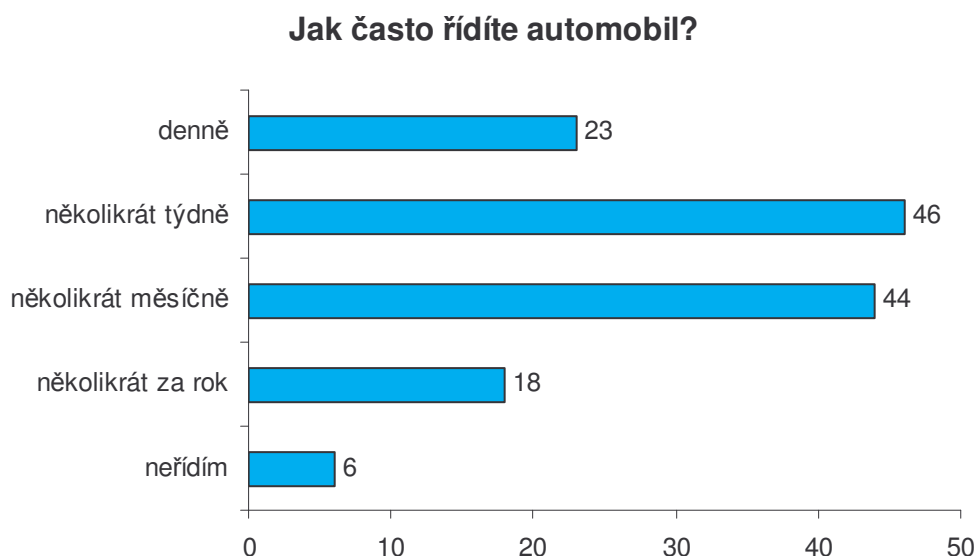
Vlastníte řidičský průkaz skupiny B?



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 6 je patrné, že 137 respondentů, což představuje 90% všech respondentů, vlastní řidičský průkaz skupiny B. Zbývajících 15 dotázaných není vlastníkem řidičského průkazu skupiny B.

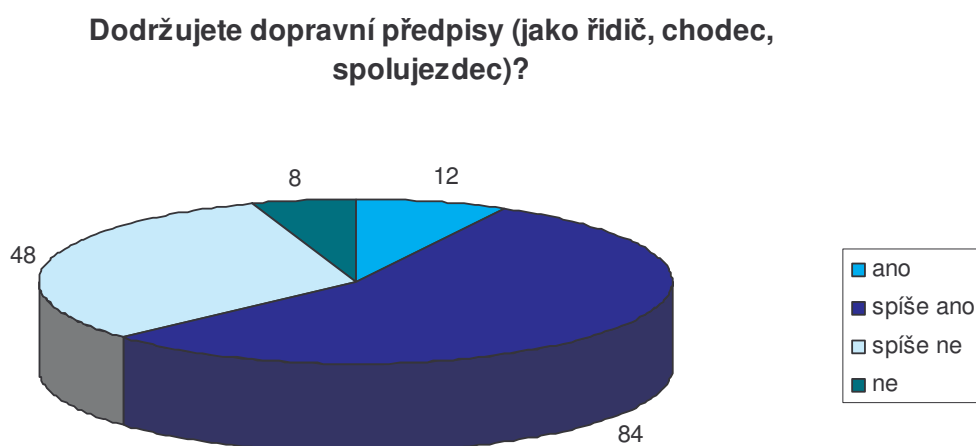
Graf 7 – Odpovědi respondentů na otázku 7



Zdroj: Vlastní šetření

Tento graf 7 se vztahuje ke grafu 6. Respondenti, kteří uvedli, že vlastní řidičský průkaz skupiny B, měli uvést, jak často řídí automobil. Nejvíce dotázaných, celkem 46, řídí automobil několikrát týdně. Několikrát měsíčně za volant automobilu usedne 44 respondentů. 23 dotázaných řídí automobil denně. Několikrát za rok usedne za volant automobilu 18 respondentů. 6 dotázaných, i přesto, že vlastní řidičský průkaz skupiny B, automobil vůbec neřídí.

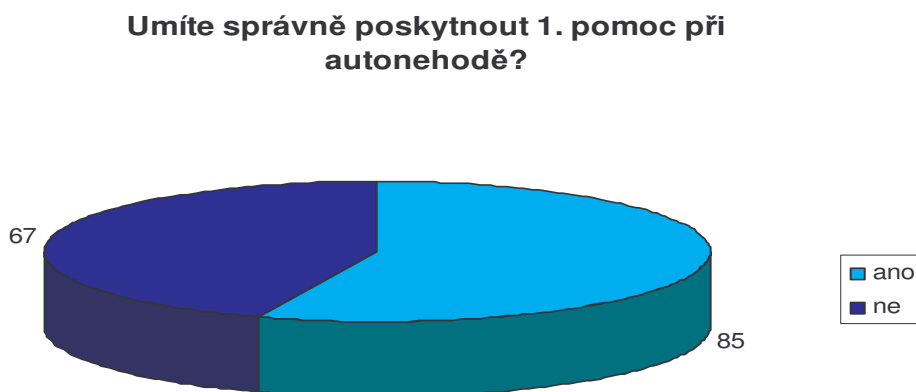
Graf 8 – Odpovědi respondentů na otázku 8



Zdroj: Vlastní šetření

Na grafu 8 můžeme pozorovat, že 84 dotázaných, což představuje 55%, dopravní předpisy spíše dodržuje. 48 respondentů dopravní předpisy spíše nedodržuje. 12 dotázaných je vzorných a dopravní předpisy dodržuje. Oproti tomu 8 respondentů uvedlo, že dopravní předpisy nedodržuje.

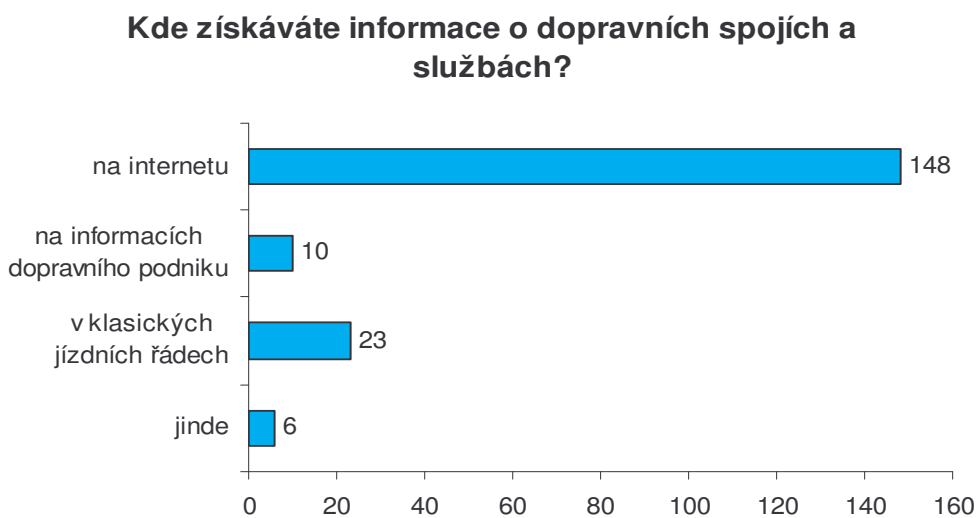
Graf 9 – Odpovědi respondentů na otázku 9



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 9 je vidět, že převážná většina dotázaných, celkem 85 respondentů, uvedla, že umí správně poskytnout 1. pomoc při autonehodě. Hůře je na tom 67 dotázaných, kteří při autonehodě 1. pomoc správně poskytnout neumí.

Graf 10 – Odpovědi respondentů na otázku 10

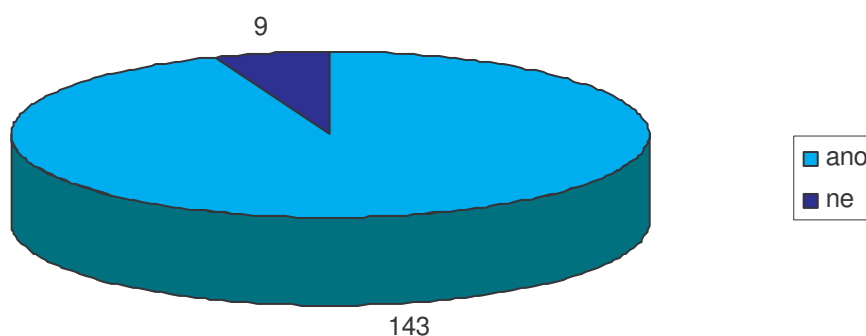


Zdroj: Vlastní šetření

V desáté otázce bylo opět možné zaškrtnout více možností. Z grafu 10 vyplývá, že nejvíce dotázaných, celkem 148, vyhledává informace o dopravních spojích a službách na internetu. Druhým nejoblíbenějším zdrojem informací jsou klasické jízdní řády. Této možnosti vyhledávání informací využívá 23 respondentů. Na informace dopravního podniku se chodí informovat celkem 10 dotázaných. Jiné možnosti získávání informací využívá pouze 6 respondentů, kteří se k informacím o dopravních spojích a službách dostanou ve 3 případech přes mobilní telefon, ve 2 případech přes známé a jeden dotázaný získává informace z rádia.

Graf 11 – Odpovědi respondentů na otázku 11

Umíte se orientovat v jízdních řádech?

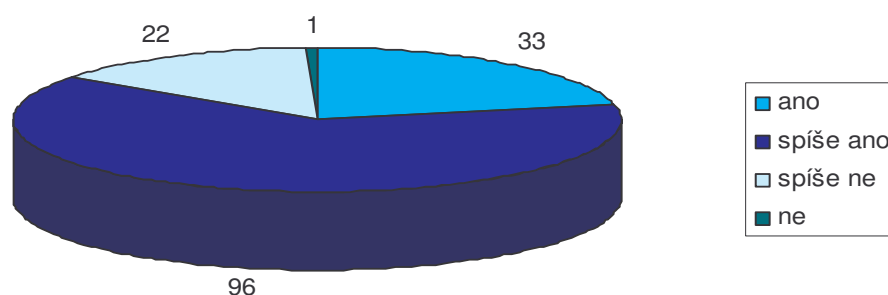


Zdroj: Vlastní šetření

Na grafu 11 můžeme pozorovat, že převážná většina dotázaných, celkem 143, se umí orientovat v jízdních řádech. Oproti tomu 9 respondentů se v jízdních řádech orientovat neumí.

Graf 12 – Odpovědi respondentů na otázku 12

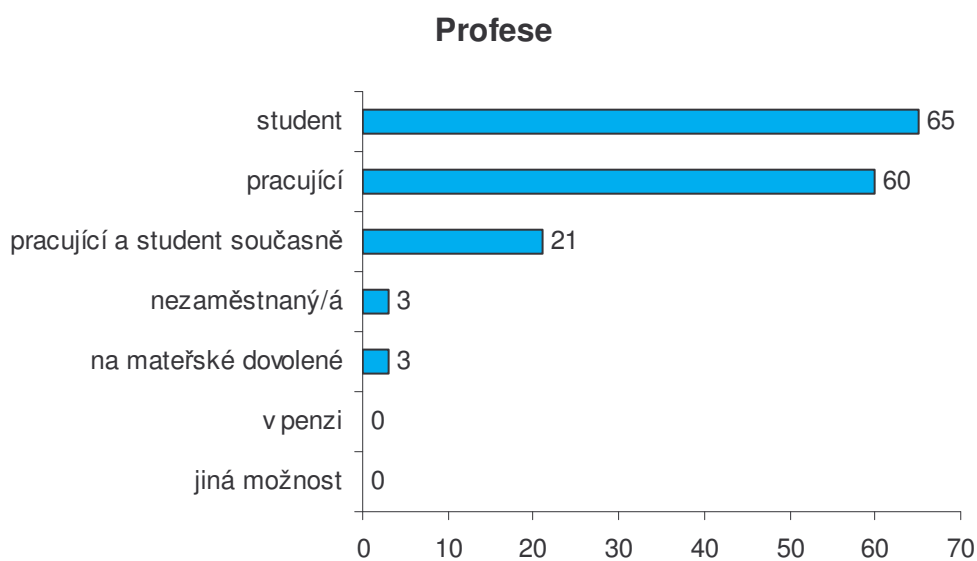
Víte, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdních řádech?



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 12 je patrné, že více než polovina respondentů, dohromady 96 dotázaných, spíše ví, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdních řádech. 33 respondentů ví, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdních řádech. 22 dotázaných spíše neví, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdních řádech. Pouze jeden respondent neví, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdních řádech.

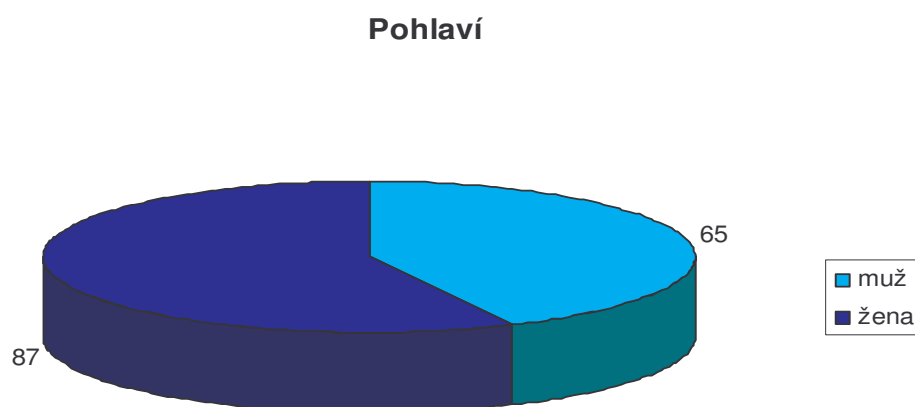
Graf 13 – Odpovědi respondentů na otázku 13



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 13 je vidět, že celkem 65 dotázaných jsou studenti, 60 respondentů jsou pracující, 21 dotázaných je současně studenty i pracujícími, 3 respondenti jsou nezaměstnaní a 3 dotázané jsou na mateřské dovolené. Žádný z respondentů není v penzi a žádný z dotázaných neoznačil jinou profesi než zde uvedenou.

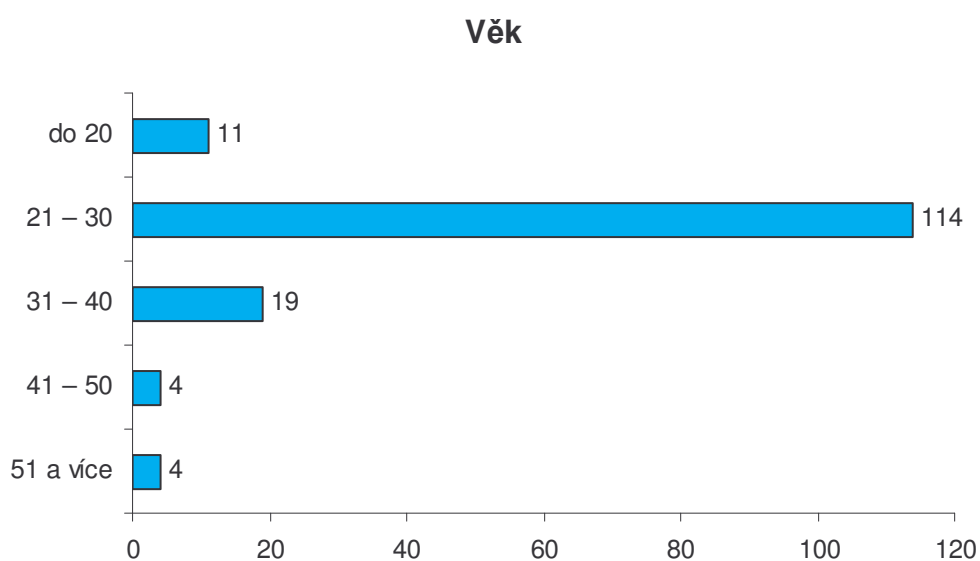
Graf 14 – Odpovědi respondentů na otázku 14



Zdroj: Vlastní šetření

Na grafu 14 můžeme pozorovat, že celkem 87 dotázaných (57%) jsou ženy a 65 respondentů (43%) jsou muži.

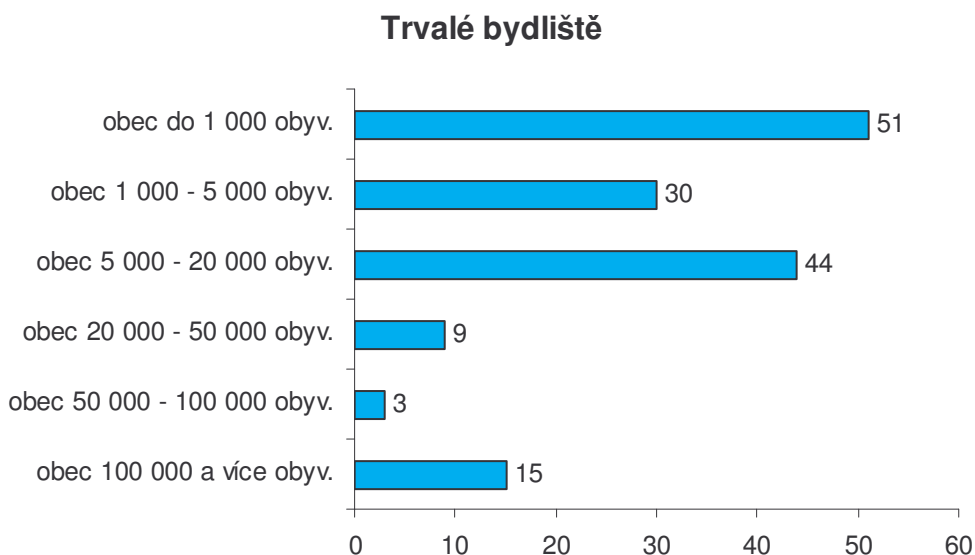
Graf 15 – Odpovědi respondentů na otázku 15



Zdroj: Vlastní šetření

Graf 15 zobrazuje, že naprostá většina dotázaných, celkem 114, patří do věkové skupiny 21-30 let. 19 respondentů uvedlo, že patří do věkové skupiny 31-40 let. 11 dotázaným je méně než 20 let. Shodně 4 respondenti patří do věkových skupin 41-50 let a 51 a více.

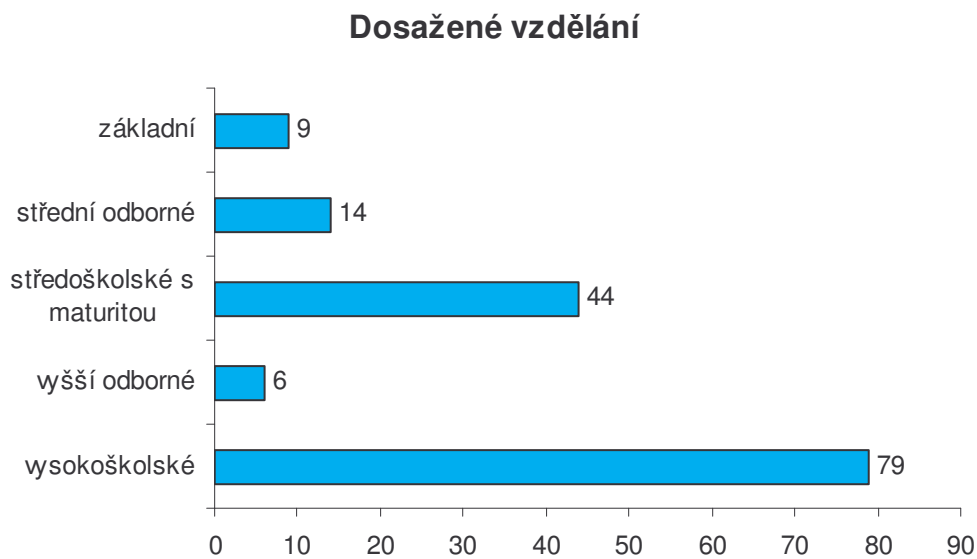
Graf 16 – Odpovědi respondentů na otázku 16



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 16 vyplývá, že 51 dotázaných žije v obci, která má méně než 1 000 obyvatel. 44 respondentů bydlí v obci, která má 5 000 – 20 000 obyvatel. 30 dotázaných je z obce, která má 1 000 - 5 000 obyvatel. 15 respondentů žije v obci s více než 100 000 obyvateli. 9 dotázaných je z obce, která má 20 000 - 50 000 obyvatel. Pouze 3 respondenti žijí v obci, která má 50 000 - 100 000 obyvatel.

Graf 17 – Odpovědi respondentů na otázku 17



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 17 je patrné, že převážná většina, celkem 79 dotázaných, má vysokoškolské vzdělání. Středoškolské vzdělání s maturitou má 44 respondentů. Střední odborné vzdělání má 14 dotázaných. Základní vzdělání má 9 respondentů. Nejmenší počet dotázaných, pouze 6, má vyšší odborné vzdělání.

5.3. Shrnutí

Nejvíce potencionálních účastníků cestovního ruchu se poprvé seznámilo s dopravní výchovou na základní škole (51%) a v mateřské škole (44%). Tímto zjištěním je vyvrácena tato hypotéza: **60% dotázaných lidí se poprvé seznámilo s dopravní výchovou v mateřské škole.** Dotázaní mají největší povědomí o těchto subjektech spojených s problematikou silničního provozu: Policie ČR, BESIP, Městská policie a Ministerstvo dopravy ČR. Nejvíce respondentů se účastní silničního provozu jako chodci. Převážná většina dotázaných spíše nemá pocit bezpečí na silnicích. Nejvíce respondentů, dohromady 60%, využívá nejčastěji k dopravě automobil. Tímto je vyvrácena hypotéza: **80% dotázaných osob se nejčastěji dopravuje automobilem.** Více než 3/4 dotázaných vlastní řidičský průkaz skupiny B. Ze skupiny respondentů, kteří vlastní řidičský průkaz skupiny B, usedne za volant automobilu nejvíce dotázaných několikrát týdně. Dopravní předpisy dodržuje pouze 8% respondentů. Tímto je vyvrácena hypotéza: **40% dotázaných osob dodržuje dopravní předpisy.** Více než polovina respondentů uvedla, že umí správně poskytnout 1. pomoc při autonehodě. Nejvíce dotázaných získává informace o dopravních spojích a službách na internetu. Téměř všichni dotázaní (94%) se umí orientovat v jízdnicích řádech. Tímto je potvrzena hypotéza: **Více než 3/4 respondentů se umí orientovat v jízdnicích řádech.** Více než polovina respondentů spíše ví, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdnicích řádech. Těch, kteří ví, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdnicích řádech, je 22%. Tímto je vyvrácena hypotéza: **Převážná většina respondentů ví, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdnicích řádech.**

Z dotazníkového šetření vyplývá, že převážná většina respondentů je dopravně gramotná.

6. PROJEKT NA ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY

6.1. Situační analýza dopravní výchovy v Mateřské škole Bratrská

Byla provedena situační analýza v Mateřské škole Bratrská v Dačicích, která byla zaměřena na dopravní výchovu.

Výsledky situační analýzy:

V blízkosti mateřské školy se nenachází žádné dopravní hřiště.

Když jdou děti na procházku, má první a poslední dvojice dětí reflexní vesty pro lepší bezpečnost v silničním provozu.

Na začátku školního roku paní učitelka dětem vysvětlila, jak se mají chovat, když jdou na procházku. Vysvětlila jim pravidla pro chůzi ve dvojtupu, přecházení vozovky. Dále dětem paní učitelka vysvětlila pravidla bezpečnosti klouzání na venkovních skluzavkách – včasný odchod z dráhy, vycházení po boční straně, pravidla bezpečnosti při klouzání na sněhu na lopatách – dodržování bezpečné vzdálenosti, pravidla bezpečnosti při hře s pískem, při hře na honěnou a při houpaní na houpačce.

Děti se zúčastnily Dne otevřených dveří Hasičského záchranného sboru Dačice. Prohlédly si hasičskou zbrojnici, hasičskou techniku a hasičskou výstroj (helmy, kabáty, dýchací přístroje).

Dopravní výchova v Mateřské škole Bratrská probíhá především formou her, které jsou rozděleny do jednotlivých oblastí.

Hry na procvičování rychlosti, obratnosti, odvahy a pohybové aktivity

Běh překážkovou dráhou, chůze po kladině, seskoky z výšky, klouzání z lavičky zavěšené na žebřinách

Skákání na trampolíně, skákacím hradu

Jednoduché cviky na žíněnkách – sudy, kotoul, kolébka

Lezení po závěsném žebříku - „Za drakem do nebe“

Běh a poskoky se startem

Lezení po žebřinách

Skákací panák

Běh branami k cíli, zdolávání strmého kopce

Koulení míčky na cíl

Pohybové hry - „Kolo, kolo mlýnské“, „Řepa“, „Tluču mák“
Zdravotní cviky s listem, pohybová improvizace „List ve větru“
Zdravotní cviky se stuhou – dračí ocas, honička s ocasy
Házení a chytání míče, údery o zem, házení míče na cíl
Přirozené cviky – napodobování pohybu zvířat
Podbíhání pod lanem
Výroba koulí ze sněhu, hod na cíl, pozorování vlastností vysokého sněhu
Chůze poslepu mezi stromy, důvěra kamarádovi
Trojboj – hod do dálky, slalom na chůdách a sedy, lehy
Houpání na kruhách
Cvičení rovnováhy při chůzi – módní přehlídka, chůze po hadovi
Pohybová hra - „Na zajíčka“ – rychlost, orientace v prostoru
Pohybová hra - „Skáčou míčky“ – poskoky, pravolevá orientace, změna rytmu
Hra na zvířátka – prolézání norou (strachový pytel), zdolávání překážkové dráhy se zavřenýma očima – důvěra kamarádovi
Slalom mezi dřevěnými tyčkami, orientace v prostoru
Hra s bublifukem – běhání, chytání bublin, skákání
Procvičování koordinovaného pohybu
Pohybová soutěž – namotávání provázku, chůze s míčkem na lžičce, plnění jitrnic, mačkání papíru
Běh se štafetovým kolíkem
Hry na postřeh
Chůze po lávce

Hry na procvičování sluchu

Pohybová improvizace – vnímání rytmu – pomalý x rychlý, lehce x těžce, potichu x nahlas, vysoké x nízké tóny
Reakce na signál, chůze v rytmu
Hra s pohybem - „Dáreček“ – reakce na signál, paměť, prostorová orientace
Rytmičká, procvičování společného nástupu na signál dirigenta, na smluvený signál
rozdělení dětí na dvě skupiny
Hry s písmenky – reakce na signál
Veršovaná pohybová hra - „Chůze v lese“ – reakce na signál
Hra se jmény a se značkami - reakce na signál, třídění podle barvy

Chůze v rytmu bubínku

Hra „Jak žije liška“ – poznávání zvuků, lokalizace zvuků v prostoru

Sluchová hra – zvonky, lokalizace zvonku v prostoru, určování zvonku podle zvuku

Se zavřenýma očima poslech zvuků v okolí

Procvičování fonetického sluchu

Hry na procvičování barev

Sestavování obrázků z vkládací barevné mozaiky

Vykreslování omalováněk

Třídění kostek podle barev

Třídění zátek z PET lahví podle barvy

Třídění barevných knoflíků podle barev a tvarů

Hledání listů stejné barvy, velikosti (malý x velký)

Stavění barevné konstruktivní stavebnice

Navlékání korálků podle barev, procvičování jemné motoriky

Společenská hra Rapido – procvičování barev, jemná motorika

Hry na procvičování orientace v prostoru

Procvičování prostorových vztahů – před x za, pod x nad, vpředu x vzadu, vpravo x vlevo

Hra „Na vítr“

Orientace v okolí školky

Hry s dopravní tematikou

Hra na dopravním koberci na dopravu – auta, jeřáb, nákladní auta, dopravní značky apod.

Hry s koloběžkami venku na hřišti

Hra na dopravu - sestavování autodráhy , hra s auty

Sestavování dopravních prostředků z lega

Hra na koberci s auty, papírovými kostkami jako silnice a dopravními značkami

Stavba města – domy z papírových cihel, dopravní značky

Stavba železnice

Stavba silnice a hra s dopravními prostředky

Chůze po vyšlapaných cestičkách ve sněhu – vláček

Hra s vláčkem

Na drahách z dřevěných kostek závody s papírovými auty

Hraní pexesa s dopravní tematikou – např. značky Stezka pro cyklisty, Zákaz vjezdu jízdnicích kol, Děti, Přejechod pro chodce

Hry na procvičování zrakové paměti

Hra – hledání jablek v prostoru

Schovávání a hledání bačkůrek

Hra „Co ubylo, co přibylo?“ (školní potřeby)

Třídění hraček

Hra „Čí to jsou bačkůrky?“

Hra „Čí je to rukavička?“, určování pravé a levé ruky

Hra „Kam se schoval lupínek?“

Hledání dvojic obrázků

Hry na procvičování hmatové paměti

Hra „Co je v pytlíčku?“ - poznávání předmětů po hmatu

Vyhledávání školních pomůcek poslepu

Hra s plastickými kameny – zkoumání a hledání povrchů

Poznávání povrchů kamenů chodidly

Hmat – hledání určitého počtu hmatem (hmatové kostky)

Rozeznávání předmětů podle tvarů

Hry na procvičování čichu

Poznávání předmětů podle vůně

Didaktické hry

Hra s magnetickými obrázky – co kam patří

Hledání stejných kusů oblečení

Soutěž družstev – hledání svých bačkůrek, hledání stejných bačkůrek

Pokus – vlastnosti posoleného sněhu

Četba textu s obrázky

Hry a povídání s dětmi různých postižení – probuzení sociálního citění

Hry na rozvíjení jemné motoriky

Obtahování různých tvarů – koordinace ruka a oko

Vystřihování obrázků, lepení na papír

Skládání puzzle - samostatnost

Míchání, vkládání piškotů – jemná motorika

Tiskání s tiskátky – směr zleva doprava

Spojování teček na obrázku - kreslení obrysů zvířátek

Hry s matematickým zaměřením

Početní představy - méně x více

Rozdělení dětí rozpočítáváním

Hra na prodávání ovoce – početní představy

Zakreslování počtu jablek

Logické hry

Doplňování obrázků

Najít lišce v labyrintu cestu k zajíčkovi

6.2. Projekt na zkvalitnění dopravní výchovy v Mateřské škole Bratrská

Na základě situační analýzy, která byla provedena v Mateřské škole Bratrská, byl zpracován návrh projektu na zkvalitnění dopravní výchovy. Tento návrh byl po domluvě s paní učitelkou Hanou Novákovou aplikován v praxi, a to tím způsobem, že jsme podle něj jedno dopoledne děti vyučovaly dopravní výchovu. Do projektu byly zařazeny hry vhodné pro rozvíjení samostatnosti, odvahy, obratnosti, odvahy, znalosti barev, orientace v prostoru, paměti, soustředěnosti. Dětem nečinilo problémy pochopit pravidla her. U her zaměřených na procvičování barev, si některé děti barvy (červenou, oranžovou a zelenou) pletly.

Dopravní výchovu je dětem nejvhodnější vštěpovat formou her, které rozvíjí znalosti a dovednosti, které děti mají. Nejúčinnější je tyto hry zařazovat do programu každý den, aby nedocházelo k zapomínání. Protože děti velice snadno ztrácejí pozornost, je vhodné hry střídat v optimální frekvenci. Jakmile poklesne zájem dětí o hru a začnou vyhledávat jiné činnosti, hru zastavit a nahradit jinou.

Před každou procházkou dětem opakovat, že po chodníku se chodí po pravé straně a že než přejdou vozovku, se musí dostatečně rozhlédnout. Je to velmi důležité, aby si děti tato pravidla osvojily.

Návrh projektu

Zařadit do výuky dopravní výchovy:

1) Materiály a pomůcky pro dopravní výchovu:

- hádanky
- úvahové příklady
- soutěže
- skládky
- omalovánky
- pexesa
- videokazety
- výstavky

2) Hry:

Název hry:

Plnění úkolů podle barvy

Úkol:

Rozlišování barev

Pomůcky:

Barevné kartičky podle počtu dětí

Popis hry:

Dětem byly rozdány barevné kartičky. Každé z dětí dostalo pouze jednu kartičku a to buď červenou, oranžovou nebo zelenou. Dětem byla ukázána zelená kartička. Které z dětí dostalo kartičku stejné barvy, muselo začít skákat. Dále byla dětem ukázána oranžová barva. Ty děti, které dostaly kartičku oranžové barvy, měly za úkol se co nejrychleji přesunout k oknu. Zbývající děti, které měly kartičku červené barvy, měly za úkol si lehnout na zem. Po nějaké době byly kartičky dětem vyměněny, aby se naučily reagovat i na jinou barvu, než kterou měly doposud. Úkoly se různě obměňovaly.

Název hry:

Na barevné hady

Úkol:

Procvičování barev

Pomůcky:

Barevné kartičky, tyčky nebo stužky podle počtu dětí

Popis hry:

Dětem byly opět rozdány barevné kartičky. Každé z dětí dostalo pouze jednu kartičku ze tří možných barev (červené, oranžové a zelené). Na pokyn děti musely utvořit jednobarevné hady (rukama se držely ramen dítěte před sebou) a takto se pohybovaly po třídě. Na znamení se musel každý had schovat do svého domečku, který byl označen stejnou barvou, jakou měl had.

Název hry:

Čáp ztratil čepičku

Úkol:

Rozlišování barev, rychlosti a pohotovosti dětí a orientace v prostoru

Pomůcky:

Předměty různých barev

Popis hry:

Hra začínala slovy: „Čáp ztratil čepičku, a ta měla barvičku, barvu, barvu barvičku: zelenou!“ Děti musely co nejrychleji najít ve třídě předmět zelené barvy a dotknout se ho. Nemusel to být pouze předmět, mohla to být i barva na oblečení a to nejen toho oblečení, které mělo dítě na sobě, ale mohlo se dotknout např. zeleného trička, které měl na sobě kamarád. Dítě, které se dotýkalo zelené barvy, nemohlo dostat babu. Jednotlivé barvy se různě obměňovaly.

Název hry:

Vláček

Úkol:

Rozlišování zelené a červené barvy, upevňování jejich významu a rychlé reakce na ně

Pomůcky:

Zelená a červená vlaječka

Popis hry:

Dětem byla ukázána vlaječka zelené barvy. Děti udělaly vláček, který jezdil po třídě. Po výměně zelené vlaječky za červenou se musel vláček zastavit.

Název hry:

Hádej, kdo jsem

Úkol:

Poznat podle hlasu, kdo mluví

Pomůcky:

Šátek

Popis hry:

Z dětí bylo vybráno jedno dítě, kterému byly zavázány oči. Bylo ukázáno na jiné dítě, které řeklo: „Hádej, kdo jsem.“ Dítě se zavázanýma očima mělo za úkol poznat, kdo promluvil.

Název hry:

Kdopak to zazvonil?

Úkol:

Poznat, odkud zvuk přichází

Pomůcky:

Šátek, zvoneček

Popis hry:

Děti seděly na koberci v kruhu, uprostřed sedělo dítě se zavázaným očima. Některé z dětí dostalo zvoneček, kterým zazvonilo. Dítě se zavázaným očima se snažilo jít směrem, odkud zvonění zvonečku vycházelo.

Název hry:

Na dřepy

Úkol:

Naučit se reagovat na hudbu a ticho

Pomůcky:

CD - přehrávač

Popis hry:

Děti byly libovolně rozptýleny ve třídě. Když hrála hudba, tak děti pochodovaly do rytmu. V okamžiku, kdy byla hudba vypnuta, se děti musely zastavit a udělat dřep.

Název hry:

Listovaná

Úkol:

Naučit se reagovat na hudbu a ticho

Pomůcky:

CD – přehrávač, listy papíru podle počtu dětí

Popis hry:

Každé dítě dostalo list papíru, který položilo na zem. Dětem byla puštěna hudba a po dobu, po kterou hrála, děti chodily volně po třídě. Když byla hudba vypnuta, musely si děti stoupnout na list papíru položený na zemi.

7. ZÁVĚR

Děti, zejména ty předškolní, představují velmi rizikovou skupinu obyvatel pohybující se v silničním provozu. Nemají ještě osvojeny pravidla bezpečnosti, a proto je důležité jim je stále připomínat.

Z výsledků terénního šetření vyplývá, že pouze necelá polovina dotázaných se poprvé s dopravní výchovou seznámila v mateřské škole. Toto zjištění je velmi neuspokojivé vzhledem k tomu, že děti patří mezi rizikovou skupinu účastníků silničního provozu. Proto byla provedena situační analýza právě v mateřské škole, konkrétně v Mateřské škole Bratrská v Dačicích, aby zde byl zjištěn současný stav dopravní výchovy. Bylo zjištěno, že se v blízkosti mateřské školky nenachází žádné dopravní hřiště, když jdou děti na procházku, má první a poslední dvojice dětí reflexní vesty pro lepší bezpečnost v silničním provozu. Dále bylo zjištěno, že dopravní výchova v Mateřské škole Bratrská probíhá především formou her, které jsou rozděleny do oblastí zaměřených na procvičování rychlosti, obratnosti, odvahy, pohybové aktivity, sluchu, čichu, znalosti barev, orientace v prostoru, zrakové a hmatové paměti, jemné motoriky a jednoduchých počtů.

Byl sestaven projekt, který má vést ke zlepšení dopravní výchovy. Do projektu byly začleněny jak materiály a pomůcky pro dopravní výchovu jako jsou hádanky, úvahové příklady, soutěže, skládky, omalovánky, pexesa, videokazety a výstavky, tak hry, které rozvíjí znalosti a dovednosti, které děti mají. Nejúčinnější je tyto hry zařazovat do programu každý den, aby nedocházelo k zapomínání. Protože děti velice snadno ztrácejí pozornost, je vhodné hry střídát v optimální frekvenci. Jakmile poklesne zájem dětí o hru a začnou vyhledávat jiné činnosti, hru zastavit a nahradit jinou. Dále by paní učitelka měla před každou procházkou dětem opakovat, jak se mají chodci chovat na chodníku, při přecházení vozovky. Tedy to, že se po chodníku chodí po pravé straně, že se musí dostatečně rozhlédnout než přejdou vozovku. Je to velmi důležité, aby si děti tato pravidla osvojily.

Pokud budou mít děti dobré základy dopravní výchovy, budou na nich moci dále stavět a své znalosti prohlubovat a rozšiřovat své obzory. Díky tomu dojde ke snížení počtu dopravních nehod, který je alarmující.

8. SUMMARY

The title of this graduation thesis is „Transportation and traffic education as a reflection of traffic literacy participant travel”.

Transportation is one of the basic needs of humankind. This is largely due to the existing differences in potential between the countries of the world - people are unable to find all that they need for their lives in their immediate surroundings and, therefore, they are forced to move their material property or travel. In earlier times, the role of transportation was mainly to enable people to cover distances. Today it has become a major driving force in the life of society. It has great significance both in providing for the relationship between different branches within the economies of individual states and regions, as well as in the world economy.

In the Czech Republic, more than 1 400 people die every year as a result of traffic accidents. It is mainly the BESIP organization that tries to decrease the number of such accidents, but parents, schools, media and the whole public also try to contribute to this process.

Traffic education is an indispensable part of general education of children and adults, especially today, in the time of increased motorization that has made the knowledge of the traffic regulations on land communications absolutely essential.

According to the research only a half of the polled people have heard about a transport education first time in Kindergarten. This is a very bad result because children belong to the most risky group of traffic operations. That is why the analysis was made in Kindergarten, concretely in Kindergarten Bratrská, Dačice, to find out present status of transport education. This kindergarten is situated far away off sport ground. When the children are going for a walk the first couple and the last couple have to wear a reflex waist for better safeness. The transport education in Kindergarten Bratrská is realized mainly with games forms, which are split in the section oriented on practice speed, deftness, courage, movement activity, hearing, smell, knowledge of colors, orientation in area, sight and touch knowledge and simple calculus's.

We set up a project which should obtain an improvement of transport education. In this project were included both materials and aids for transport education – riddle, examples, games, folders, painting books, puzzles, videocassettes and small exhibitions, and games which evolve knowledge and skills of children. Most effective is placing

these games in every day program to prevent the forgetting. All children are losing their attention easily, that is why it is good to change the games in optimal prevention. As soon as their interests go down and they are trying to find some other activity, it's good to stop the game and start another one. Before every walk the teacher should repeat how the pedestrians have to behave on a walkway and by crossing a route - by walking on walkway to stay and walk on right side and by crossing a route look around enough before a crossing. It is very important that the children will know all these rules and these rules become native for them.

If the children will have good basic information of transport education, they could use them and always deepen their knowledge in future. On this basis we can reduce a number of traffic accidents which is now alarming.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

Knižní publikace

1. BOUČKOVÁ, Jana, et al. *Marketing*. 1. vyd. Praha : C.H. Beck, 2003. 432 s. ISBN 80-7179-577-1.
2. BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.
3. ČERTÍK, Miroslav, et al. *Cestovní ruch : vývoj, organizace a řízení*. 1. vyd. Praha : Off, 2001. 352 s. ISBN 80-238-6275-8.
4. DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava*. 1. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2005. 136 s. ISBN 80-7194-804-7.
5. FRANCOVÁ, Eva. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2003. 119 s. ISBN 80-244-0719-1.
6. GÚČIK, Marian, et al. *Krátky slovník cestovného ruchu*. 1. vyd. Banská Bystrica : Slovensko - švajčiarske združenie pre rozvoj cestovného ruchu, 2004. 175 s. ISBN 80-88945-73-9.
7. HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Jindřichův Hradec : Jihočeská univerzita, 1997. 57 s. ISBN 80-7040-233-4.
8. HESKOVÁ, Marie, et al. *Cestovní ruch : pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 1. vyd. Praha : Fortuna, 2006. 223 s. ISBN 80-7168-948-3.
9. HESKOVÁ, Marie, et al. *Marketing*. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 2003. 191 s. ISBN 80-7040-620-8.
10. INDROVÁ, Jarmila, et al. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Praha : Oeconomica, 2004. 113 s. ISBN 80-245-0799-4.
11. KIKUŠOVÁ, Soňa. *Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy*. Bratislava: Univerzita Komenského, Pedagogická fakulta , Katedra predškolskej a elementárnej pedagogiky, 2004, nepublikovaný materiál
12. LÍMOVÁ , Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
13. MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy I.*. 2. upr. vyd. Plzeň : Západočeská univerzita v Plzni, 1999. 71 s. ISBN 80-7082-545-6.
14. ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha : IDEA SERVIS, 1999. 244 s. ISBN 80-85970-27-9.

15. PÁSKOVÁ, Martina, ZELENKA, Josef. *Cestovní ruch : výkladový slovník*. [Praha] : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s.
16. PETRŮ, Zdeňka. *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha : IDEA SERVIS, 1999. 107 s. ISBN 80-85970-29-5.
17. PRŮCHA, Jan, WALTEROVÁ, Eliška, MAREŠ, Jiří. *Pedagogický slovník*. 1. vyd. Praha : Portál, 1995. 292 s. ISBN 80-7178-029-4.
18. RYGLOVÁ, Kateřina. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Brno : Brno International Business School, 2005. 67 s. ISBN 80-86575-92-6.
19. STOJAN, Mojmír, et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno : Masarykova univerzita, 2007. 224 s. ISBN 978-80-210-4251-3.
20. ŠÍP, Jiří. *Technologie cestovního ruchu : Doprava I.* 1. vyd. České Budějovice : Jihočeská univerzita, 1997. 84 s. ISBN 80-7040-210-5.
21. ŠTĚRBA, Roman, PASTOR, Otto. *Osobní doprava v území a regionech*. 1. vyd. Praha : České vysoké učení technické, 2005. 107 s. ISBN 80-01-03185-3.
22. ŠVADLENKA, Libor, et al. *Dopravní a spojivá soustava*. 1. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2006. 136 s. ISBN 80-7194-911-6.
23. VANĚČEK, Drahoš. *Technika cestovního ruchu*. 1. vyd. České Budějovice : Jihočeská universita, 1994. 132 s.
24. VAŇKOVÁ, Ladislava. *Bezpečná cesta do školy*. [s.l.], 2006. 152 s. , 1 mapa, obrázková příloha. Masarykova univerzita v Brně, Pedagogická fakulta, Katedra didaktických technologií. Vedoucí diplomové práce Doc. RNDr. PhDr. Mojmír Stojan, CSc.
25. VONKA, Jaroslav, et al. *Osobní doprava*. 2. vyd., zkrácené. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2004. 166 s. ISBN 80-7194-630-3.
26. ZELENÝ, Lubomír. *Doprava : Ekonomické souvislosti rozvoje*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická, 1998. 111 s. ISBN 80-7079-402-X.
27. ZELENÝ, Lubomír, PEŘINA, Luboš. *Doprava : dopravní infrastruktura*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická, 2000. 106 s. ISBN 80-245-0110-4.

Internet

28. *Aeroklub Jindřichův Hradec* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.letani.cz/>>.
29. *BESIP* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cs/>>.
30. *Cykloturistika a cyklistika, cestování na kole* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklotoulky.cz/clanky/clanky-display/cyklostezky/ceska-republika/cyklostezky-na-jindrichohradecku>>.
31. *České dráhy* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=29364>>.
32. *Jindřichohradecké místní dráhy* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.jhmd.cz/index.htm>>.
33. *Popis regionu Jindřichohradecko* [online]. Dostupný z WWW: <http://www.trasovnik.cz/k_jihoc/jindhrad/jindhrad.asp>.
34. *Privat U Hesů - sportovní vyžití* [online]. Dostupný z WWW: <<http://hesovi.unas.cz/sport.htm>>.
35. *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. Dostupný z WWW: <http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu_cz.html>.
36. *Turistický informační server - novadomus* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.novadomus.cz/>>.
37. *Ústřední automotoklub České republiky* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.uamk-cr.cz/besip/default.asp?id=200001>>.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Mapa regionu Jindřichohradecko

Příloha 2: Schéma sítě MHD v Jindřichově Hradci

Příloha 3: Parní lokomotiva na jindřichohradecké úzkokolejce

Příloha 4: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra Plnění úkolů podle barvy

Příloha 5: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra Plnění úkolů podle barvy

Příloha 6: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra Vláček

Příloha 7: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra Vláček

Příloha 8: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra Hádej, kdo jsem

Příloha 9: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra s dopravními značkami

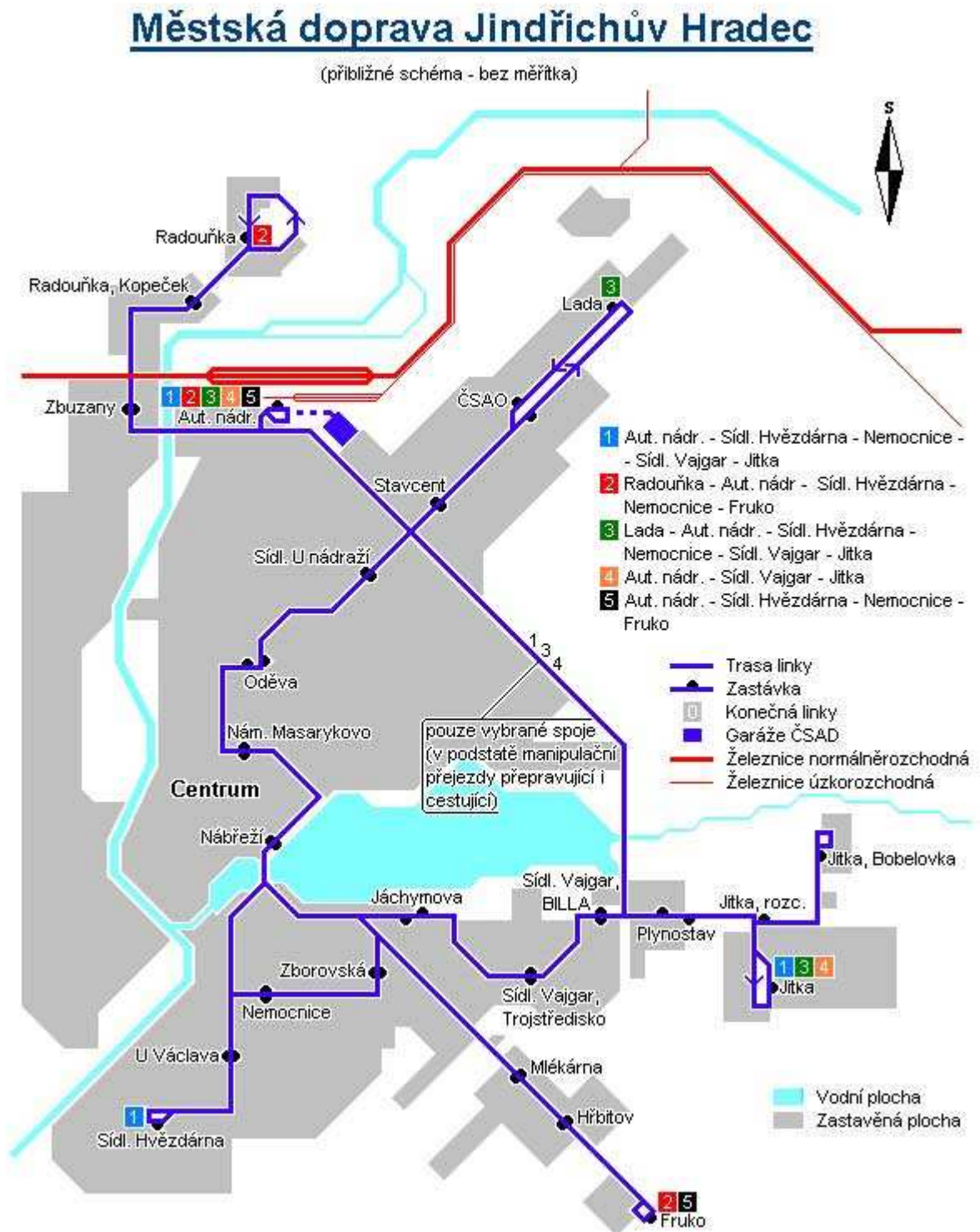
Příloha 10: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra s dopravními značkami

Příloha 11: Dotazník

Příloha 1: Mapa regionu Jindřichohradecko



Zdroj: *Popis regionu Jindřichohradecko* [online]. [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW: <http://www.trasovnik.cz/k_jihoc/jindhrad/jindhrad.asp>.



Zdroj: *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. 12.4.2006 [cit. 2009-03-13].
 Dostupný z WWW: <http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu_cz.html>.

Příloha 3: Parní lokomotiva na jindřichohradecké úzkokolejce



Zdroj: *Jindřichohradecké místní dráhy* [online]. [cit. 2007-03-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.jhmd.cz/index.htm>>.

Příloha 4: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra Plnění úkolů podle barvy



Zdroj: Vlastní dokumentace

Příloha 5: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra Plnění úkolů podle barvy



Zdroj: Vlastní dokumentace

Příloha 6: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra Vlážek



Zdroj: Vlastní dokumentace

Příloha 7: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra Vlážek



Zdroj: Vlastní dokumentace

Příloha 8: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra Hádej, kdo jsem



Zdroj: Vlastní dokumentace

Příloha 9: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra s dopravními značkami



Zdroj: Vlastní dokumentace

Příloha 10: Mateřská škola Bratrská Dačice – hra s dopravními značkami



Zdroj: Vlastní dokumentace

Dotazník

Dobrý den, jmenuji se Pavlína Marková a jsem studentkou JČU. Budu velice ráda, pokud si najdete přibližně 7 minut na vyplnění tohoto dotazníku, který je naprosto anonymní. Získané údaje budou sloužit pro moji diplomovou práci a nebudou poskytnuty třetím stranám.

1) Kdy jste se poprvé setkal(a) s dopravní výchovou? (problematika bezpečné chůze, orientace v silničním provozu, význam světelných signálů,)

- | | |
|----------------------|--|
| a) v mateřské škole | d) na vyšší odborné škole, na vysoké škole |
| b) na základní škole | e) jinde (uved'te kde) |
| c) na střední škole | f) nestkal(a) jsem se s dopravní výchovou |

2) O jakých subjektech spojených s problematikou silničního provozu máte povědomí?

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

3) Jste účastníkem silničního provozu nejčastěji jako

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

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

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

5) Který dopravní prostředek využíváte nejčastěji?

- | | |
|--------------|------------------------------|
| a) automobil | d) MHD |
| b) autobus | e) kolo |
| c) vlak | f) jiný (uved'te jaký) |

6) Vlastníte řidičský průkaz skupiny B?

- | | |
|--------|-------|
| a) ano | B) ne |
|--------|-------|

Pokud je Vaše odpověď na tuto otázku b), přejděte, prosím, na otázku č. 8.

7) Jak často řídíte automobil?

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| a) denně | d) několikrát za rok |
| b) několikrát týdně | e) neřídím |
| c) několikrát měsíčně | |

8) Dodržujete dopravní předpisy (jako řidič, chodec, spolujezdec)?

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

9) Umíte správně poskytnout 1. pomoc při autonehodě?

- | | |
|--------|-------|
| a) ano | b) ne |
|--------|-------|

- 10) Kde získáváte informace o dopravních spojích a službách? (možno uvést více možností)**
- a) na internetu
 b) na informacích dopravního podniku
 c) v klasických jízdních řádech
 d) jinde (uveďte zdroj)
- 11) Umíte se orientovat v jízdních řádech?**
- a) ano
 b) ne
- 12) Víte, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdních řádech?**
- a) ano
 b) spíše ano
 c) spíše ne
 d) ne
- 13) Profese**
- a) student
 b) pracující
 c) pracující a student současně
 d) nezaměstnaný/á
 e) na mateřské dovolené
 f) v penzi
 g) jiná možnost (uveďte).....
- 14) Pohlaví**
- a) muž
 b) žena
- 15) Věk**
- a) do 20
 b) 21 – 30
 c) 31 – 40
 d) 41 – 50
 e) 51 a více
- 16) Trvalé bydliště**
- a) obec do 1 000 obyv.
 b) obec 1 000 - 5 000 obyv.
 c) obec 5 000 - 20 000 obyv.
 d) obec 20 000 - 50 000 obyv.
 e) obec 50 000 - 100 000 obyv.
 f) obec 100 000 a více obyv.
- 17) Dosažené vzdělání**
- a) základní
 b) střední odborné
 c) středoškolské s maturitou
 d) vyšší odborné
 e) vysokoškolské

Mnohokrát děkuji za Váš čas, který jste věnoval(a) vyplnění tohoto dotazníku, a tím mi pomohl(a) při získávání informací pro mou diplomovou práci.

S přáním příjemného dne

Pavλίna Marková