

Vybrané stanice pařížského metra z hlediska jejich turistické atraktivity

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor práce: **Marcela Čermáková**
Studijní program: **Ekonomika a management**
Obor: **Cestovní ruch**
Název práce: **Vybrané stanice pařížského metra z hlediska jejich turistické atraktivity**
Cíl práce: Cílem této bakalářské práce je pařížské metro jako předmět zájmu turistů z ČR. Pařížské metro je představeno jako dopravní prostředek při navrhovaném turistickém zájezdu. Zároveň jsou zdůrazněny i aspekty poznávací, historické, sociologické a estetické, které metro návštěvníkům hlavního města Francie může zprostředkovat.



RNDr. Milan Kameník
vedoucí bakalářské práce



RNDr. Eva Janoušková, Ph.D.
vedoucí katedry
Katedra cestovního ruchu

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a zpracoval/a jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem v práci neporušil/a autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, v platném znění, dále též „AZ“).

Souhlasím s umístěním bakalářské práce v knihovně VŠPJ a s jejím užitím k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě VŠPJ .

Byl/a jsem seznámen/a s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje **AZ**, zejména § 60 (školní dílo).

Beru na vědomí, že VŠPJ má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé bakalářské práce a prohlašuji, že **s o u h l a s í m** s případným užitím mé bakalářské práce (prodej, zapůjčení apod.).

Jsem si vědom/a toho, že užít své bakalářské práce či poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠPJ, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, vynaložených vysokou školou na vytvoření díla (až do jejich skutečné výše), z výdělku dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence.

V Jihlavě dne 1. května 2013

.....

Podpis

Poděkování

Na tomto místě bych chtěla poděkovat všem, díky kterým mohla vzniknout tato bakalářská práce. V první řadě bych hlavně chtěla poděkovat panu RNDr. Milanu Kameníkovi za jeho přínosné a cenné rady a čas, který mi věnoval při konzultacích mé práce. Děkuji své rodinně za podporu při psaní mé bakalářské práce. V neposlední řadě děkuji všem respondentům, kteří byli ochotni vyplnit dotazník.

VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ JIHLAVA

Katedra cestovního ruchu

**Vybrané stanice pařížského metra
z hlediska jejich turistické atraktivity**

Bakalářská práce

Autor: Marcela Čermáková

Vedoucí práce: RNDr. Milan Kameník

Jihlava 2013

Abstrakt

ČERMÁKOVÁ, Marcela: Vybrané stanice pařížského metra z hlediska jejich turistické atraktivity. Bakalářská práce. Vysoká škola polytechnická Jihlava. Katedra cestovního ruchu. Vedoucí práce RNDr. Milan Kameník. Stupeň odborné kvalifikace: bakalář. Jihlava 2013. 83 stran.

Cílem bakalářské práce je pařížské metro jako předmět zájmu turistů z České republiky. Pařížské metro je představeno jako dopravní prostředek při navrhovaném turistickém zájezdu. Zároveň je představeno jako zajímavá pařížská atraktivita, která by neměla být opomíjena při návštěvě Paříže. Práce popisuje vybrané pařížské památky v kombinaci se zajímavými stanicemi pařížského metra. Praktická část je zaměřena na dotazníkové šetření.

Klíčová slova: Dotazníkový průzkum. Metro. Památky. Paříž. Výletní okruh. Zajímavé stanice metra.

Abstract

ČERMÁKOVÁ, Marcela: Selected Paris metro stations in terms of their tourist attractions. Bachelor's thesis. College of Polytechnics Jihlava. Department of tourism. Thesis supervisor RNDr. Milan Kameník. Degree of qualification: bachelor. Jihlava 2013. 83 pages.

The aim of this work is a Paris metro as a subject of interest of tourists from the Czech Republic. The Paris metro is presents as an interesting Paris sight, which should be visited in Paris. This work describe selected Paris sights in combination with interesting Paris metro stations. Practical part is focus on a questionnaire survey.

Key words: Questionnaire survey. Metro. Sights. Paris. Trip circuit. Interesting stations of metro.

Předmluva

Pro svoji bakalářskou práci jsem si zvolila téma „Vybrané stanice pařížského metra z hlediska jejich turistické atraktivity“. Před několika lety jsem Paříž navštívila. Toto město na mě zapůsobilo natolik, že bych se tam v budoucnu chtěla vrátit. Právě proto mě zaujalo téma, které se týká pařížského metra. Cestovní kanceláře a agentury většinou svým zákazníkům nabízí okružní jízdy po Paříži autobusem. Podle mého názoru to není úplně nejlepší způsob, jak Paříž poznat. Lepší dopravní prostředek je pařížské metro, které turisty vtáhne do skutečné pařížské atmosféry osobitějším způsobem. Pařížské metro není pouhý dopravní prostředek, ale i místo, které na turisty působí svými originálně vyzdobenými stanicemi. Některé stanice metra jsou spjaté s bohatou pařížskou historií, která se v nich odráží.

V teoretické části mé práce se věnuji pařížskému metru, vybraným stanicím metra a pařížským památkám. Památky i stanice jsou vybrány se záměrem utvořit z nich ucelený výletní okruh po Paříži, který bude trvat několik dní. V praktické části se zabývám dotazníkovým šetřením a dále návrhem na výletní okruh po Paříži metrem.

Tato práce by mohla případné zájemce o zájezd do Paříže motivovat k tomu, aby raději upřednostnili pařížské metro před autobusem cestovní kanceláře. Zároveň by mohla inspirovat cestovní kanceláře a agentury k větším nabídkám zájezdů do Paříže, v jejichž rámci by jako hlavní dopravní prostředek využili právě pařížské metro. Mohli by ho začlenit do své nabídky nejen jako dopravní prostředek, ale také jako pařížskou atraktivitu srovnatelnou s takovými památkami jakými jsou Eiffelova věž, katedrála Noter-Dame, bazilika Sacré-Coeur, Invalidovna nebo Louvre.

Čerpat budu z knižních a internetových zdrojů zaměřených na toto téma.

Obsah

1. Úvod.....	13
2. TEORETICKÁ ČÁST	14
2.1 Definice metra	14
2.2 Historie podzemních drah	15
2.2.1 Historie podzemní dráhy ve světě	15
2.2.2 Počátky podzemní dráhy v Paříži.....	16
2.3 Pařížské metro dnes.....	17
2.3.1 Pařížské metro v číslech	17
2.3.2 Zajímavosti pařížského metra	18
2.4 Doprava v Paříži.....	19
2.4.1 RER – expresní regionální síť	19
2.4.2 Jízdenky.....	19
2.4.3 Orientace v metru	20
2.5 Metro jako pařížská atrakce	21
2.6 Informační minimum Paříže.....	22
2.7 Pařížské atraktivita a stanice metra	23
2.7.1 Île de la Cité	23
2.7.2 Katedrála Notre-Dame de Paris.....	24
2.7.3 Cité	24
2.7.4 Latinská čtvrť	24
2.7.5 Fontána Saint-Michel	25
2.7.6 Saint-Michel	25
2.7.7 Lucemburská zahrada.....	25
2.7.8 Panthéon	26
2.7.9 Luxembourg	26

2.7.10 Montparnasse	27
2.7.11 Gaîté	27
2.7.12 Château de Vincennes	27
2.7.13 Château de Vincennes	28
2.7.14 Ópera Bastille	28
2.7.14 Bastille.....	28
2.7.16 Père Lachaise.....	29
2.7.17 Père Lachaise.....	29
2.7.18 Čtvrť Montmartre	30
2.7.19 Sacré-Coeur	30
2.7.20 Moulin Rouge.....	30
2.7.21 Anvers	31
2.7.22 Louvre	31
2.7.23 Palais Royal – Musée du Louvre.....	32
2.7.24 Náměstí Svornosti	32
2.7.25 Concorde	33
2.7.26 Elysejská pole.....	33
2.7.27 Elysejský palác	34
2.7.28 Champs-Élysées – Clemenceau	34
2.7.29 Invalidovna.....	34
2.7.30 Invalides	35
2.7.31 Eiffelova věž	35
2.7.32 Martova pole	35
2.7.33 Champ de Mars – Tour Eiffel	36
2.7.34 Vítězný oblouk	36
2.7.35 Charles de Gaulle – Étoile.....	36
2.7.36 čtvrť La Défense.....	37

2.7.37	La Grande Arche	37
2.7.38	La Défense.....	38
2.7.39	Ostatní zajímavé stanice pařížského metra	38
2.7.40	Návštěvnost	40
2.8	Průzkum v CK a CA na Vysočině.....	41
3.	PRAKTICKÁ ČÁST	45
3.1	Návrh výletního okruhu po Paříži	45
3.1.1	První den – „zelený okruh“	46
3.1.2	Druhý den – „ružový okruh“	47
3.1.3	Třetí den – „modrý okruh“	47
3.1.4	Čtvrtý den – „fialový okruh“	48
3.2	SWOT analýza zájezdu po Paříži v kombinaci s metrem	49
3.3	Dotazníkové šetření.....	50
3.4	Vyhodnocení dotazníku.....	51
3.4.1	Zda respondenti někdy navštívili Paříž	51
3.4.2	Zájem o cestování metrem	53
3.4.3	Metro nebo autobus.....	54
3.4.4	Výhody metra.....	55
3.4.5	Nevýhody metra	56
3.4.6	Nevýhody autobusu.....	57
3.4.7	Větší poznání.....	58
3.4.8	Větší fyzická náročnost	59
3.4.9	Výklad o metru.....	60
3.4.10	Památky a pozoruhodnosti Paříže	61
3.4.11	Největší lákadla Paříže	62
3.4.12	Bydliště respondentů	63
3.4.13	Pohlaví respondentů	64

3.4.14 Věk respondentů.....	65
3.4.15 Ekonomické zařazení	66
3.5 Celkové shrnutí praktické části	67
4. Závěr.....	69
Seznam zdrojů a použité literatury	71
Knižní zdroje	71
Internetové zdroje.....	72
Seznam obrázků	74
Seznam grafů.....	77
Seznam tabulek	78
Přílohy	79
Příloha č. 1 – dotazník.....	79
Příloha č. 2 – plánec pařížského metra.....	83

1. Úvod

Paříž jsem navštívila před mnoha lety a asi jako na každého, i na mě toto krásné město zapůsobilo. Proto jsem si zvolila pro svou bakalářskou práci téma „Vybrané stanice pařížského metra z hlediska jejich turistické atraktivity“. Využití pařížského metra považuji za nový způsob, jak objevovat další krásy tohoto města. Protože jsem mohla, asi jako většina návštěvníků, Paříž poznat pouze z autobusu cestovní kanceláře, tím víc mě toto téma oslovilo. V jednom článku zaměřeném na pařížské metro jsem četla výstižnou větu, kterou jsem si zároveň zvolila za motto mé práce: „*Vidět Paříž a neprojet se metrem znamená tuto metropoli prakticky nepoznat.*“. [Kubeš, 2006, s.52-53]

Cílem mé bakalářské práce je vyzdvihnout pařížské metro jako předmět zájmu turistů z České republiky. Pařížské metro je představeno nejen jako pouhý dopravní prostředek, ale hlavně jako zajímavá pozoruhodnost, která by neměla být při návštěvě Paříže opomíjena. Toto metro je svým způsobem atraktivita, jejíž stanice jsou propojené s bohatou pařížskou historií. V dalším pohledu mohou být jednotlivé stanice metra vnímány jako místo pro umění. Na mnoha stanicích lze zhlédnout různé výstavní vitríny, umělecká díla v podobě fresek, historických výjevů a mnohé další.

V bakalářské práci se věnuji vybraným stanicím pařížského metra z hlediska jejich atraktivity pro návštěvníky a zároveň představení pařížských památek při navrhovaném turistickém zájezdu. Dále jsem pomocí dotazníkového šetření zjišťovala zájem potenciálních turistů o tento typ zájezdu, tedy pařížské metro v kombinaci s pařížskými památkami.

Jsem toho názoru, že moje práce bude přínosem a motivací hlavně pro turisty, kteří by rádi do Paříže zavítali. Rovněž také pro cestovní kanceláře a agentury, které by pařížské metro mohly začlenit do své nabídky nejen jako dopravní prostředek, ale i jako atraktivitu se zajímavou historií. Pařížské metro patří k pařížským pamětihodnostem stejně jako Eiffelova věž, Vítězný oblouk, katedrála Notre-Dame, bazilika Sacré-Coeur nebo Invalidovna.

2. TEORETICKÁ ČÁST

2.1 Definice metra

Metro (z francouzského *chemin de fer métropolitain* – železnice hlavního města) neboli podzemí dráha je vysokorychlostní druh kolejové dráhy a městské hromadné dopravy na ní provozované. Provoz metra je pravidelný podle jízdního řádu. Vyznačuje se vysokou úsekovou rychlostí (45 km/h a více) a přepravou velkého množství lidí (60 tisíc cestujících za hodinu v jednom směru a více). Zpravidla celá nebo větší část trasy metra je vedena podzemními tunely. Vozy metra se pohybují nezávisle na ostatních druzích dopravy. Slovem „metro“ se označuje nejen samotný systém drah a staveb, ale i samotný vlak využívaný k tomuto druhu dopravy. [1]

2.2 Historie podzemních drah

2.2.1 Historie podzemní dráhy ve světě

První zmínky o metru se objevily již v roce 1851 v Londýně, který byl tehdy s New Yorkem největším městem světa. Vzhledem k neustálému rozvoji měst a s tím spojené i zvyšování počtu obyvatel, byly tehdejší správy měst nuceny uvažovat o rozšíření hromadné dopravy i do podzemí. 10. ledna roku 1863 byla v Londýně zprovozněna první podzemní dráha - metro. I když se metro zpočátku potýkalo se zakouřenými prostory a velkým hlukem, stalo se velmi oblíbeným dopravním prostředkem.

New York nechtěl dlouho zůstat pozadu a o rok později, tedy 1864, zahájil provoz první nadzemní dráhy. Což dávalo jasně najevo, že bude druhým městem, kde bude vybudována podzemní dráha. [Křivánek, 1986]

Rok zahájení provozu	Město/Země	Poznámka
1863	Londýn/Velká Británie	hlavní město
1868	New York/USA	
1869	Atény/Řecko	
1874	Istanbul/Turecko	
1892	Chicago/USA	
1896	Budapešť/Maďarsko	hlavní město
	Glasgow/Velká Británie	
1897	Boston/USA	
1898	Vídeň/Rakousko	hlavní město (S-bahn)
1900	Paříž/Francie	
1902	Berlín/NDR	
	Západní Berlín	
1906	Hamburk/NSR	
1907	Filadelfie/USA	
1913	Buenos Aires/Argentina	hlavní město
1919	Madrid/Španělsko	
1924	Barcelona/Španělsko	hlavní město
1925	Sydney/Austrálie	
1927	Tokio/Japonsko	
1933	Ósaka/Japonsko	hlavní město
1935	Moskva/SSSR	
1950	Stockholm/Švédsko	
1954	Toronto/Kanada	
1955	Cleveland/USA	
	Leningrad/SSSR	
	Řím/Itálie	hlavní město
1957	Nagoja/Japonsko	
1959	Lisabon/Portugalsko	hlavní město

Tabulka 1: vznik podzemních drah ve světě

2.2.2 Počátky podzemní dráhy v Paříži

První zmínky o plánech na vybudování metra v Paříži pochází už z roku 1845, kdy se tato možnost projednávala pouze pro přepravu zboží. Trvalo to pouze pár let a Paříž se rokem 1900 jako desátá v pořadí mohla zařadit mezi města s podzemní dráhou. Přípravy na její výstavbu začaly v roce 1898. První otevřený úsek podzemní dráhy v délce 10,3 kilometrů byl mezi stanicemi *Porte de Vincennes* a *Porte Maillot*. Podzemní dráha sklídila úspěch a do druhé světové války tak vzniklo dalších 14 linek v celkové délce 159 kilometrů.

Pařížské metro vzniklo pod vedením Fulgence Bienvenüe. Byl to francouzský inženýr, který se proslavil právě výstavbou pařížského metra. Na jeho počest byla v pozdějších letech pojmenována jedna ze stanic, dnešní *Montparnasse-Bienvenüe*.

Přestože se stavba metra připravovala bezmála půlstoletí, již zpočátku se potýkala s problémy. Po několika měsících jejího provozu se stala tragédie. Byl to požár ve stanici *Couronnes*. Při této nehodě zahynulo 84 lidí. Tato katastrofa, která dodnes patří mezi největší neštěstí v dějinách pařížského metra, měla zásadní dopady na jeho další rozvoj. Všechna opatření, která byla zavedena na úkor této katastrofy, dala metru podobu, kterou si zachovalo dodnes. [Křivánek, 1986], [Ovenden, 2008]

Dnes se ve Francii nachází celkem šest měst, které mají metro. Je to již zmiňovaná Paříž dále Lyon, Marseille, Lille, Toulouse a Rouen. [2]



Obrázek 1: mapa Francie

2.3 Pařížské metro dnes

2.3.1 Pařížské metro v číslech

Pařížské metro bylo otevřeno dne 19. července 1900 na počest Světové výstavy a při příležitosti letních olympijských her, které Paříž v té době pořádala. Původně bylo metro známo pod názvem „Métropolitain“, což mělo spojitost s jeho provozovatelem, tehdejší *Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris* (česky Společnost pro velkoměstskou železnici v Paříži), poté se název zkrátil na dnešní Métro. Tato zkratka se bez dlouhého „é“ rozšířila po celém světě a označuje tak podobné systémy podzemních drah. [3]

Hustá síť pařížského metra má dnes 14 linek, úctyhodných 382 stanic (z toho okolo 60 přestupních) a pyšní se délkou 213 kilometrů. Žádné místo v Paříži není dále než 500 metrů od metra. S těmito čísly se dnes řadí mezi největší a nejvytíženější, zároveň také mezi nejznámější a nejstarší metra na světě. Jednotlivé stanice jsou od sebe odlišeny jak barevně, tak i číselně. Metro provozuje státní francouzská společnost RATP (*Régie Autonome des Transports Parisiens*, Autonomní správa pařížských dopravních podniků), která zajišťuje dopravu po celé Paříži stejně tak i v jejím okolí. [Svojtko & Co., s. r. o., 2006], [4]

Denní počet cestujících tímto metrem činí 4,13 miliónů, ročně je to pak více než miliarda přepravených osob (1,365 mld. v roce 2005). [5] První vlak vyjíždí přibližně v 5.30 hodin a poslední kolem 0.30 hodin. Vlaky jezdí zhruba každých pět minut, ve špičce pak každé dvě minuty. [Svojtko & Co., s. r. o., 2006], [4]

2.3.2 Zajímavosti pařížského metra

Pařížské metro patří mezi světové jedničky, ať už jde o nejdelší síť podzemních drah, největší počet linek, největší počet stanic nebo o největší počet vozů pro cestující. Všude zaujímá pařížské metro přední místo. [Křivánek, 1986]

V rámci Paříže je například nejrušnější stanicí *Saint-Lazare*, nejhlubší *Abbesses*. Nejvíce tras se kříží ve stanici *République* a vůbec největší stanice (i na světě) je *Châtelet-Les Halles*. [Computer Press, a.s., 2008]

Další zajímavostí například je, že linka 2 jezdí svou nynější trasu beze změny již od roku 1902. Linka 1 je zase zvláštní tím, že je mělce uložena. Od povrchu ji prakticky dělí pouze vozovka Avenue de Champs-Élysées. Je to způsobeno tím, že dříve se tunely pouze vykopávaly a nepoužívala se hlubinná ražba. [3], [5], [6], [7]

2.4 Doprava v Paříži

2.4.1 RER – expresní regionální síť

Do přilehlého pařížského okolí a jeho předměstských částí dopravují cestující regionální vlaky RER (*Réseau Express Régional*, expresní regionální síť). RER je příměstská železnice, něco jako expresní metro, které doplňuje to pravé pařížské metro. Má pět linek, které jsou označeny písmeny A až E. Ze svých stanic vyjíždí a končí ve stejný čas jako metro. Pro lepší orientaci v jízdním řádu má každý z vlaků své jméno skládající se ze čtyř písmen (např. ALEX, VERA, LOLA atd.). Linky těchto vlaků bývají zpravidla rychlejší než samotné metro a některé vlaky nezastavují ve všech stanicích. Jejich celková trasa je v délce 120 kilometrů. Trasy, které jsou v hustší zástavbě, tedy v centru, jsou stejně jako metro vedeny v podzemních tunelech. V částech ne tolik zastavěných jsou pak vedeny převážně po železnicích. Vlaky RER je dobré zvolit pro cestu na letiště a zpět nebo na výlety po okolních turistických atrakcích. [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [3]

2.4.2 Jízdenky

Paříž a její okolí je rozdělena do osmi zón, přičemž první zóna pokrývá území centra Paříže.

Při koupi jednorázové jízdenky, která platí hodinu a půl, má cestující možnost přepravovat se mezi první a druhou zónou. S touto jízdenkou není možné přestupovat na všechny typy dopravních prostředků. Avšak přestup v rámci metra a mezi metrem a RER je možný. Tato jízdenka se v předprodeji pořídí za cca 1,70 EUR, u řidiče pak za cca 1,90 EUR.

Nejvíce se však vyplatí zakoupit si bloček deseti jízdenek – tzv. *carnet*, jehož cena je výhodnější, než při koupi jednotlivých lístků (12,70 EUR). Jízdenku je cestující povinen si označit při vstupu do dopravního prostředku, ale také při každém přestupu, což není zcela obvyklé. Při častějších cestách se pak vyplatí koupit si různé časové jízdenky, ceny se pak liší podle jejich délky platnosti. Například denní jízdenka zvaná „Mobilis“, platná v daný den od 5.30 do 1.00 hodin následujícího dne, vyjde zhruba na 6,40 EUR pro zóny 1 a 2. Lze zakoupit i týdenní a měsíční jízdenky, které jsou však nepřenosné.

Týdenní jízdenka vyjde v závislosti na zóně přibližně na 19,15 EUR. Dopravní podnik dále nabízí kupon „Paris Visite“, který nabízí zlevněné vstupy do vybraných pamětihodností a zároveň slevy na dopravu. Tento kupon pokrývá tři, pět nebo osm pásem a v závislosti na tom se pak odvíjí i jeho cena. [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [3], [8]



Obrázek 2: historický lístek na metro



Obrázek 3: dnešní lístky na metro

2.4.3 Orientace v metru

K orientaci v metru slouží velké množství mapek a plánek. Cestování metrem je tak poměrně snadné. Přestupy na jiné trasy jsou označeny světelnými tabulemi jako „Correspondance“. Některé z nejvytíženějších stanic jsou dokonce vybaveny elektronickými plány, kde se při výběru hledaného místa rozsvítí nejvhodnější trasa i se všemi případnými přestupy. Plánek metra je k dostání zdarma na všech větších stanicích, u každé vstupní haly, ve vlacích, na konečných stanicích a v dispečincích RATP. [Profousová, Nosáková, 1998]

2.5 Metro jako pařížská atrakce

„Vidět Paříž a neprojet se metrem znamená tuto metropoli prakticky nepoznat.“
[Kubeš, 2006, s.52-53]

Pařížské metro je svým způsobem pamětihodností, za kterou se vyplatí cestovat. Se svými vstupy ve stylu *Art Nouveau* (Nové umění), s jasně bíle vykachličkovanými stanicemi a s nepřeberným množstvím log je ve světě považováno za jednu z největších ikon podzemních drah. Metro jako takové patří k nejstarším na světě. Jeho atmosféra je pro mnohé turisty nezaměnitelná, mají zde možnost narazit na různé zpívající či tančící umělce. Ale tak jako všude se tu lze potkat i se žebrajícími lidmi. Toto pařížské podzemí je i často námětem pro různé filmové nebo literární příběhy. Stanice pařížské podzemní dráhy jsou svým způsobem umělecké dílo, za kterým se vypravují i studenti designu. [Kubeš, 2006, s.52-53], [Ovenden, 2008], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005]

Pařížské metro muselo být snadno rozpoznatelné a byl to právě architekt Hector Guimard, který dal vstupům jejich elegantní vzhled. U vstupů do stanic navrhl skleněné markýzy a litinové sloupy s obloukem, nesoucí secesní nápis „MÉTROPOLITAIN“. Rovněž pavilony, kde používal stejné prvky jako u skleněných markýz, měly několik střech nad sebou a právě kvůli tomu byly přezdívány jako čínské pavilony. Byly snadno viditelné. Dnes se zachovalo pouze 86 z 167 původních staveb včetně skleněných markýz na stanicích *Abbesses* na *Montmartre* a *Port Dauphine*. V současnosti je hustá síť stanic jasně označena návěstidly v *Art Nouveau* nebo moderními zakroužkovanými „M“ ve žluté barvě. [9]



Obrázek 4: vstup se skleněnou markýzou



Obrázek 5: secesní vchod s nápisem Metropolitain

Od doby, kdy bylo metro uvedeno do provozu, prošlo velkou modernizací. Některé soupravy dnes zcela ovládá počítač namísto řidiče. Je to například linka 14 z *Madeleine* do stanice *Bibliothèque François Mitterand*. [Kubeš, 2006, s.52-53]

„Paříž je křižovatkou Francie a jednou z nejdůležitějších křižovatek světa.“
[Profousová, Nosáková, 1998]

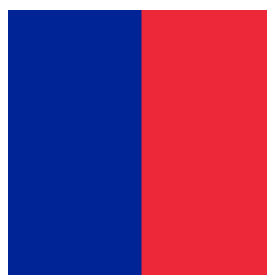
2.6 Informační minimum Paříže

Paříž je hlavním městem Francouzské republiky - la République française.

- *Symboly:*



Obrázek 6: znak Paříže



Obrázek 7: vlajka Paříže

- *Politický systém:* správu města představuje Pařížská radnice; jejím výkonným orgánem je Pařížská rada, v jejímž čele stojí starosta – Bertrand Delanoë
- *Administrativní členění:* 20 městských obvodů s 80 administrativními čtvrtěmi
- *Území:* sever Francie (západní Evropa); rozloha 105,4 km²
- *Klimatické podmínky:* mírný podnebný pás; relativně chladná léta (průměrná teplota 18 °C), mírné zimy (průměrná teplota 6 °C), častý déšť ve všech ročních obdobích a měnící se počasí
- *Úřední jazyk:* francouzština
- *Počet obyvatel:* přes 2,2 miliony
- *Měna:* Euro [10]

2.7 Pařížské atraktivity a stanice metra

„V místech, kde člověk nebyl pěšky, vlastně vůbec nebyl.“ Johann Wolfgang von Goethe

Následující kapitola je zaměřena na turisticky oblíbené pařížské pamětihodnosti ve spojitosti se zajímavými stanicemi pařížského metra. U jednotlivých památek jsou uváděny názvy stanic, které se nachází přímo u té dané atraktivity. Popis k vybraným stanicím je označen takto  Stanice metra (případně stanice RER) a turistické cíle jsou vybrány tak, aby z nich byl v praktické části sestaven ucelený výletní okruh pařížským metrem v rámci několika dní.

2.7.1 Île de la Cité

Île de la Cité je největším ostrovem na řece Seině a zároveň geografickým středem



Obrázek 8: Île de la Cité

Paříže. Zde se zrodila Paříž, protože tu byla vybudována vůbec první pařížská osada. Žil zde keltský kmen Parisiů, který pak dal název celému městu. Tento ostrov ve tvaru lodi býval důležitým náboženským místem, i proto tu najdeme mistrovské dílo gotiky, chrám Notre-Dame de Paris. Jedním z mostů, který spojuje tento ostrov

s pevninou je Pont Neuf (Nový most). Tento most je nejstarší v Paříži. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.2 Katedrála Notre-Dame de Paris

Chrám Matky Boží v Paříži je gotická katedrála stavěná v letech 1163 – 1345. Byla



Obrázek 9: katedrála Notre-Dame de Paris

vystavěna na pozůstatcích římského chrámu. Stala se významným místem náboženských a politických událostí. Probíhaly tu korunovace králů, byl zde zahájen i rehabilitační proces Jany z Arku. Současný vzhled katedrála získala až v 19. století. Patří mezi nejnavštěvovanější památky Paříže. U hlavního vchodu se v dlažbě nachází bronzová hvězda, která určuje vzdálenost francouzských měst, tzv. *point zéro des routes de France* (bod nula francouzských silnic). [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group,

k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.3 Cité

(stanice linky 4) Stanice byla otevřena v roce 1910. Kvůli řece Seině se nachází až



Obrázek 10: vchod do stanice Cité

v hloubce 20 metrů pod zemí. Je jedinou stanicí na ostrově Île de la Cité, od kterého má odvozený svůj název. Leží poblíž „bodu nula“ – oficiálního geografického a historického centra Paříže. Stanice má jen jeden vchod, a to na náměstí Place Louis-Lépigne, které je hlavním náměstím ostrova. [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.4 Latinská čtvrť

Latinská čtvrť bývala centrem univerzitního života a patřila k nejrozsáhlejšímu vzdělávacímu evropskému ústavu. Název pochází ze středověku, výuka tu probíhala v latinském jazyce, proto – Quartier Latin. Tato čtvrť je spojována s umělci, intelektuály a bohémským životem. Dnes zde najdeme kavárny, knihkupectví a kina. Ale je zde i

řada škol. Nachází se tu známá univerzitní budova Sorbonna. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.5 Fontána Saint-Michel

Fontána Saint-Michel byla slavnostně otevřena roku 1860 a nachází se na náměstí Place



Saint-André-des-Arts. Je 26 metrů vysoká a 15 metrů široká. Zabírá celou stranu fasády domu. Navrhl ji architekt Davioud. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

Obrázek 11: fontána Saint-Michel

2.7.6 Saint-Michel

(stanice linky 4) Tato stanice je pojmenována po archandělovi Michaelovi, který porazil biblického Satana a střeží vstup do ráje. V Paříži mu je věnováno více staveb, protože je pro toto město důležitým patronem. Je po něm například pojmenován i francouzský přílivový ostrov u pobřeží Normandie - Mont Saint-Michel, který je památkou UNESCO. Stanice, která se nachází pod náměstím Place Saint-Michel, kde má i několik východů, byla otevřena v roce 1910. [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.7 Lucemburská zahrada

Lucemburská zahrada je oáza zeleně na ploše 25 hektarů. V Paříži patří



k nejoblíbenějším parkům. Park je dokonale udržován. Střídáním květin během celé sezóny se tu neustále vytváří široká paleta barev. Zahrady mají geometrické tvary, které jsou soustředěny kolem Lucemburského paláce. Návštěvníci zde naleznou aktivní, ale i pasivní odpočinek. [Svojtka

Obrázek 12: Lucemburská zahrada

& Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.8 Panthéon

Výstavba historické budovy Panthéonu začala v roce 1764 na příkaz Ludvíka XV. Ten



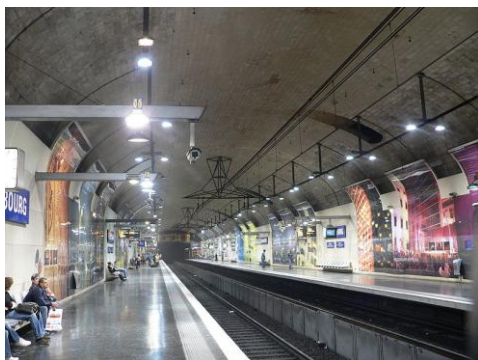
Obrázek 13: Panthéon

slíbil nechat ji vybudovat na počest sv. Jenovéfy, když ho pomůže vyléčit ze smrtelné nemoci. Sv. Jenovéfa je patronkou Paříže, která toto město zachránila před Huny. Vzorem stavby se stal Pantheon v Římě, podle kterého se tak i nazývá. Původně kostel je dnes pohřebištěm francouzských velikánů jako je spisovatel Voltaire, Jean-Jacques Rousseau, Victor Hugo, Émile Zola, Alexandr

Dumas nebo Jean Moulin. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.9 Luxembourg

Zastávka příměstské pařížské železnice RER. Stanice nese jméno podle Lucemburského



Obrázek 14: stanice Luxembourg

paláce a zahrad, které byly založeny na žádost Marie Medicejské. Stanice byla otevřena roku 1895 jako konečná stanice železniční tratě. Jako zastávka RER slouží až od roku 1977. Tato stanice posledních deset let slouží jako vitrina společnosti RATP, která poukazuje na udržitelný rozvoj a městskou ekologii. Každý rok jsou tak nástupiště zdobena velkolepými designy, které

připomínají obytné prostory. Tím by se mělo zvyšovat povědomí o udržitelné budoucnosti. Do ledna 2013 byla stanice věnována výstavě fotografií tramvají společnosti RATP. [Roland, 1980], [Game, 2000], [11]

2.7.10 Montparnasse

Hřbitov Montparnasse, zřízen na návrh Napoleona Bonaparte roku 1824, slouží k odpočinku mnohým z významných osobností Paříže. Je zde například pochován průmyslník André Citroën, romanopisec Guy de Maupassant, Frédéric Auguste Bartholdi (vytvořil Sochu svobody v New Yorku), básník Baudelaire, hrobka rodiny Pigeonů, Simone de Beauvoir, Jean-Paul Sartre. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.11 Gaîté

(stanice linky 13) Stanice byla otevřena roku 1937. Její název je odvozen od ulice Rue



Obrázek 15: stanice Gaîté

de la Gaîté, která bývala původně polní cestou. Později to byl úsek silnice vedoucí od hradeb čtvrti Montparnasse do města Clamart. Slovo „gaîté“ ve starém francouzské jazyce znamenalo „veselý“. Tento název vznikl kvůli tomu, že v okolí této silnice za hradbami čtvrti vznikaly kabarety a restaurace. Obyvatelé zde mohli konzumovat

víno, aniž by museli platit vysoké dovozní daně. [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.12 Château de Vincennes

Château de Vincennes byl původně středověké královské sídlo. V minulosti zde byla



Obrázek 16: Château de Vincennes

popravena Mata Hari za údajnou špionáž pro Německo. Jeho středověká hradní věž je 50 metrů vysoká a je nejvyšší v Evropě. Slouží i jako vyhlídková terasa. Dříve zámek sloužil jako státní vězení. Byl zde vězněn například markýz de Sade nebo Denis Diderot. Dnes zámek slouží ministerstvu obrany. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998],

[Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.13 Château de Vincennes

(stanice linky 1) Konečná stanice pařížského metra otevřená v roce 1934. Název získala od stejnojmenného královského hradu, který se nachází nedaleko. [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.14 Ópera Bastille

Opera Bastille je jednou z nejmodernějších a nejkontroverznějších oper v Evropě a byla



Obrázek 17: Ópera Bastille

otevřena roku 1989. Původně ale byla pevností, která byla zbořena při francouzské revoluci. Dnes tato masivní, skleněná, zakulacená stavba pojme až 2 700 diváků a disponuje pěti otáčivými hledišti. [Svojtko & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005],

[JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.14 Bastille

(přestupní stanice mezi linkami 1, 5, 8) Stanice byla otevřena v roce 1900 na trase



Obrázek 18: stanice Bastille

prvního metra v Paříži. Nachází se pod náměstím Place de la Bastille. Název pochází ze známé pevnosti Bastila. Při výstavbě této stanice byly nalezeny základy věže Svobody, která byla jednou z osmi věží pevnosti Bastily. Pozůstatky této věže byly zabudovány do zdi ve stanici. Nástupiště je vyzdobeno freskou s motivem útoku na Bastilu. Dále stanice znázorňuje různé

pohledy na tuto pevnost. [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.16 Père Lachaise

Hřbitov Père Lachaise, který přitahuje nejvíce lidí ze všech pařížských hřbitovů (přes 2



Obrázek 19: hřbitov Père Lachaise

miliony návštěvníků ročně) se podobá miniaturnímu městečku mrtvých. Byl otevřen roku 1804. Dnes zabírá plochu 44 hektarů a představuje tak třetí největší zelenou plochu v Paříži. Být pochován právě na Père Lachaise je jasným symbolem úspěchu a bohatství, a tedy i dost prestižní záležitostí.

Je zde pohřbeno mnoho slavných osob jako například Oscar Wilde, Frédéric Chopin,

Molière, Apollinaire, Honoré de Balzac, Marcel Proust, Edith Piaf nebo Jim Morrison (zpěvák skupiny The Doors, jehož hrob se stal svatyní pro jeho fanoušky). Je tu postavena Zed' komunardů, která je památníkem a připomíná tak místo posledních bojů Pařížské komuny. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.17 Père Lachaise

(přestupní stanice mezi linkami 2, 3) Stanice byla otevřena roku 1903. Na tomto místě



Obrázek 20: vchod do stanice Père Lachaise

v 17. století stával dům s pečovatelskou službou, ke kterému byl připojen i hřbitov, dnes největší a nejznámější Père Lachaise. Název tohoto hřbitova, stejně tak i stanice, je spojen s páterem François d'Aix de La Chaise. Byl profesorem filosofie v Lyonu a zpovědníkem francouzského krále Ludvíka XIV. A právě v těchto místech měl svůj dům. V roce 1909 se tato stanice stala první

stanicí pařížského metra s eskalátorem. [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.18 Čtvrť Montmartre

Čtvrť Montmartre s vesnickou atmosférou se nachází vysoko na kopci uprostřed 18. okresu, odkud je krásný výhled na celé město. Kdysi byla tato čtvrť uctívaným duchovním místem, následně bývala centrem uměleckého života. Později v 19. století dostala díky velkému množství kabaretů, nevěstinců a zločinců pověst hříšného místa, což se o ní dnes už říci nedá. Najdeme zde slavný kabaret Moulin Rouge, ale i známé poutní místo baziliku Sacré-Coeur. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.19 Sacré-Coeur

Na nejvyšším místě města se vyjímá bazilika Sacré-Coeur, která pochází z roku 1876.



Obrázek 21: Sacré-Couer

Je postavena z bílého kamene a i proto je tolik zářící dominantou čtvrti Montmartre. Za nejúchvatnější atrakci chrámu je považován výhled z jeho věže. Věž dosahuje skoro stejné výšky jako Eiffelova věž a je z ní krásně vidět celá Paříž. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.20 Moulin Rouge

(Červený mlýn) Moulin Rouge je světově známý kabaret, jehož budova byla postavena



Obrázek 22: kabaret Moulin Rouge

v roce 1885. Nachází se ve čtvrti Pigalle. Za dobu jeho působnosti zde vystupovali umělci jako byl Frank Sinatra nebo Édith Piaf. Proslulý tanec kankán je spojován právě s tímto kabaretem. O tomto kabaretu bylo natočeno i několik filmů. Symbolika červeného mlýnu na střeše je spojená s historií

Montmartru, kdy na jeho kopci bývalo množství větrných mlýnů. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.21 Anvers

(stanice linky 2) Stanice byla otevřena roku 1902. Název nese podle belgického města Antverpy. Leží pod Boulevard de Rochechouart, kde má také jediný vstup. [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.22 Louvre

Palác Louvre, který patří mezi nejrozsáhlejší pařížské památky. V průběhu mnoha



Obrázek 23: Louvre

staletí se Louvre postupně rozšiřoval díky francouzským panovníkům. Původně byl Louvre královskou pevností, tedy věznice a klenotnice. Později sloužil jako sídlo francouzského dvora, dnes slouží jako

muzeum. Patří mezi nejúžasnější umělecké galerie na světě, kde najdeme jedny z nejvýznamnějších uměleckých sbírek světa. Nachází se uprostřed Paříže. Jednou z posledních úprav z roku 1989 je skleněná pyramida na hlavním nádvoří. Navrhl ji čínský architekt Ieoh Ming Pei. Pyramida je vysoká asi 21 metrů a váží více než 100 tun. Směrem dovnitř je zakončena obrácenou pyramidou. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.23 Palais Royal – Musée du Louvre

(přestupní stanice mezi linkami 1, 7) Stanice byla otevřena roku 1900. Nachází se mezi



Obrázek 24: stanice Palais Royal - Musée du Louvre

dvěma významnými památkami. Je to Louvre a Královský palác, díky kterým má tento název. Zajímavostí je, že je možné se přímo ze stanice dostat do muzea Louvre, který má v podzemí svoji vstupní halu. Stanice je vyzdobena freskou sestavenou z dvou milionů malých korálků, kterou získala v rámci spolupráce s metrem v Mexico City. Paříž pak metru v Mexiku věnovala jeden ze svých původních secesních vchodů. Když metro slavilo své 100. výročí, získal jeden z vchodů do stanice nový vzhled. Je tvořen dvěma kopulemi, které jsou sestaveny z barevných skleněných koulí a představují den a

noc. Podle serveru CNN.com patří tato stanice mezi deset nejkrásnějších stanic metra Evropy. [Roland, 1980], [Game, 2000], [12]

2.7.24 Náměstí Svornosti

Náměstí Svornosti svůj název získalo v roce 1795 (Place de la Concorde). Patří



Obrázek 25: obelisk

k nejkrásnějším historickým náměstím v Evropě. Je zde umístěn 3 300 let starý obelisk, který původně stál před egyptským chrámem v Luxoru. Francii ho věnoval egyptský místokráľ Mohammed Ali. Od tohoto obelisku je nádherný výhled. Stačí se postavit přímo vedle něj směrem na východ a naskytne se tak rozhled přímo na pyramidu v Louvru a na Champs-Élysées. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.25 Concorde

(přestupní stanice mezi linkami 1, 8, 12) Stanice založená roku 1900 je pojmenována



Obrázek 26: stanice Concorde

podle náměstí Svornosti, pod kterým leží. V roce 1991 byly stěny toho nástupiště vyzdobeny bílými keramickými kachličkami s modrými písmeny, které dohromady tvoří text „Deklarace práv člověka a občana“ (tato deklarace znamenala první krok k vytvoření francouzské ústavy). [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.26 Elysejská pole

(Champs-Élysées) Elysejská pole jsou pařížskou čtvrtí a nachází se zde Avenue des



Obrázek 27: Avenue des Champs-Élysées

Champs-Élysées – nejslavnější a nejrušnější dopravní tepna Paříže. Ohromuje svojí neskutečnou šířkou, která je 70 metrů. Celá ulice je dlouhá zhruba dva kilometry. Taktéž chodníky jsou široké a jsou lemované spoustou kaváren, kin a luxusních obchodů. Nájemné v této ulici patří k nejvyšším na světě. Na Champs-Élysées každoročně končí slavný cyklistický závod Tour de France. [Svojtko & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.27 Elysejský palác

(Palais de l'Élysée) Elysejský palác pochází z roku 1718 a dnes slouží jako sídlo



Obrázek 28: Elysejský palác

francouzských prezidentů, konkrétně od roku 1873. Ve východním křídle budovy má prezident svoji soukromou rezidenci. Od roku 2012 zde sídlí francouzský prezident François Hollande. Nachází se v dolní části Avenue des Champs-Élysées. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.28 Champs-Élysées – Clemenceau

(přestupní stanice mezi linkami 1, 13) Stanice byla otevřena v roce 1900. Jméno nese podle známé ulice Champs-Élysées a podle francouzského premiéra George Clemenceau. Nachází se pod Avenue des Champs-Élysées a pod náměstím Place Georges Clemenceau. Zde má také svůj jediný vchod, i přestože je stanice tak velká. [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.29 Invalidovna

(Les Invalides) Původně byla Invalidovna postavena jako nemocnice pro veterány. Les



Obrázek 29: Invalidovna

Invalides vytváří největší komplex pamětihodností v Paříži. Jsou zde uloženy Napoleonovy ostatky. V těchto prostorách se nacházejí i tři muzea, jedním z nich je Musée de l'Armée, které je jedním z nejkompletnějších muzeí světa. Jeho sbírky obsahují malby, brnění, děla od antiky až po 2. světovou válku a pyšní se i četnými napoleonskými suvenýry. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.30 Invalides

(přestupní stanice mezi linkami 8, 13) Stanice byla otevřena roku 1913. Pojmenována je po budově pařížské Invalidovny. [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.31 Eiffelova věž

Eiffelova věž byla postavena v roce 1889 při příležitosti Světové výstavy. Navrhl ji



Obrázek 30: Eiffelova věž

inženýr Gustave Eiffel. Přestože věž sklídila velké množství kritiky a negativních ohlasů za svoji kýčovitost a neestetičnost, stala se neodmyslitelným symbolem Paříže. Věž je včetně televizní antény vysoká 320 metrů. Výška však může kolísat až o 15 centimetrů, v létě se rozpíná a v zimě smršťuje. Jejích 7 000 tun oceli je spojeno pomocí 2,5 milionu nýtů. Má tři vyhlídkové plošiny, které umožňují nádherný výhled. Z poslední plošiny je možno při vyjasněném počasí dohlédnout až do vzdálenosti 60 kilometrů. [Svojtko & Co., s.

r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.32 Martova pole

(Champ-de-Mars) Martova pole jsou zahrady rozprostírající se od Eiffelovy věže až



Obrázek 31: Champ-de-Mars

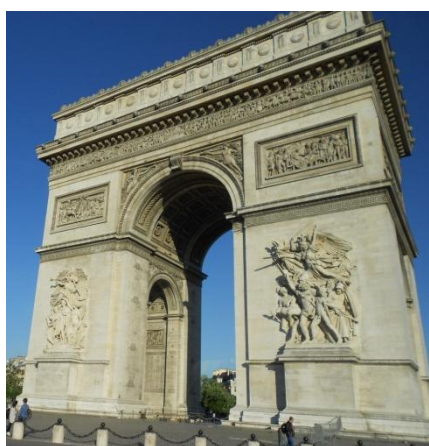
k Vojenské škole. Tento „zelený koberec“, který je o 140 let starší než samotná věž, dnes slouží jako park. Martova pole byla původně vybudována jako vojenské cvičiště a později se stala závodíštěm pro koňské dostihy. [Svojtko & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008]

2.7.33 Champ de Mars – Tour Eiffel

Zastávka příměstské pařížské železnice RER. Stanice v dnešní podobě funguje až od roku 1979. První zmínky však pochází už z roku 1867, kdy zde bylo železniční nádraží pro nákladní dopravu. Mnoho rysů z původní stanice přetrvalo dodnes, jako například stěny nástupiště. Název získala od stejnojmenné památky a parku. [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.34 Vítězný oblouk

(Arc de Triomphe) Vítězný oblouk obklopuje náměstí, kterému Pařížané říkají l'Étoile



Obrázek 32: Vítězný oblouk

(hvězda), ale jeho oficiálním názvem je Place Charles-de-Gaulle. Název je odvozen od dvanácti bulvárů rozbíhajících se od náměstí. V centru tohoto náměstí stojí Vítězný oblouk, který je symbolem francouzské hrdosti a vojenské moci. Stavba je padesát metrů vysoká, proto je z její vyhlídkové terasy krásný výhled na Paříž a na Champs-Élysées i na čtvrť La Défense. [Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer

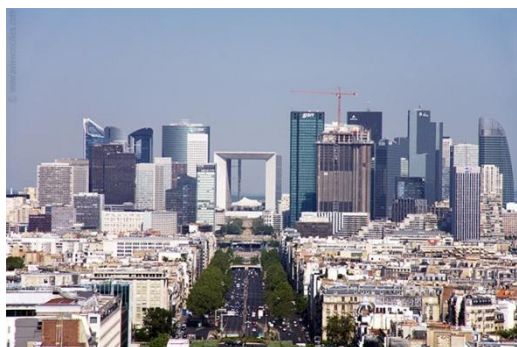
Press,a.s., 2008]

2.7.35 Charles de Gaulle – Étoile

(přestupní stanice mezi linkami 1, 2, 6) Stanice byla zprovozněna v roce 1900. Stanice se nachází pod náměstím Charlese de Gaulla. Původně se tato stanice jmenovalo pouze Étoile, v překladu hvězda, podle náměstí, které se paprskovitě rozbíhá do dvanácti ulic. Roku 1970 byla stanice i náměstí přejmenováno na Charles de Gaulle – Étoile na počest francouzského prezidenta Charlese de Gaulla. [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.36 čtvrť La Défense

La Défense je obchodní čtvrť, pro kterou jsou typické její supermoderní stavby a



Obrázek 33: čtvrť La Défense

mrakodrapy. Kvůli zamezení přetěžování této čtvrti zde vznikla jakási ohromná pěší zóna. Název této čtvrti česky znamená „obrana“, což má svůj důvod. V roce 1871 právě v těchto místech pařížské vojsko bránilo Paříž během prusko-francouzské války. Paříž a na Champs-Élysées i na čtvrť La Défense.

[Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008], [16]

2.7.37 La Grande Arche

(Velká archa) Velké archa byla postavena v roce 1989. Nachází se ve čtvrti La Défense



Obrázek 34: La Grande Arche

a je zde nejpřitažlivější pozoruhodností. Je to obrovský betonový kolos pokrytý sklem a mramorem, který je označován jako novodobý Vítězný oblouk. Archa je 105 metrů vysoká a vešla by se pod ní i katedrála Notre-Dame. Archa slouží nejen jako vyhlídkové místo, ale jsou zde umístěny i kanceláře. Paříž a na Champs-Élysées i na čtvrť La Défense.

[Svojtka & Co., s. r. o., 2006], [Profousová, Nosáková, 1998], [Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005], [JOTA, s.r.o., 2002], [Computer Press,a.s., 2008], [16]

2.7.38 La Défense

(konečná stanice linky 1) Stanice byla otevřena až v roce 1992 při prodlužování linky 1. Nachází se v centru obchodní čtvrti La Défense, z čehož je odvozen i její název. [Roland, 1980], [Game, 2000]

2.7.39 Ostatní zajímavé stanice pařížského metra

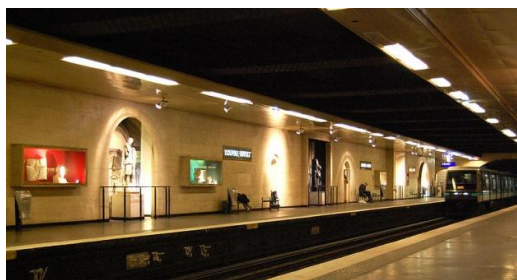
Za zmínku však stojí i další stanice se zajímavými interiéry jako například:

Alésia: Tato stanice se objevila v animovaném filmu Dvanáct úkolů pro Asterixe. Vděčí za to svému názvu, který je podle bitvy u Alésie, kde spolu válčili Galové a Římané. [13]

Bibliothèque François Mitterrand: (česky knihovna François Mitterrand) Stanice je na spojovací chodbě s linkou RER vyzdobena různými druhy písma lidstva. [Roland, 1980], [Game, 2000]

Europe: Stanice je zaměřena na rozmanitost kultur, životní styl a krásy krajiny v zemích Evropské unie. Na stanici je umístěno devět obrazovek, které ukazují každé tři měsíce nová videa s tímto zaměřením. Video jsou přizpůsobena jízdním řádům. [14]

Louvre - Rivoli: Na konci šedesátých let minulého století byla pomocí kopií muzejních exponátů vyzdobena stanice Louvre, což odstartovalo oblibu tématicky laděných stanic. Tato zastávka patří k nejvíce reprezentativním stanicím pařížského metra. [Roland, 1980], [Game, 2000]



Obrázek 35: stanice Louvre - Rivoli

Pasteur: Hlavním tématem výzdoby této stanice je zdraví. Na stěnách jsou úryvky z etického kodexu lékařů nebo ukázky z výzkumné práce Louise Pasteura, který vynalezl pasterizaci. Podle něj je i stanice pojmenována. [Roland, 1980], [Game, 2000]



Obrázek 36: stanice Pasteur

Pont Neuf: (Nový most) Stanice připomíná mincovnu v Paříži. Na jejích stěnách jsou zvětšené reprodukce různých mincí. Je zde i stará mincovní váha nebo dvě vitríny se skutečnými mincemi. Jméno stanice získala díky nejstaršímu mostu v Paříži, který vede přes Seinu z ostrova Île de la Cité. [Roland, 1980], [Game, 2000]



Obrázek 37: stanice Pont Neuf

Porte des Lilas: Tato stanice se vyskytla v mnoha filmech. Například Amélie z Montmartu. Tato stanice se zde jmenovala Abbesses. Nebo ve filmu Paříži, miluji tě, jako stanice Tuileries. [Roland, 1980], [Game, 2000]

Saint-Germain-des-Prés: Přezdívaná jako „kreativní stanice“. Je zde 36 výstavních vitrín. Projekce na klenutém stropě znázorňuje architekturu stanic a zároveň dělá dojem většího prostoru. Saint-Germain byl biskup, který udržoval přátelské styky se sv. Jenovéfou. [15]



Obrázek 38: stanice Saint-Germain-des-Prés

Varenne: Je tu umístěna reprodukce z Musée Rodin, které je věnováno francouzskému umělci Augustu Rodinovy. [Computer Press,a.s., 2008]

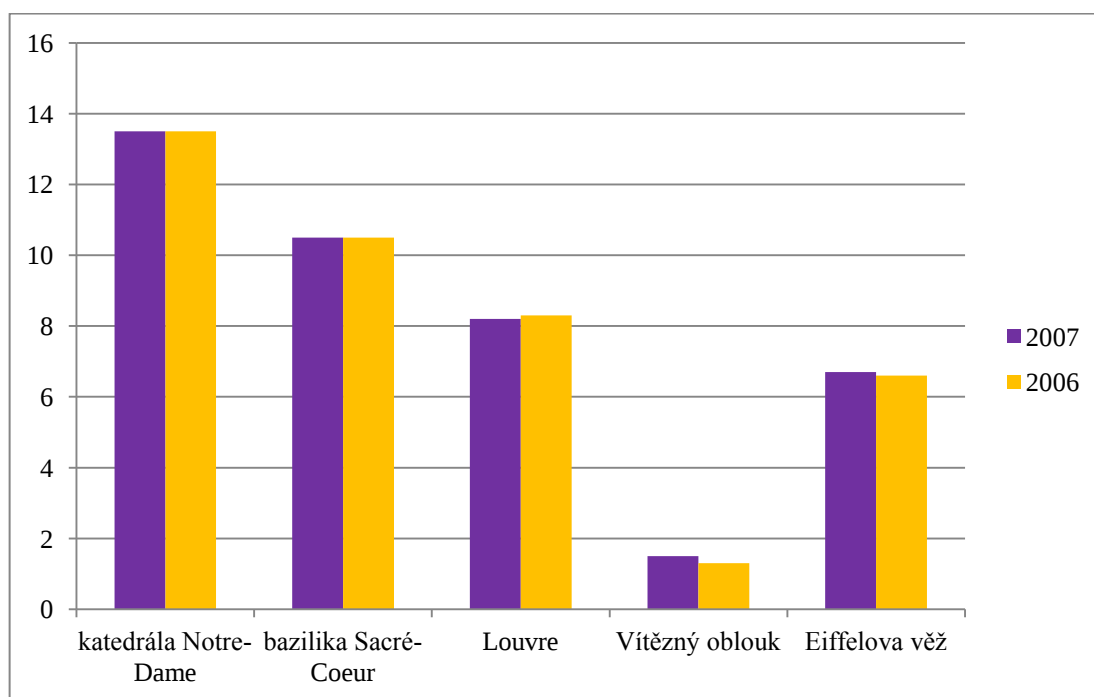


Obrázek 39: stanice Varenne

2.7.40 Návštěvnost

Paříž ročně navštíví zhruba 70 milionů turistů z celého světa.

V níže uvedeném grafu je znázorněna turistická návštěvnost v nejnavštěvovanějších památkách Paříže v letech 2006 a 2007. Rok 2006 je uveden pro srovnání návštěvnosti. Hodnoty v grafu jsou uvedeny v milionech. [17]



Graf 1: návštěvnost vybraných pařížských památek

Z grafu vyplývá, že návštěvnost je pro oba roky u dvou památek (katedrála Notre-Dame a bazilika Sacré-Coeur) totožná. U zbylých třech památek – Louvre, Vítězný oblouk a Eiffelova věž, je pak návštěvnost přibližně stejná bez výrazných rozdílů.

Díky tak velkému počtu návštěvníků, kteří Paříž navštíví, bude návštěvnost pařížských památek v dalších letech určitě stále podobná těmto výsledkům.

2.8 Průzkum v CK a CA na Vysočině

Součástí mé bakalářské práce je i menší výzkum, v jehož rámci jsem oslovila dvacet cestovních kanceláří a cestovních agentur, které sídlí na území kraje Vysočina. Konkrétně to byly tyto CK a CA:

- AC tour (Jihlava)
- Adriatic tour (Třebíč)
- Alexandria (Jihlava)
- Božena Svatková - CA Spektrum (Pelhřimov)
- CA Ancla tour Marcela Pruknerová (Třebíč)
- CA Ježek (Jihlava)
- Cestovní agentura LEE TOUR (Jihlava)
- CK Borisová Markéta Ing. (Pelhřimov)
- CK CVA Mgr. Markéta Borisová (Pelhřimov)
- CK Jan Totter (Ledeč nad Sázavou)
- CK Kompas tour (Jihlava)
- CK MANTO - Marie Švorcová (Havlíčkův Brod)
- Cestovní kancelář NOMÁD (Žďár nad Sázavou)
- CK Renata (Nové Město na Moravě)
- CK Voma (Třebíč)
- Čedok (Jihlava)
- eTravel (Jihlava)
- FIRO-tour (Jihlava)
- Fischer (Jihlava)
- INVIA (Jihlava)

Tyto cestovní kanceláře a agentury jsem oslovila elektronickou formou, tedy pomocí emailu. Zeptala jsem se jich na tři pro mě zásadní otázky, samozřejmě s předpokladem, že buď zájezdy do Paříže pořádají nebo pouze zprostředkovávají.

- Jaký je zájem o zájezdy do Paříže za poslední roky?
- Jaký dopravní prostředek používáte pro okružní jízdu po Paříži?
- Uvažujete o využití pařížského metra pro pohyb po Paříži místo nejčastěji využívaného autobusu?

Z výše uvedených CK a CA mi na můj dotaz odpovědělo pouze osm dotázaných, přičemž jedna cestovní agentura (konkrétně - CK CVA Mgr. Markéta Borisová) momentálně zájezdy do Paříže vůbec nepořádá.

V následujících tabulkách jsou mnou zjištěné odpovědi na tyto tři otázky:

	Jaký je zájem o zájezdy do Paříže za poslední roky?
<i>Čedok - Jihlava</i>	- zájem stoupá
<i>Invia.cz - Jihlava</i>	- stejný zájem jako v minulých letech
<i>CA Ancla tour - Marcela Pruknerová - Třebíč</i>	- stejný zájem jako v minulých letech
<i>Adriatic tour - Třebíč</i>	- zájem klesá
<i>Cestovní kancelář a Cestovní vzdělávací agentura – Mgr. Marta Lisová - Pelhřimov</i>	- stejný zájem jako v minulých letech
<i>FIRO-tour - Jihlava</i>	- zájem stoupá
<i>CK Voma - Třebíč</i>	- stejný zájem jako v minulých letech

Tabulka 2: Jaký je zájem o zájezdy do Paříže za poslední roky?

Ze zjištěných odpovědí od cestovních kanceláří a agentur na Vysočině vyplývá, že zájem o zájezdy do Paříže za poslední roky je zhruba stejný s tendencí se spíše zvyšovat než snižovat.

	Jaký dopravní prostředek používáte pro okružní jízdu po Paříži?
<i>Čedok - Jihlava</i>	- vlastní autobus + francouzský autobus
<i>Invia.cz - Jihlava</i>	- autobus
<i>CA Ancla tour - Marcela Pruknerová - Třebíč</i>	- autobus (ojediněle metro)
<i>Adriatic tour - Třebíč</i>	- bez odpovědi
<i>Cestovní kancelář a Cestovní vzdělávací agentura – Mgr. Marta Lisová - Pelhřimov</i>	- autobus
<i>FIRO-tour - Jihlava</i>	- autobus nebo městská doprava
<i>CK Voma - Třebíč</i>	- metro

Tabulka 3: Jaký dopravní prostředek používáte pro okružní jízdu po Paříži?

Naprostá většina dotázaných cestovních kanceláří a agentur používá jako dopravní prostředek pro svoji okružní jízdu po Paříži autobus cestovní kanceláře. Pouze cestovní kancelář Voma z Třebíče využívá mnou zvolenou formu dopravy, tedy pařížské metro.

	Uvažujete o využití pařížského metra pro pohyb po Paříži místo nejčastěji využívaného autobusu?
<i>Čedok - Jihlava</i>	- neuvažují, jelikož zákazníci čekají 100% službu
<i>Invia.cz - Jihlava</i>	- bez odpovědi
<i>CA Ancla tour - Marcela Puknerová - Třebíč</i>	- bez odpovědi
<i>Adriatic tour - Třebíč</i>	- bez odpovědi
<i>Cestovní kancelář a Cestovní vzdělávací agentura – Mgr. Marta Lisová - Pelhřimov</i>	- neuvažují
<i>FIRO-tour - Jihlava</i>	- bez odpovědi
<i>CK Voma - Třebíč</i>	- již využívají

Tabulka 4: Uvažujete o využití pařížského metra pro pohyb po Paříži místo nejčastěji využívaného autobusu?

K poslední otázce se vyjádřili pouze tři dotázaní, z čehož usuzuji, že ostatní oslovení nejspíš ani neuvažují o zařazení pařížského metra jako dopravního prostředku do své nabídky.

Jak již z tabulek vyplývá, jedna z mnou oslovených cestovních kanceláří již pařížské metro pro své účastníky zájezdu využívá. Je to cestovní kancelář Voma se sídlem v Třebíči. Pokusila jsem se je tedy kontaktovat o sdělení bližších informací ohledně organizace takovéto formy zájezdu. Pracovnice této kanceláře nebyla příliš sdílná, avšak odpověděla alespoň na pár dotazů.

Zájezd, který tato CK pořádá je zařízen následujícím způsobem. Skupina asi padesáti účastníků různé věkové kategorie je vedena českým, vysokoškolsky vzdělaným průvodcem v letech 30 – 50 let. Průvodce sám zajistí lístky na metro pro všechny účastníky zájezdu. Okruh navštívených památek určuje sám průvodce po domluvě s řidičem. Řidič údajně po celou dobu toho zájezdu čerpá svůj povinný odpočinek podle nařízení AETR. Průvodce své skupině podává i velmi stručný výklad o metru.

Další z oslovených, konkrétně cestovní kancelář Čedok o této možnosti cestování pařížským metrem vůbec neuvažuje proto, že jejich zákazníci očekávají 100% službu. Což podle mého není úplně logické. Pod 100% službou si spíše vybavím poznání daného města – tedy Paříže, v co největší míře. Ať už jde o poznání veškerých možných památek, ale hlavně o poznání atmosféry města jako takového, poznání mentality obyvatel a celkové vcítění se do ruchu města. Proto je škoda, že někteří lidé, zvláště ti mladí, na úkor svého pohodlí oželí takovou příležitost jako je poznat něco jiného, něco nového.

Tímto se dostávám k zamyšlení se nad tím, jestli je přínosnější Paříž pouze „slepe“ projet autobusem cestovní kanceláře nebo se nechat vtáhnout do centra dění a Paříž projet více osobnějším způsobem. Například pařížským metrem.

Podle mého názoru je druhý způsob daleko bohatší na zážitky, protože cestovat pařížským metrem znamená stát se součástí ruchu a dění ve městě. Znamená to poznat mentalitu místních obyvatel. Poznat bohatou historii jednoho z nejpozoruhodnějších dopravních prostředků na světě, které se dá zařadit po bok známých pařížských památek jako jsou například Eiffelova věž, katedrála Notre-Dame, Louvre, Vítězný oblouk, Invalidovna a mnohé další. Zároveň i většina tištěných průvodců po Paříži je pro turisty uzpůsobena na cestování pařížským metrem, protože obsahují plánky metra společně s trasami RER. Stejně tak i u popisů památek je uvedeno, jakým metrem se k dané památce dostat, jaká stanice se nachází v okolí té dané památky.

Dále se mi podařilo zjistit od Cestovní kanceláře a Cestovní vzdělávací agentury - Mgr. Marta Lisová, že ročně vypraví dva až tři zájezdy do Paříže s obsazeností 80 až 130 osob. Ostatní CK a CA mi tuto informaci neposkytly z důvodu toho, že se jedná o interní záležitost.

3. PRAKTICKÁ ČÁST

3.1 Návrh výletního okruhu po Paříži

Jedním z úkolů v rámci mé bakalářské práce je i návrh výletního okruhu po Paříži, při němž se jako dopravní prostředek využívá pařížské metro.

Sestavila jsem čtyři okruhy po pařížských památkách v kombinaci se stanicemi pařížského metra. Tyto okruhy jsou rozplánované do čtyř dnů.

Zájezd bude organizován tak, že turisté se do Paříže dopraví buď autobusem cestovní kanceláře nebo letecky. Následná přeprava po Paříži bude uskutečňována už jen pomocí pařížského metra. Předpokládaná kapacita skupiny je přibližně dvacet účastníků. Tento zájezd je zaměřen na mladší osoby, které jsou ve věku zhruba 20 až 30 let a jsou fyzicky zdatnější – předpokládá se, že největší zájem o tento typ zájezdu budou mít právě studenti.

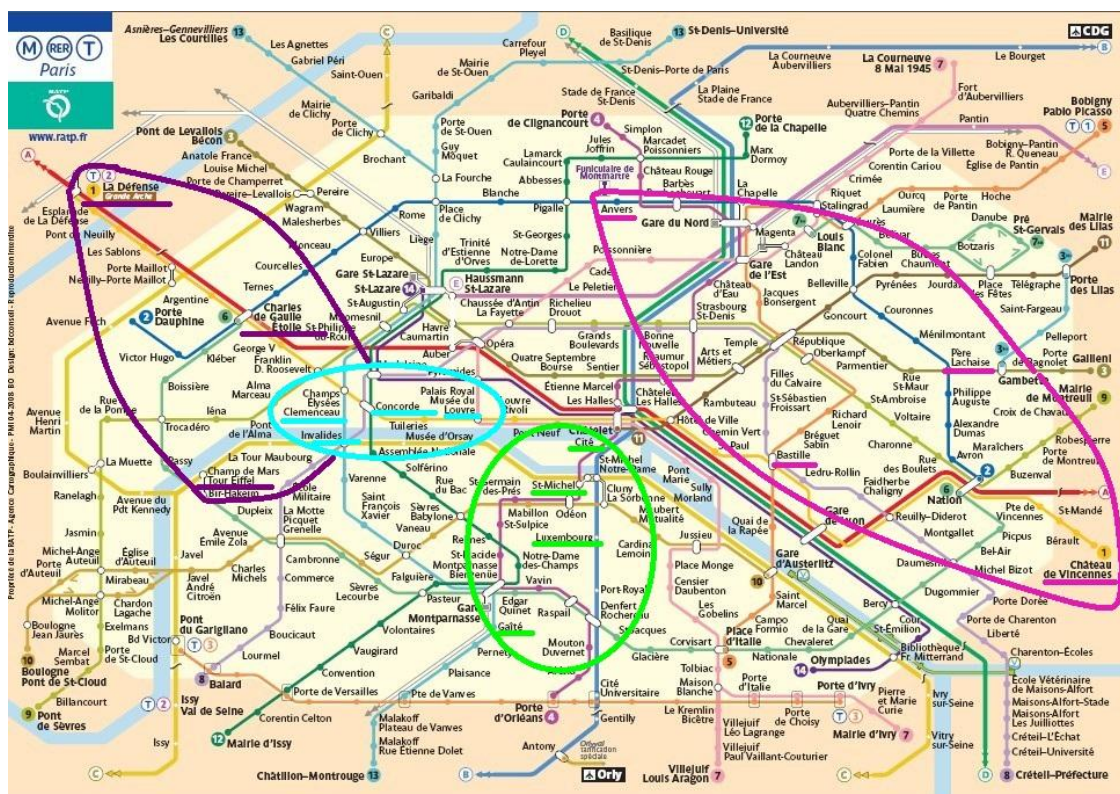
Skupinu turistů budou doprovázet dva zkušení průvodci, kteří se v metru a v Paříži velmi dobře vyznají. Jeden průvodce bude hlavní, ten druhý bude jeho pomocníkem (například při organizacích skupiny v metru). Průvodce musí být v dobré fyzické kondici, aby dobře zvládal náročnější podmínky v metru. Pro lepší orientaci bude průvodce označen (například vlaječkou, deštníkem apod.), aby ho turisté ihned rozpoznali od okolního davu. Průvodce bude podávat výklad nejen o navštívených památkách, ale i o vybraných stanicích metra, které souvisejí s navštívenou památkou. Informace o stanicích budou obsáhlejší, zaměřené pouze na zajímavosti a historii daných stanic. Informace musí být podány tak, aby turisty nenudily a zaujaly je. Výklad o vybraných stanicích bude podán vždy před navštívením dané stanice, zpravidla na povrchu, ještě před sestoupením do stanice, kde nebude takový ruch. Průvodce bude mít za úkol koupit celé své skupině lístky na metro. Jelikož výlet bude trvat po dobu čtyř dnů, rozhodně se vyplatí zakoupit týdenní jízdenku, která stojí něco přes 19 EUR na osobu.

V případě, že se někdo z členů skupiny v pařížském metru ztratí, byl by postup následující. Průvodce by na každý den stanovil jednu stanicí, která by byla „záchytným bodem“, kam se ztracený turista musí dostavit. Stanice bude zvolena vždy taková, aby

byla uprostřed daného okruhu, určeného pro ten den. V této určené stanici by na ztraceného turistu čekal průvodce nebo naopak.

Ubytování pro tento zájezd by mělo být zajištěno někde v okrajové části Paříže s přímou návazností na metro. Účastníci tohoto zájezdu by měli ubytování buď společné nebo po menších skupinkách.

Jedná se o tyto čtyři okruhy, které jsou od sebe barevně odlišeny:



Obrázek 40: orientační plánka pařížského metra s vybranými výletními okruhy

3.1.1 První den – „zelený okruh“

Okruh začíná zastávkou ve stanici metra Cité, která vede na ostrov Île de la Cité a následně ke katedrále Notre-Dame de Paris. Jelikož u této katedrály často bývají velké fronty, průvodce rozhodne až na místě, zda tuto památku navštívit či nikoli. Poté se pokračuje na stanici Saint-Michel, odkud se vyrazí do Latinské čtvrti a k fontáně Saint-Michel na náměstí Place Saint-André-des-Arts. Předposlední zastávkou je stanice RER

Luxembourg, kde se nachází Lucemburská zahrada a Pantheon. V těchto zahradách budou moci turisté strávit chvíle odpočinku. Poté přijde na řadu prohlídka Pantheonu, která bude zhruba hodinová. Poslední zastávkou tohoto okruhu je pak stanice Gaîté se hřbitovem Montparnasse. Na prohlídku hřbitova jsou vyhrazeny přibližně dvě hodiny.

Ceny vstupného (pouze orientačně) [18]

- Notre-Dame: zdarma
- Pantheon: dospělý 7,5 EUR; student 4,5 EUR

3.1.2 Druhý den – „růžový okruh“

Druhý den výletní okruh začíná stanicí Château de Vincennes, kde se navštíví stejnojmenný zámek, přesněji tedy jeho vyhlídkovou terasu na hradní věži. Prohlídka zabere zhruba hodinu. Dále se pokračuje na stanici Bastille. Zde se nachází opera, která stojí na místě původní francouzské pevnosti Bastily. Operu si turisté prohlédnou jen zvenčí. Další zastávkou v pořadí je stanice Père Lachaise, kde leží hřbitov, který nese stejný název. Na prohlídku hřbitova budou vyhrazeny tři hodiny. Poslední zastávkou druhého dne je stanice Anvers s městskou čtvrtí Montmartre, kde se nachází bazilika Sacré-Coeur a známý kabaret Moulin Rouge. Prohlídka baziliky Sacré-Coeur bude přibližně na hodinu. Moulin Rouge si turisté prohlédnou zvenčí.

Ceny vstupného (pouze orientačně) [18]

- Château de Vincennes: 8,5 EUR
- Sacré-Coeur: zdarma

3.1.3 Třetí den – „modrý okruh“

První zastávkou třetího dne je stanice Palais Royal – Musée du Louvre, kde se navštíví muzeum v paláci Louvre. Tato prohlídka zabere dvě hodiny. Druhou zastávkou je stanice Concorde, kde se nachází náměstí Svornosti s obeliskem. Poté následuje zastávka ve stanici Champs-Élysées – Clemenceau, kde jsou Elysejská pole s Elysejským palácem. Tento palác si turisté prohlédnou pouze zvenku. Poslední

zastávkou tohoto dne je stanice Invalides, kde se navštíví Invalidovna. Tato prohlídka bude přibližně na dvě hodiny.

Ceny vstupného (pouze orientačně) [18]

- muzeum Louvre: 9 EUR
- Invalidovna: dospělý 8,5 EUR; student 6,5 EUR

3.1.4 Čtvrtý den – „fialový okruh“

Čtvrtý a zároveň poslední den začíná ve stanici RER Champ de Mars - Tour Eiffel, která vede na Champ-de-Mars a k Eiffelově věži. Na Eiffelovu věž a Martova pole budou vyhrazeny tři hodiny. Poté následuje zastávka ve stanici Charles de Gaulle – Étoile, kde se navštíví Vítězný oblouk. Tato prohlídka bude hodinová. Poslední zastávkou tohoto čtyřdenního okruhu je stanice La Défense, kde se navštíví čtvrť La Défense s hlavní atrakcí Arche de la Défense. Podle zbývajících času lze navštívit vyhlídkovou terasu Velké archy.

Ceny vstupného (pouze orientačně) [18]

- Eiffelova věž: dospělý 4 EUR; student 3,1 EUR
- Vítězný oblouk: dospělý 9 EUR; student 5,5 EUR
- Arche de la Défense: dospělý 10 EUR; student 8,5 EUR

3.2 SWOT analýza zájezdu po Paříži v kombinaci s metrem

V této kapitole se věnuji SWOT analýze zájezdu po Paříži s využitím pařížského metra jako hlavního dopravního prostředku. Analýza je tedy zaměřená hlavně na pařížské metro a jeho slabé a silné stránky a na jeho příležitosti a hrozby.

Silné stránky

- metro = rychlý a zajímavý způsob přepravy po Paříži
- více času na prohlídku pamětihodností hlavního města Francie
- možnost poznat skutečnou atmosféru Paříže
- kontakt s místními obyvateli (Pařížany) i s návštěvníky Paříže
- zajímavé interiéry pařížského metra

Slabé stránky

- nízká nabídka zájezdů do Paříže s využitím pařížského metra
- větší fyzická námaha při cestování pařížským metrem (zdolávání vzdáleností mezi přestupními stanicemi; dostat se ze stanice k památce atd.)
- menší pohodlí pro cestující (je třeba často chodit dlouhými chodbami nebo možnost se ztratit v podzemních prostorech pařížského metra)
- možnost krádeží (kapsáři)
- přeplněnost pařížského metra v dopravních špičkách

Příležitosti

- zvýšit nabídku a reklamu na zájezdy do Paříže s využitím pařížského metra
- propagovat pařížské metro jako jednu z pařížských atraktivit
- zaměřit se na studenty, kteří by o tuto formu zájezdu (zájezd do Paříže s využitím metra) měli zájem

Hrozby

- neustálé zvyšování cen (ubytování, doprava, strava, vstupné atd.) nejen v Paříži
- nedostatek financí potenciálních turistů z ČR, kteří by cestovali do Paříže
- turisté mohou být dezorientovaní a následně se mohou v pařížském metru ztratit

3.3 Dotazníkové šetření

V mé praktické části se věnuji provedení a následnému vyhodnocení výzkumu. Cílem mé bakalářské práce bylo zjištění zájmu o netradiční zájezd do Paříže, při němž je navrhovaným dopravním prostředkem pařížský metro. Dále povědomí o pařížském metru nejen jako o pouhém dopravním prostředku. A v neposlední řadě zjištění, o které atraktivity Paříže je největší zájem. Dotazníkový výzkum byl zaměřen pouze na kraj Vysočina.

Výzkum probíhal formou dotazníkového šetření. Pomocí elektronického dotazníku jsem na serveru google.cz oslovila hlavně respondenty z řad vysokoškolských studentů. Vysokoškolské studenty jsem zvolila hlavně proto, že už většinou bývají finančně nezávislí na své rodině. Možnost zájezdu do Paříže je tak pro ně realizovatelná.

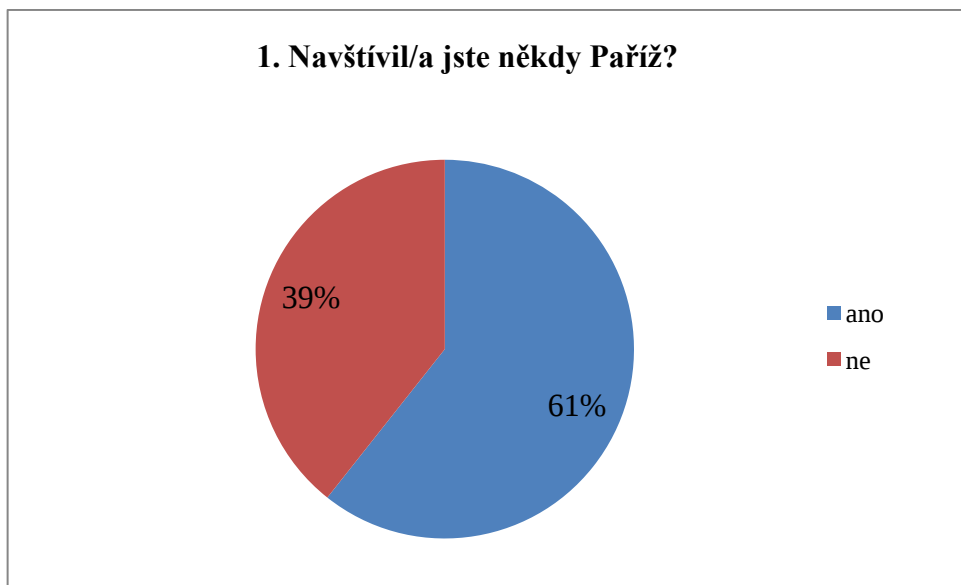
Šetření probíhalo zhruba od konce února do konce března. Celkem jsem shromáždila 122 vyplněný dotazníků, které respondenti vyplňovali dobrovolně a především anonymně.

Dotazník obsahuje úvod, celkem 15 otázek, z toho 2 navazující podotázky a poslední 4 otázky jsou identifikační. Otázky v dotazníku jsou pouze uzavřené.

3.4 Vyhodnocení dotazníku

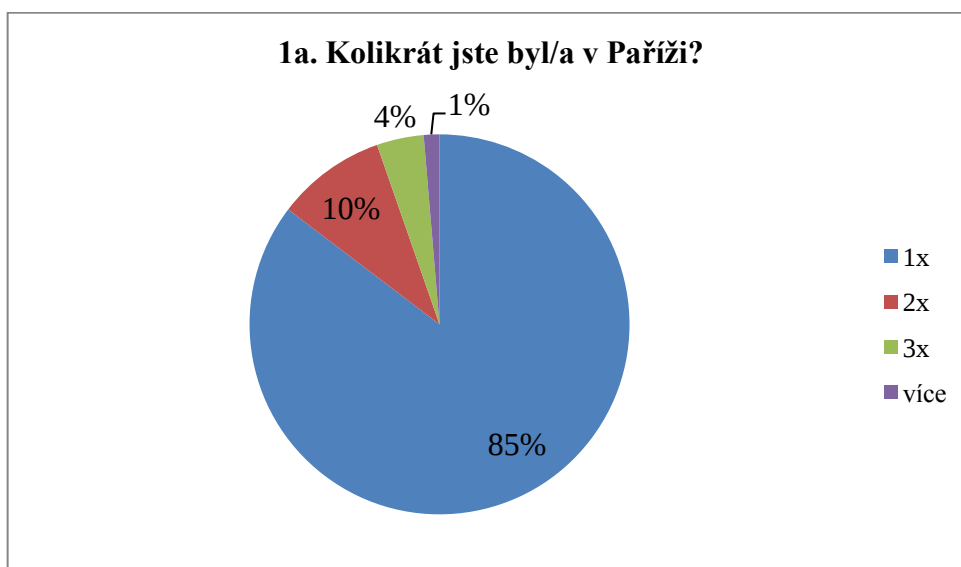
3.4.1 Zda respondenti někdy navštívili Paříž

První otázka měla za úkol zjistit, zda dotázaní vůbec někdy Paříž navštívili. Pokud odpověděli „ano“, následovaly pro ně dvě související podotázky, které zjišťovaly, kolikrát Paříž navštívili a jaký při tom využili dopravní prostředek.



Graf 2: Navštívil/a jste někdy Paříž?

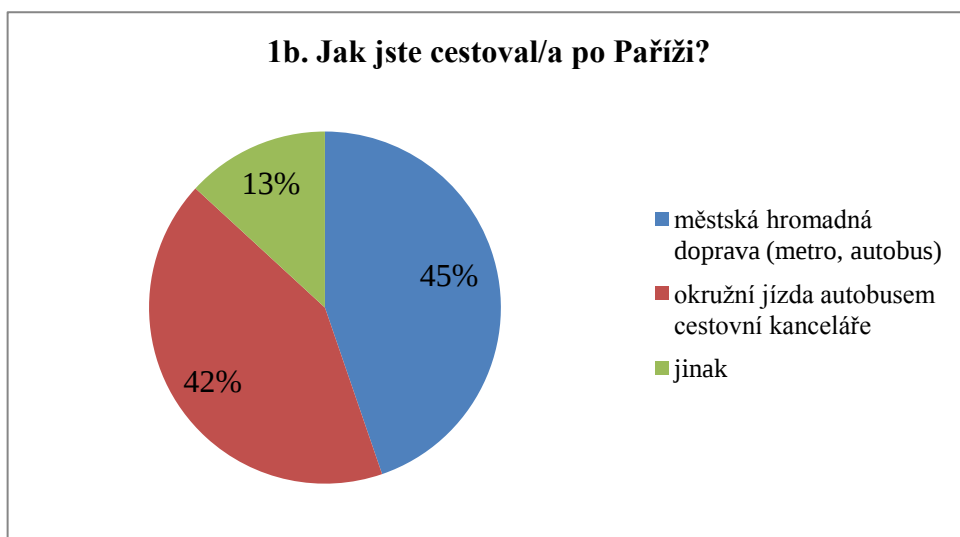
Více než polovina dotázaných v minulosti Paříž navštívila, celkem tedy 61 %. Zbývajících 39 % oslovených respondentů v Paříži prozatím nebylo.



Graf 3: Kolikrát jste byl/a v Paříži?

Druhý graf se týká pouze těch, kteří v minulosti Paříž již navštívili. Naprostá většina respondentů (85 %) Paříž navštívila prozatím jednou. 10 % oslovených toto město navštívilo dvakrát, 4 % návštěvníků tu byly třikrát. Pouze 1 % oslovených tu bylo více než třikrát.

Vlastní hodnocení: Převážná většina oslovených byla v Paříži pouze jednou, což je na skutečné poznání takového města jako je Paříž opravdu málo. Tento poznatek je pro mě cenný, protože se dá předpokládat, že tito respondenti se do Paříže vrátí ještě alespoň jednou. A právě při druhé nebo další návštěvě by mohli využít jako dopravní prostředek pařížské metro. Já osobně bych při druhé návštěvě Paříže určitě zvolila cestování pařížským metrem, abych měla možnost toto město poznat mnohem více.

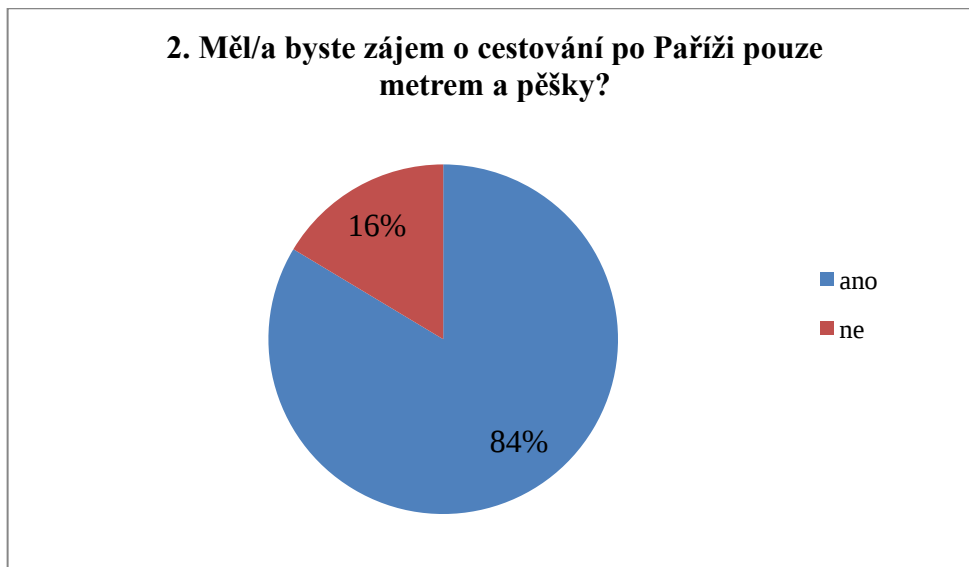


Graf 4: Jak jste cestoval/a po Paříži?

Stejně jako druhý graf se i tento třetí graf týká pouze respondentů, kteří Paříž již navštívili. V této otázce převládají dvě skoro totožné skupiny. Těch, kteří po Paříži cestovali městskou hromadnou dopravou (metro nebo autobus) a dávají tak přednost rychlosti je 45 %. Hned za nimi se s 42 % umístili ti, kteří využili autobus cestovní kanceláře a preferují pohodlnější způsob přepravy po památkách. Na třetím místě s 13 % jsou respondenti, kteří cestovali jinak než byly uvedené varianty.

3.4.2 Zájem o cestování metrem

Druhá otázka měla za úkol zjistit, zda by respondenti měli zájem cestovat po Paříži pouze metrem a pěšky. A poznat tak Paříž z jiného pohledu.

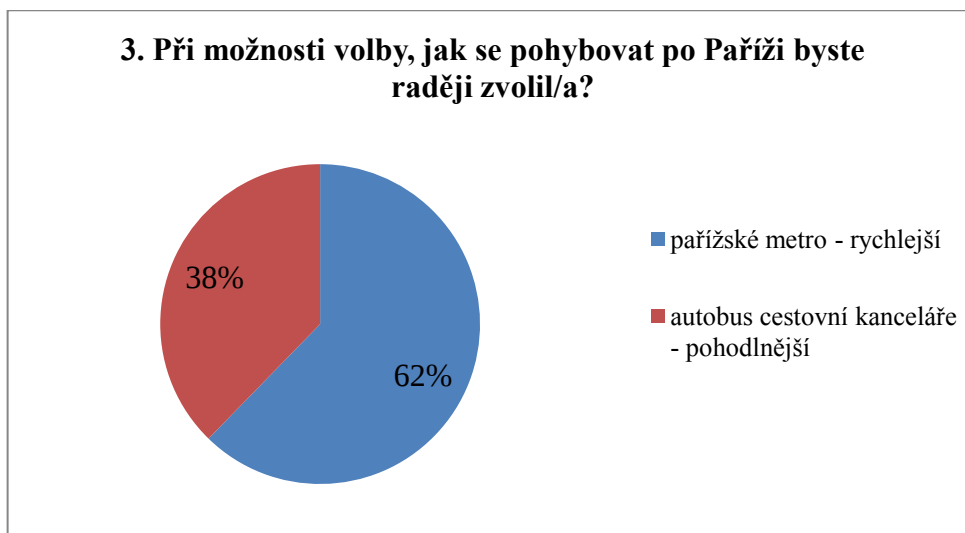


Graf 5: Měl/a byste zájem o cestování po Paříži pouze metrem nebo pěšky?

Jak z dotazníku vyplývá, naprostá většina respondentů by měla zájem po Paříži cestovat metrem. 84 % odpovědí bylo kladných, pouze 16 % oslovených by zájem o tento druh dopravy nemělo. Z tohoto výsledku vyplývá, že metro je pro oslovené respondenty zajímavým prostředkem, jak poznat Paříž. Této formě cestování by se nebránili, naopak podle mého názoru by ji vřele přivítali (například v nabídkách CK a CA). Navíc tak upřednostňují rychlejší způsob dopravy, kterým pařížské metro určitě je.

3.4.3 Metro nebo autobus

Další otázka je zaměřena na to, co by dotázaní upřednostňovali při možnosti volby. Volba je mezi pařížským metrem nebo autobusem cestovní kanceláře.

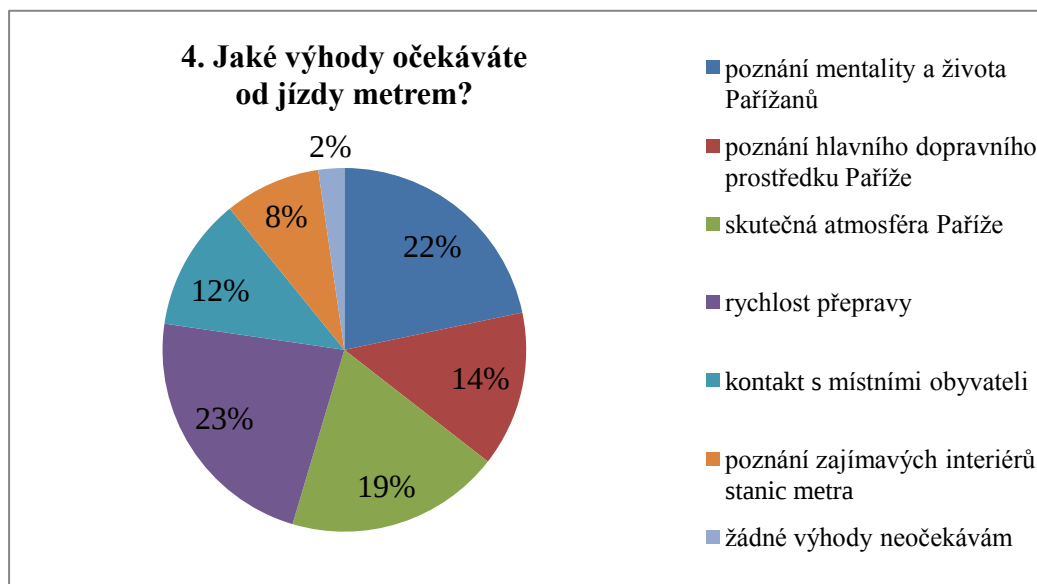


Graf 6: Při možnosti volby, jak se pohybovat po Paříži byste raději zvolil/a?

Více než polovina oslovených, což je 62 %, by při možnosti výběru raději zvolila pařížské metro. Metro je rychlejší a předpokládá se, že tak bude i více času na poznání nejen pařížských památek, ale i samotného pařížského podzemí. Druhá část, tedy 38 % respondentů by dalo přednost autobusu cestovní kanceláře. Autobus je vnímán jako pohodlnější dopravní prostředek pro poznávání velkých měst a účastníci tak nemusí vynaložit tolik fyzické námahy.

3.4.4 Výhody metra

Tato otázka je zaměřená na výhody, které přináší cestování pařížským metrem. Každý z respondentů měl zvolit maximálně tři možnosti výhod, které od metra očekává a z jakého důvodu by si jako dopravní prostředek vybral právě pařížské metro.



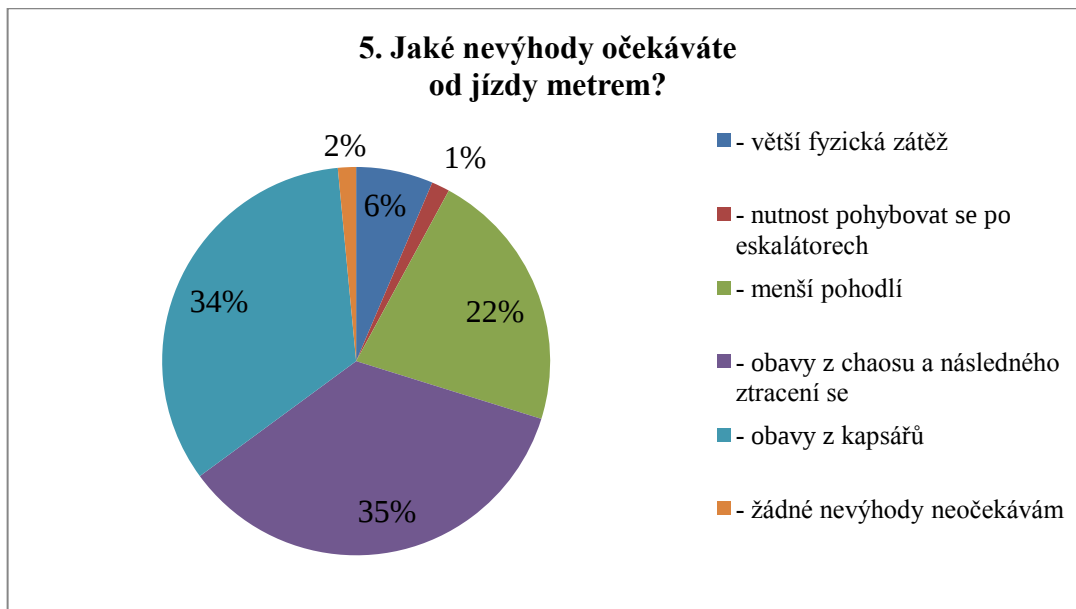
Graf 7: Jaké výhody očekáváte od jízdy metrem?

Nejvíce očekávanou výhodou pařížského metra se stala rychlost přepravy, kterou očekává 23 % respondentů. Těsně za ní se umístila s 22 % výhoda, která přináší možnost poznat mentalitu a život Pařížanů. O něco pozadu je pak poznání skutečné atmosféry Paříže, ve které vidí výhodu 19 % oslovených. 14 % respondentů zvolilo jako výhodu pařížského metra možnost poznání hlavního dopravního prostředku Paříže, kterým metro je. Na dalším místě je výhoda v kontaktu s místními obyvateli, činí 12 % ze všech odpovědí. 8 % dotázaných shledalo výhodu v možnosti poznat zajímavé interiéry stanic pařížského metra. Stanice mohou svým cestujícím nabídnout opravdu hodně, ať už se jedná o různé tematické výzdoby stanic nebo o různé výstavní vitríny a další. Na posledním místě se pak umístila odpověď, že respondenti od pařížského metra neočekávají vůbec žádnou výhodu, to odpověděla pouhá 2 % oslovených.

Vlastní hodnocení: Z tohoto grafu vyplývá, že by se respondenti po Paříži rádi pohybovali rychle a poznali při tom pařížský život. Tyto dvě potřeby jim v žádném případě nezajistí autobus CK, ale právě pařížské metro. Při případné další návštěvě Paříže by tedy měli raději volit cestování pařížským metrem.

3.4.5 Nevýhody metra

Tato otázka měla za úkol zjistit jaké nevýhody respondenti vidí v cestování pařížským metrem. I zde měl každý vybrat maximálně tři odpovědi.



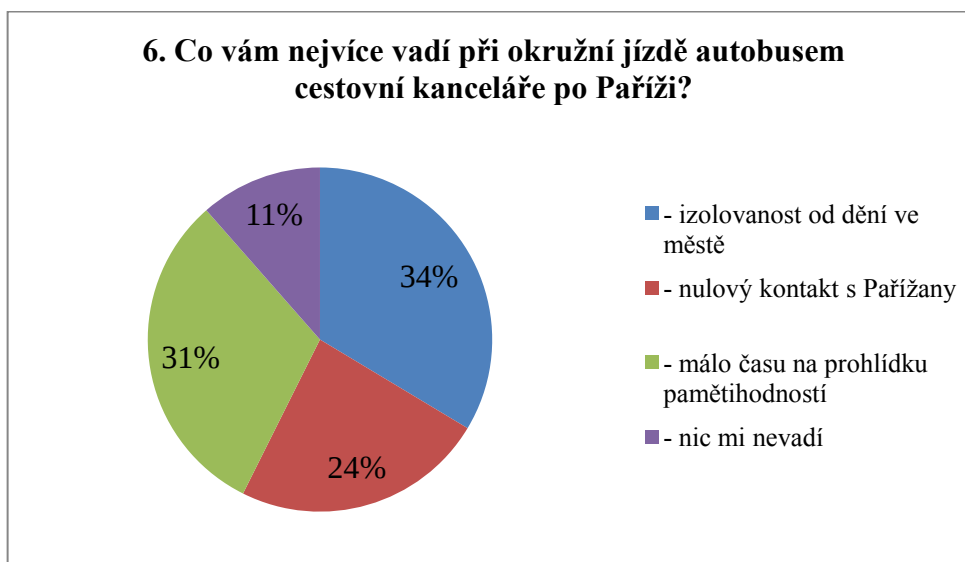
Graf 8: Jaké nevýhody očekáváte od jízdy metrem?

Za největší nevýhodu označilo 35 % respondentů obavu z chaosu v metru a z toho, že by se mohli ztratit. Hned za tímto se s 34 % umístila nevýhoda, za kterou je považována obava z kapsářů v metru. Na třetím místě je nevýhoda s 22 %, kterou respondenti vidí v menším pohodlí, což cestování metrem přináší. Ať už jde o přeplněná nástupiště nebo vagóny a podobně. 6 % respondentů za nevýhodu považuje větší fyzickou zátěž, kterou je nutno vynaložit při přecházení mezi přestupními stanicemi nebo při zdolávání eskalátorů a schodů při výstupu na povrch. A právě tuto nevýhodu, týkající se pohybu po eskalátorech zvolilo 1 % oslovených. 2 % respondentů od cestování pařížským metrem neočekává žádné nevýhody.

Vlastní hodnocení: Největší nevýhodou pařížského metra pro respondenty se jeví obavy z chaosu a ztracení se. Podle mého názoru je tato obava bezpředmětná, protože zájezd by byl zorganizován tak, aby k takovým situacím vůbec nedocházelo. Stejně tak i obavy z kapsářů jsou podle mého názoru příliš zveličovány. V pařížském metru určitě není větší množství kapsářů než kdekoli jinde. Pokud jsou turisté obezřetní, vůbec k nějaké krádeži nemusí dojít.

3.4.6 Nevýhody autobusu

Otázka číslo šest je zaměřená na nevýhody, které jsou spojené s okružní jízdou absolvovanou v autobuse cestovní kanceláře. Zde měli respondenti za úkol zvolit pouze jednu odpověď, kterou považují za výstižnou pro tento problém.



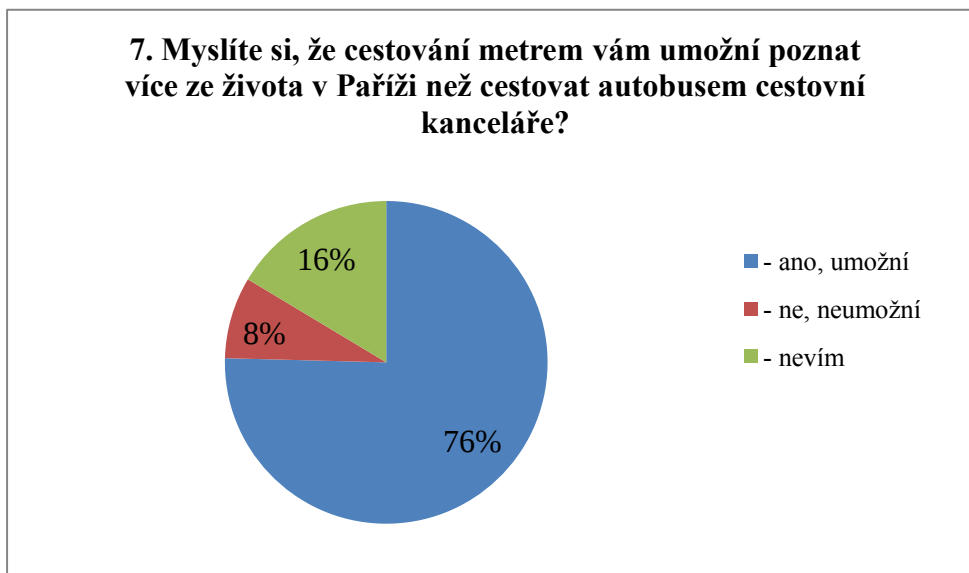
Graf 9: Co vám nejvíce vadí při okružní jízdě autobusem cestovní kanceláře po Paříži?

Jako nejčastější odpověď uvedlo 34 % respondentů „izolovanost od dění ve městě“, kterou s sebou přináší právě okružní jízda v autobusu cestovní kanceláře. Další častou odpovědí (31 %) bylo, že není dostatek času na prohlídku pamětihodností. Je to právě kvůli tomu, že autobus má zaplacené parkovné jen do určité hodiny a turisté se tak nesmí u dané památky nebo atraktivity zdržet o něco déle. Na třetím místě se s 24 % umístila odpověď, že cestování autobusem přináší nulový kontakt s Pařížany a s tím i spojené poznání jejich mentality. 11 % dotázaných uvedlo, že jim na cestování po Paříži autobusem vůbec nic nevadí.

Vlastní hodnocení: Podle mého názoru jsou tyto dva body – izolovanost od dění ve městě a nulový kontakt s Pařížany, největší nevýhodou autobusu. Metro turistovi poskytne daleko více zážitků než samotný autobus, kde turisté pouze sedí a čekají až budou vyloženi u další památky. Mnohdy jsou v autobuse dokonce zatažené závěsy a turistům je puštěn film, což je špatně. Turista by měl z daného města poznat co nejvíce, odnést si tak plno zážitků a udělat si na dané město svůj vlastní názor.

3.4.7 Větší poznání

Tato otázka se zabývá tím, zda si respondenti myslí, že jim cestování metrem umožní poznat více z celkového dění v Paříži, než se pouze nechat po Paříži vozit autobusem z bodu A do bodu B. A nemít tak možnost účastnit se každodenního života v Paříži.

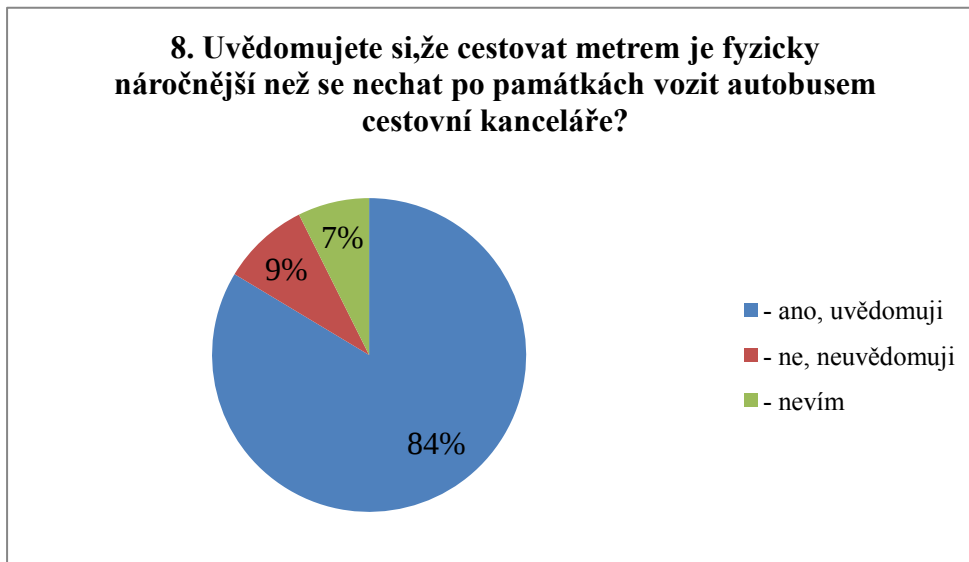


Graf 10: Myslíte si, že cestování metrem vám umožní poznat více ze života v Paříži než cestovat autobusem cestovní kanceláře?

Naprostá většina respondentů, celkem tedy 76 %, se domnívá, že jim cestování metrem umožní poznat více ze života nejen v Paříži, ale i ze života místních obyvatel. 8 % si pak myslí pravý opak, tedy, že jim tento druh dopravy nepřinese nějaké výhody navíc. Zbýlých 16 % odpovědělo „nevím“.

3.4.8 Větší fyzická náročnost

Touto otázkou jsem chtěla zjistit, zda si respondenti uvědomují, že cestovat metrem po Paříži s sebou přináší i větší fyzickou námahu než pouze sedět v autobuse.

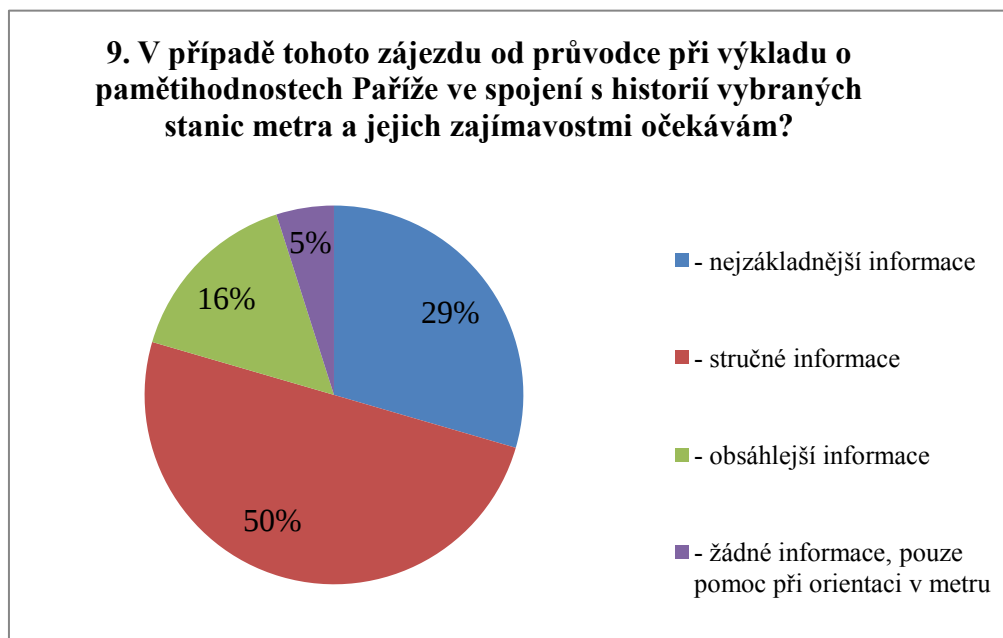


Graf 11: Uvědomujete si, že cestovat metrem je fyzicky náročnější než se nechat po památkách vozit autobusem cestovní kanceláře?

Převážná většina oslovených si je vědoma, že při této formě zájezdu, která je spojena s cestováním pařížským metrem, musí vynaložit větší fyzickou námahu. Odpovědělo tak 84 % dotázaných. 9 % oslovených si myslí, že cestování pařížským metrem a autobusem vyjde nastejno, tedy, že v obou případech se jedná o stejnou fyzickou náročnost. Zbylých 7 % odpovědělo, že neví.

3.4.9 Výklad o metru

V deváté otázce bylo zjišťováno, zda by respondenti v případě zájezdu po Paříži v kombinaci s pařížským metrem raději uvítali výklad o historii vybraných stanic a jejich zajímavostech v menším či větším rozsahu.



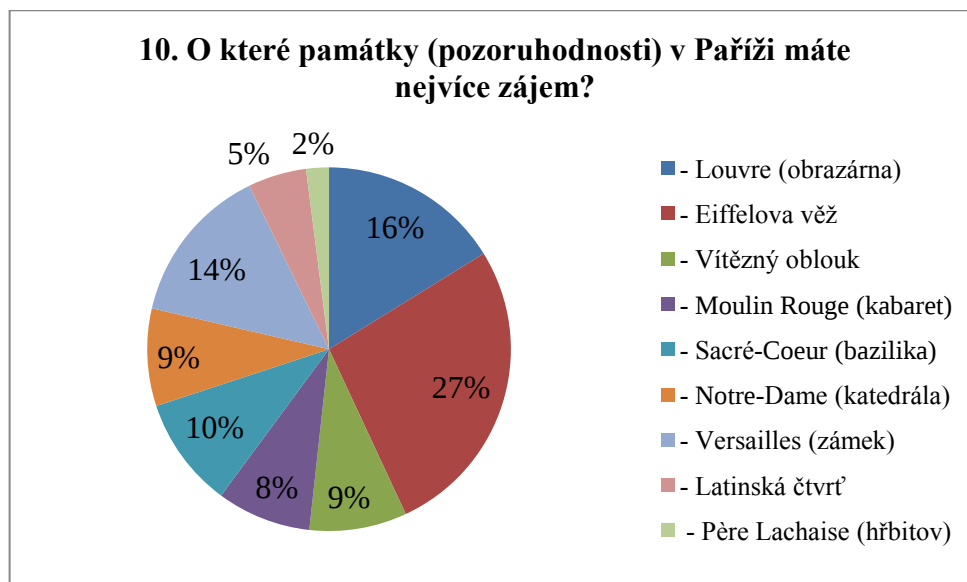
Graf 12: V případě tohoto zájezdu od průvodce při výkladu o pamětihodnostech Paříže ve spojení s historií vybraných stanic metra a jejich zajímavostmi očekávám?

Přesná polovina (50 %) všech dotázaných by od průvodce chtěla slyšet pouze stručný výklad týkající se historie vybraných stanic metra a jejich zajímavostí. 29 % pak odpovědělo, že by chtělo slyšet jen nejzákladnější informace o stanicích. O obsáhlejší informace by se pak zajímalo 16 % respondentů. Zbýlých 5 % by si od průvodce vystačilo pouze s pomocí při orientaci v metru a žádné zajímavé informace o stanicích by slyšet nepotřebovali.

Vlastní názor: Domnívám se, že by měl průvodce o pařížském metru říci obsáhlejší informace, i když většina respondentů volila informace stručné. Jelikož je tento zájezd zaměřen i na pařížské metro, obsáhlejší informace o něm jsou namístě. Navíc by tam turisté za tímto účelem cestovali a tím pádem by za to i zaplatili. Průvodce by tyto informace však musel podat zajímavým způsobem, aby zaujaly každého.

3.4.10 Památky a pozoruhodnosti Paříže

Desátá otázka měla za úkol zjistit, o které památky Paříže je největší zájem. Respondenti měli vybrat nejvýše dvě atraktivitu, které by v Paříži navštívili nejraději.



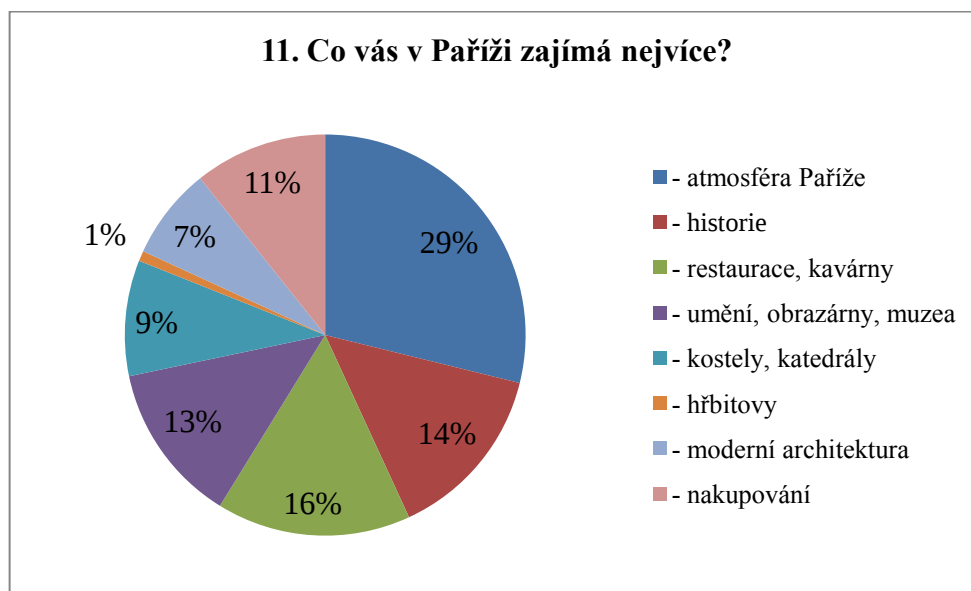
Graf 13: O které památky (pozoruhodnosti) v Paříži máte nejvíce zájem?

Největší úspěch u respondentů sklidila Eiffelova věž, což se dalo předpokládat. Chtělo by ji vidět 27 % oslovených. Na druhém místě s 16 % se umístil Louvre. Na dalším místě je zámek ve Versailles, který by chtělo vidět 14 % respondentů. S 10 % je na čtvrtém místě bazilika Sacré-Coeur. Hned za touto bazilikou se umístila katedrála Notre-Dame de Paris a Vítězný oblouk, obě památky získaly stejně, tedy 9 %. Kabaret Moulin Rouge by chtělo spatřit 8 % dotázaných. Na předposledním místě se umístila Latinská čtvrť, která získala 5 %. A jako poslední atraktivitu respondenti volili hřbitov Père Lachaise, který získal pouze 2 %. Což je ale škoda, protože to není pouhý hřbitov, ale velmi zajímavé místo, které zaujme všechny své návštěvníky. Patří k jednomu z nejkrásnějších hřbitovů, kde je pochováno mnoho významných osobností.

Vlastní hodnocení: Podle mého názoru Latinskou čtvrť a hřbitov Père Lachaise volilo tak málo respondentů proto, že tyto pamětihodnosti neznají, ne proto, že by je nezajímaly. Kdo někdy navštívil hřbitov Père Lachaise, zanechal v něm ohromný dojem. Hřbitov vypadá jako nějaký park, kde je pochováno obrovské množství známých osobností. Stejně tak Latinská čtvrť, která svým návštěvníkům nabízí plno zajímavých památek jako jsou například Panthéon, Lucemburský palác a Lucemburské zahrady nebo Pont Neuf (nejstarší pařížský most).

3.4.11 Největší lákadla Paříže

V této otázce jsem chtěla zjistit, co by nejvíce respondenty na Paříži oslovilo. Co by nejraději navštívili a poznali. Zde měli respondenti vybrat maximálně tři možnosti z nabídky.



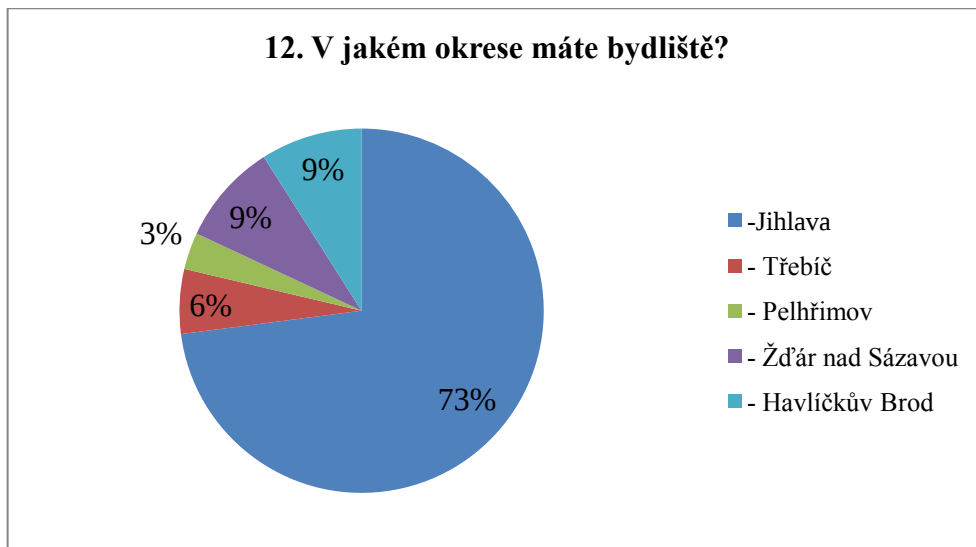
Graf 14: Co vás v Paříži zajímá nejvíce?

Většina dotázaných, kterých bylo 29 %, se nejvíce zajímá o celkovou atmosféru Paříže. Což je právě spojeno hlavně s cestováním pařížským metrem místo autobusu, které tak umožní poznat více z pařížské atmosféry. Na druhém místě se umístily restaurace, kavárny a jim podobná stravovací zařízení, získaly 16 %. Dalších 14 % respondentů se zajímá o pařížskou historii. Hned za historií je velký zájem o umění, obrazárny a muzea, které získaly 13 %. Na překvapivém místě se umístilo nakupování, což by rádo na území Paříže uskutečnilo 11 % respondentů. 9 % oslovených se v Paříži zajímá o kostely, katedrály a podobné sakrální stavby. Moderní architektura by přilákala 7 % respondentů. I zde stejně jako v předchozí otázce poslední místo obsadily hřbitovy, zajímá se o ně totiž pouhé 1 % oslovených.

Vlastní hodnocení: Domnívám se, že zde respondenti opět podcenili hřbitovy, stejně tak i kostely a katedrály. Chápu, že pro některé návštěvníky se tyto pamětihodnosti na první pohled nezdají být zajímavými. Myslím si ale, že po návštěvě například katedrály Notre-Dame de Paris nebo hřbitova Père Lachaise by určitě změnili názor.

3.4.12 Bydliště respondentů

Otázka číslo dvanáct je identifikační. Má tak za úkol zjistit, ve kterém okrese v kraji Vysočina mají oslovení respondenti své trvalé bydliště.



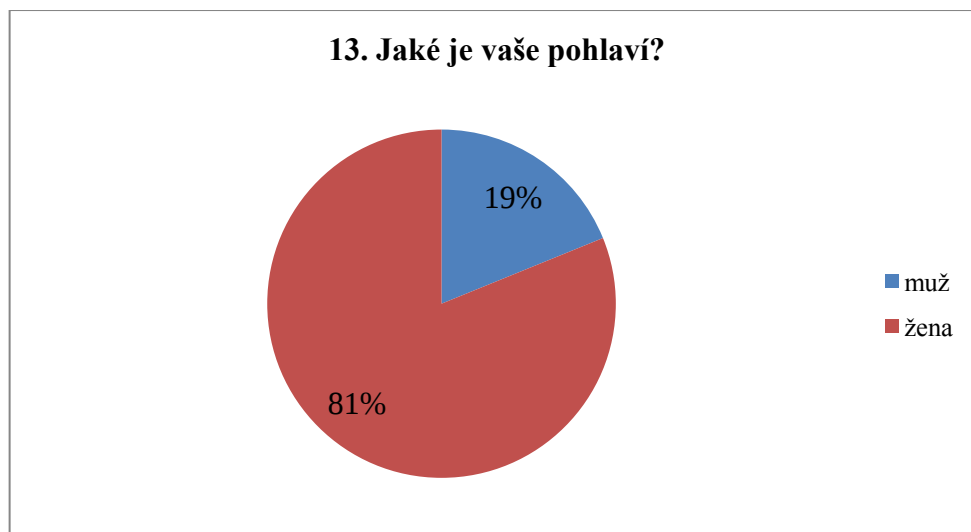
Graf 15: V jakém okrese máte bydliště?

Naprostá většina mnou oslovených respondentů má své trvalé bydliště v okrese Jihlava, je jich 73 %. Na dalším místě se umístily okresy dva, a to Havlíčkův Brod a Žďár nad Sázavou, které získaly 9 %. Čtvrtým okresním městem je Třebíč, ve kterém bydlí 6 % respondentů. Jako poslední je okres Pelhřimov se 3 %.

Vliv na výsledky výzkumu toto rozložení respondentů v kraji Vysočina však nemá.

3.4.13 Pohlaví respondentů

Třináctá otázka je také identifikační a má za úkol zjistit pohlaví respondentů.

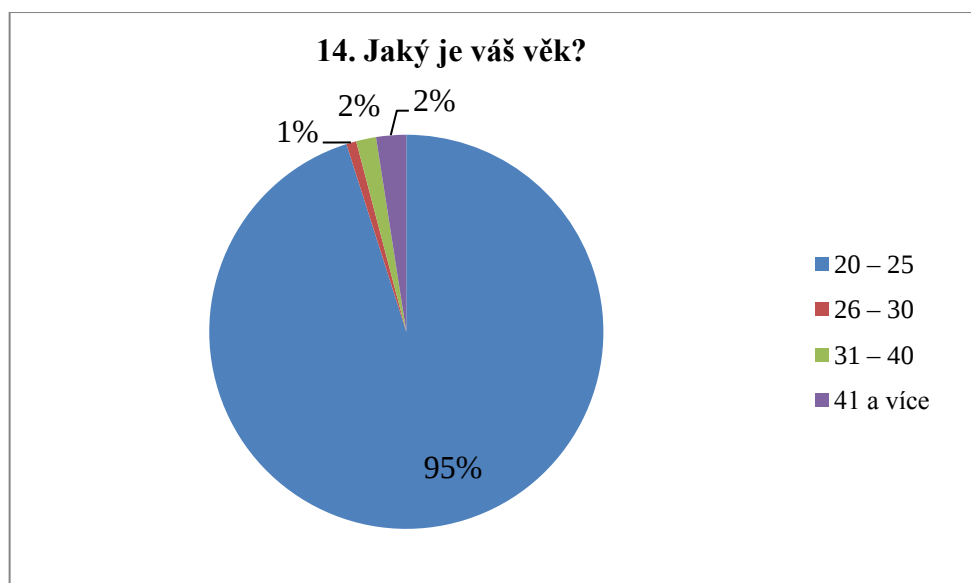


Graf 16: Jaké je vaše pohlaví?

Z celkového počtu dotazovaných (122) tvoří převážnou část ženy, je jich 81 %. Zbylých 19 % jsou muži. Výsledky jsou překvapivé, avšak podle mého názoru nemají nijak zásadní vliv na výsledky tohoto výzkumu.

3.4.14 Věk respondentů

Předposlední identifikační otázka měla za úkol zjistit věk oslovených respondentů.

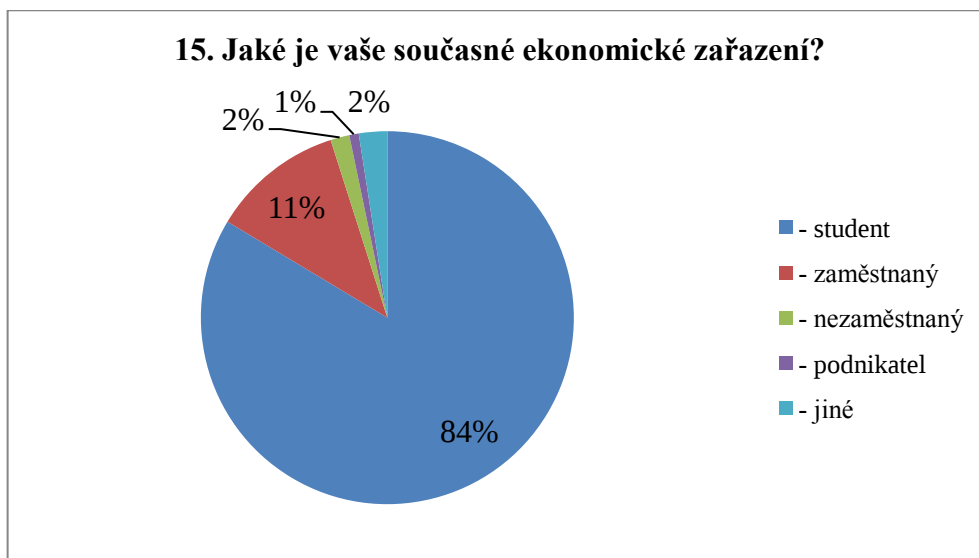


Graf 17: Jaký je váš věk?

Drtivá většina všech oslovených (95 %) patří do věkového rozmezí 20 – 25 let. Se 2 % se na druhém místě umístily dvě skupiny respondentů ve věku 31 – 40 let a 41 a více let. Pouhé 1 % jsou respondenti ve věku 26 – 30 let.

3.4.15 Ekonomické zařazení

Patnáctá a zároveň poslední identifikační otázka zjišťovala současné ekonomické zařazení všech dotázaných respondentů.



Graf 18: Jaké je vaše současné ekonomické zařazení?

Jak už vyplývá z předchozího grafu, naprostá většina oslovených je ve věku 20 – 25 let. To odpovídá tomuto grafu, kdy 84 % respondentů jsou studenti. 11 % oslovených patří mezi zaměstnané. Mezi nezaměstnané se řadí 2 % dotázaných. Jako „jiné“ označilo za svoji odpověď 2 % oslovených, mohou to být například lidé v důchodu, matky na mateřské dovolené a další. Z podnikatele se v dotazníku označilo pouhé 1 % dotázaných.

3.5 Celkové shrnutí praktické části

V závěrečné části mé bakalářské práce bych chtěla zhodnotit praktickou část této práce a podat tak návrhy, které by turisty vedly k takovéto formě cestování. Tedy navštívit Paříž a následně město procestovat pařížským metrem.

- Více jak polovina respondentů Paříž již navštívila. Naprostá většina (ti, kteří už v Paříži byli) tu byla pouze jednou. To by právě mohl být důvod k tomu, proč Paříž navštívit znovu a využít tak pařížské metro k cestování po Paříži. Především zařadit návštěvu zajímavých stanic metra do programu zájezdu. Jak už z mého výzkumu vyplývá, o tento druh dopravy by většina respondentů zájem měla. I když by měli na výběr mezi autobusem a pařížským metrem, více jak polovina oslovených by stejně měla větší zájem o metro.
- Ti, kteří Paříž již navštívili, nejvíce využívali pro pohyb po Paříži právě městskou hromadnou dopravu, tedy i pařížské metro. Až na druhém místě to byl autobus cestovní kanceláře. Zde je vidět, že turisté o něco více upřednostňovali metro, proto by o tento typ zájezdu, který by nabízela cestovní kancelář nebo agentura, mohl být zájem.
- Výhody, které respondenti od pařížského metra očekávají, jsou především rychlost přepravy a poznání mentality a života Pařížanů. Ovšem největší strach z pařížského metra mají respondenti právě v případě nějakého chaosu. S tím souvisí i možnost ztracení se. Nebo obava z možných kapsářů. S tím, že pařížské metro s sebou přináší i větší fyzickou zátěž naprostá většina respondentů počítá.
- Pařížské metro je nejvýhodnějším řešením pro ty respondenty, kterým nejvíce na cestování autobusem po Paříži vadí izolovanost od dění ve městě, málo času na prohlídku památek nebo nulový kontakt s Pařížany. Celkové možnosti, jak poznat z Paříže více díky cestování metrem, si je vědoma většina oslovených respondentů.
- Přesná polovina respondentů by v případě cestování po Paříži metrem měla zájem o stručnější informace, které by jim průvodce podal o metru a jeho zajímavých stanicích.
- Nejvíce respondentů v dotazníku odpovědělo, že největší zájem v Paříži by měli o Eiffelovu věž. Toto se dalo předpokládat, snad každý, kdo v Paříži byl a nebo se tam chystá, chce tuto dominantu Paříže vidět. Na druhém místě je pak

Louvre. Obě tyto památky jsou zahrnuty v mnou navrhovaném zájezdu. Na třetím místě se umístil zámek ve Versailles.

- Na otázku, co by respondenty zajímalo v Paříži nejvíce, odpověděla většina, že by měli zájem o poznání pařížské atmosféry. Tato odpověď znovu vede k tomu, že vhodnější dopravní prostředek pro okružní jízdu po Paříži je metro, které umožní tuto atmosféru poznat více, než když jsou turisté uzavřeni v autobusu.

4. Závěr

Cílem mé bakalářské práce bylo představit pařížské metro jako předmět zájmu turistů z České republiky. Pařížské metro je zde představeno jako jedna z cílových atraktivit při navrhovaném zájezdu z hlediska atraktivity vybraných stanic metra. A také jako dopravní prostředek při tomto navrhovaném turistickém zájezdu. Zároveň jsou zde představeny i pařížské památky, které byly zvoleny s cílem sestavit z nich v praktické části ucelený výletní okruh v rámci několika dní. Jsem přesvědčena, že cíl této práce byl naplněn.

Teoretická část je zaměřena na představení metra jako pařížského dopravního prostředku. Rovněž jsou zde představeny pařížské památky ve spojitosti s vybranými stanicemi pařížského metra. Je zde popsána i situace cestovních kanceláří a agentur na Vysočině z hlediska jejich využívání pařížského metra při zájezdech do Paříže. A z hlediska zájmu turistů o zájezdy do Paříže.

Praktická část se hlavně zabývá dotazníkovým šetřením. Tento dotazník měl za cíl zjistit zájem potenciálních turistů o návštěvu Paříže s využitím pařížského metra místo obvyklého autobusu cestovní kanceláře. Výsledky dotazníku dopadly pro pařížské metro velice příznivě. Zjistilo se, že respondenti by takovou formu dopravy, tedy pařížské metro, přivítali kladně. Dokonce by pařížské metro dostalo přednost před autobusem cestovní kanceláře. Nejen díky své přepravní rychlosti, ale také proto, že metro turistům umožňuje poznat skutečnou pařížskou atmosféru lépe než autobus. Dále je v praktické části navržen program, který kombinuje pařížské památky se stanicemi pařížského metra a vytváří tak ucelený výletní okruh v rámci čtyř dnů.

Doufám, že moje práce bude přínosem a motivací pro budoucí návštěvníky Paříže. Zároveň by mohla inspirovat i cestovní kancelář VŠPJ, která sice zájezdy do Paříže pořádá, ale vůbec při tom nevyužívá pařížské metro. Obzvláště pro takový typ zájezdu, jaký školní CK pořádá za účelem školní praxe pro své studenty, by bylo vhodnější zvolit pařížské metro. Tento zájezd do Paříže, jehož hlavním účelem je studentům poskytnout určitou praxi, jejich vzdělávání a získání zkušeností s vedením zájezdu, by podle mého názoru bylo lepší organizovat tímto způsobem, tedy využít pařížské metro.

Studenti by tak z Paříže mohli poznat mnohem více. Nejen památky, ale i pařížský život a atmosféru tohoto zajímavého města. Bylo by to pro ně určitě přínosnější.

Tato práce by mohla být i přínosem pro budoucí cestovní kanceláře nebo agentury, kterým bych tento návrh chtěla poskytnout.

Za nejvhodnější způsob propagace takového zájezdu považuji webové stránky cestovní kanceláře nebo agentury. V případě školní cestovní kanceláře by se propagace a zájem mezi studenty dal zjistit například přednáškou v prostorách VŠPJ.

Seznam zdrojů a použité literatury

Knižní zdroje

GAME, Philippe a MICHAUD, Danielle. *Histoires illustrées des stations*. Paris: EDL, 2000. 288 s. ISBN 2-84308-213-7.

KUBEŠ, Tomáš. Pařížské metro: dokonalá pavučina. *Instinkt*, 2006, 5(36), s. 52-53. ISSN 1213-774X.

KŘIVÁNEK, Josef. *Všechna metra světa* / Josef Křivánek, Zbyněk Šmíd, Jaromír Vítek. -- 1. vyd.. -- Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1986. -- 208 s., XXXII
PROFOUSOVÁ, Hana a NOSÁKOVÁ, Jana. *Paříž: průvodce do zahraničí*. 2. doplněné vydání. Praha: Olympia, a. s., 1998. ISBN 80-7033-475-4.

OVENDEN, Mark. *Paris Métro Style: in map and station design*. Harrow: Capital Transport Publishing, ©2008. 176 s. ISBN 978-1-85414-322-8.

ROLAND, Gérard. *Les stations de métro*. Paris: Christine Bonneton Editeur, 1980. 231 s. ISBN 2-86253.014.X

Tištění průvodci

Paříž: společník cestovatele. čtvrté. Praha: Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005. ISBN 80-249-0450-0.

Paříž: turistický průvodce. první. Brno: JOTA, s.r.o., 2002. ISBN 80-7217-051-1.

Paříž: velký průvodce National Geographic. první. Brno: Computer Press,a.s., 2008. ISBN 978-80-251-1546-6.

To nejlepší ... Paříž: barevný kapesní průvodce s mapami. 1. vydání. Praha: Svojtka & Co., s. r. o., 2006. ISBN 80-7352-447-3.

Internetové zdroje

1. Metro. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Metro>
2. France Guide: Metro, vlaky a autobusy. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://cz.franceguide.com/u%C5%BEite%C4%8Dne-informace/Metro-vlaky-a-autobusy.html?NodeID=124&EditoID=11877>
3. Metro Paříž: Jízdné. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://metro.whoop.cz/metro-pariz/>
4. Maps and transport: Public transport. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://en.parisinfo.com/paris-map/getting-around/public-transport/>
5. Města a obce: Paříž. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://tema.novinky.cz/pariz>
6. Facts & technology: World metro database. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://mic-ro.com/metro/table.html>
7. Paříž 2012: Metro. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://www.pariz2012.8u.cz/metro/>
8. Paříž 2012: Jízdné. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://www.pariz2012.8u.cz/jizdne/>
9. Heritage & design. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: http://www.ratp.fr/en/ratp/c_5105/heritage-design/
10. Vše o Paříži: Paříž. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://www.parizweb.estranky.cz/clanky/pariz/pariz.html>
11. Heritage & design: Luxembourg. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: http://www.ratp.fr/en/ratp/c_5105/heritage-design/
12. Cestování: Nejkrásnější stanice metra v Evropě. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/cestovani/288067-nejkrasnejsi-stanice-metra-v-evrope.html>

- 13.** The hidden meaning of Paris metro(politan) stations. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://fansforcharitydotcom.wordpress.com/2012/02/29/the-hidden-meaning-of-paris-metropolitan-stations/>
- 14.** Heritage & design: Europe. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: http://www.ratp.fr/en/ratp/c_5105/heritage-design/
- 15.** Heritage & design: Saint-Germain-des-Prés. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: http://www.ratp.fr/en/ratp/c_5105/heritage-design/
- 16.** Paříž: La Défense. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://www.pariz-pamatky.cz/la-defense.html>
- 17.** Le tourisme a Paris. [online]. [cit. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.parisinfo.com/uploads/9e//chiffres-cles-2009.pdf>
- 18.** Paříž - památky, vstupné. [online]. [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: <http://pariz.cestujlevne.info/pamatky-pariz/>

Seznam obrázků

Obrázek 1: mapa Francie - <http://www.bedekr.cz/staty/Evropa/Francie/>

Obrázek 2: historický lístek na metro - KŘIVÁNEK, Josef. Všechna metra světa / Josef Křivánek, Zbyněk Šmíd, Jaromír Vítek. -- 1. vyd.. -- Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1986. -- 208 s., XXXII

Obrázek 3: dnešní lístky na metro - *Paříž: společník cestovatele*. čtvrté. Praha: Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2005. ISBN 80-249-0450-0.

Obrázek 4: vstup se skleněnou markýzou: OVENDEN, Mark. *Paris Métro Style: in map and station design*. Harrow: Capital Transport Publishing, ©2008. 176 s. ISBN 978-1-85414-322-8.

Obrázek 5: secesní vchod s nápisem Metropolitain: OVENDEN, Mark. *Paris Métro Style: in map and station design*. Harrow: Capital Transport Publishing, ©2008. 176 s. ISBN 978-1-85414-322-8.

Obrázek 6: znak Paříže -

http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Grandes_Armes_de_Paris.svg

Obrázek 7: vlajka Paříže - http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Flag_of_Paris.svg

Obrázek 8: Île de la Cité - <http://www.francebalade.com/paris/ilecite.htm>

Obrázek 9: katedrála Notre-Dame de Paris – vlastní zdroj

Obrázek 10: vchod do stanice Cité - http://en.wikipedia.org/wiki/File:Metro_-_Paris_-_Ligne_4_-_station_Cite.jpg

Obrázek 11: fontána Saint-Michel - <http://www.welcometoparis.it/Latin/latin2.it.html>

Obrázek 12: Lucemburská zahrada - <http://pariz-pro-pokrocile.blog.cz/1109/nedelev-lucemburske-zahrade>

Obrázek 13: Panthéon - <http://www.destination360.com/europe/france/paris/pantheon>

Obrázek 14: stanice Luxembourg -

http://en.wikipedia.org/wiki/File:RER_B_Luxembourg_P1200035.jpg

Obrázek 15: stanice Gaîté - <http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Paris-ad20.jpg>

Obrázek 16: Château de Vincennes - <http://www.pariswebtvquartier.fr/fr/tv-bercy/mon-quartier/monuments-161/chateau-de-vincennes-2807/>

Obrázek 17: Ópera Bastille - <http://www.operabastille.net/Gallery.html>

Obrázek 18: stanice Bastille - <http://www.parislogue.com/featured-articles/the-most-beautiful-metro-stations-in-paris.html>

Obrázek 19: hřbitov Père Lachaise - http://www.geoffroth.com/photos/v/2007_europe/paris/IMG_0393.JPG.html

Obrázek 20: vchod do stanice Père Lachaise - http://en.wikipedia.org/wiki/File:Metro_Stop_East_Side_of_Paris.jpg

Obrázek 21: Sacré-Coeur – vlastní zdroj

Obrázek 22: kabaret Moulin Rouge – vlastní zdroj

Obrázek 23: Louvre - http://en.wikipedia.org/wiki/File:Louvre_Museum_Wikimedia_Commons.jpg

Obrázek 24: stanice Palais Royal - Musée du Louvre - <http://www.flickr.com/photos/eburriel/8581607469/in/pool-893024@N24/lightbox/>

Obrázek 25: obelisk - <http://www.portaoptima.com/news/p-a-r-i-z/>

Obrázek 26: stanice Concorde - http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Metro_de_Paris_-_Ligne_12_-_Concorde_04.jpg

Obrázek 27: Avenue des Champs-Élysées - <http://www.francetravelplanner.com/go/paris/see/champs.html>

Obrázek 28: Elysejský palác - <http://www.francie-info.estranky.cz/clanky/elysejsky-palac.html>

Obrázek 29: Invalidovna – vlastní zdroj

Obrázek 30: Eiffelova věž – vlastní zdroj

Obrázek 31: Champ-de-Mars – vlastní zdroj

Obrázek 32: Vítězný oblouk – vlastní zdroj

Obrázek 33: čtvrť La Défense -

<http://www.aviewoncities.com/gallery/showpicture.htm?key=kvefr2198>

Obrázek 34: La Grande Arche -

<http://www.flickr.com/photos/ericconstantineau/318334945/>

Obrázek 35: stanice Louvre – Rivoli - <http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Station-louvre-rivoli.jpg>

Obrázek 36: stanice Pasteur -

<http://anyportinastorm.proboards.com/index.cgi?action=display&board=paris&thread=5251&page=2>

Obrázek 37: stanice Pont Neuf -

http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Metro_de_Paris_-_Ligne_7_-_Pont_Neuf_02.jpg

Obrázek 38: stanice Saint-Germain-des-Prés - -

http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:AX_4_Saint-Germain-des-Pres_20080715.jpg

Obrázek 39: stanice Varenne - <http://www.parislogue.com/featured-articles/the-most-beautiful-metro-stations-in-paris.html>

Obrázek 40: orientační pláněk pařížského metra s vybranými výletními okruhy -

<http://www.paris.cz/doprava-po-parizi/metro/>

Obrázek 41: mapa pařížské metra - <http://metro.whoop.cz/metro-pariz/>

Seznam grafů

Všechny grafy jsou vlastní.

Graf 1: návštěvnost vybraných pařížských památek

Graf 2: Navštívil/a jste někdy Paříž?

Graf 3: Kolikrát jste byl/a v Paříži?

Graf 4: Jak jste cestoval/a po Paříži?

Graf 5: Měl/a byste zájem o cestování po Paříži pouze metrem a pěšky?

Graf 6: Při možnosti volby, jak se pohybovat po Paříži byste raději zvolil/a?

Graf 7: Jaké výhody očekáváte od jízdy metrem?

Graf 8: Jaké nevýhody očekáváte od jízdy metrem?

Graf 9: Co vám nejvíce vadí při okružní jízdě autobusem cestovní kanceláře po Paříži?

Graf 10: Myslíte si, že cestování metrem vám umožní poznat více ze života v Paříži než cestovat autobusem cestovní kanceláře?

Graf 11: Uvědomujete si, že cestovat metrem je fyzicky náročnější než se nechat po památkách vozit autobusem cestovní kanceláře?

Graf 12: V případě tohoto zájezdu od průvodce při výkladu o pamětihodnostech Paříže ve spojení s historií vybraných stanic metra a jejich zajímavostmi očekávám?

Graf 13: O které památky (pozoruhodnosti) v Paříži máte nejvíce zájem?

Graf 14: Co vás v Paříži zajímá nejvíce?

Graf 15: V jakém okrese máte bydliště?

Graf 16: Jaké je vaše pohlaví?

Graf 17: Jaký je váš věk?

Graf 18: Jaké je vaše současné ekonomické zařazení?

Seznam tabulek

Tabulka 1: vznik podzemních drah ve světě - , Josef. Všechna metra světa / Josef Křivánek, Zbyněk Šmíd, Jaromír Vítek. -- 1. vyd.. -- Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1986. -- 208 s., XXXII

Tabulka 2: Jaký je zájem o zájezdy do Paříže za poslední roky? – vlastní zdroj

Tabulka 3: Jaký dopravní prostředek používáte pro okružní jízdu po Paříži? – vlastní zdroj

Tabulka 4: Uvažujete o využití pařížského metra pro pohyb po Paříži místo nejčastěji využívaného autobusu? – vlastní zdroj

Přílohy

Příloha č. 1 – dotazník

Vážení respondenti,

jmenuji se Marcela Čermáková a jsem studentkou Vysoké školy polytechnické v Jihlavě, tímto bych vás chtěla požádat o vyplnění zcela anonymního dotazníku, který vám zabere pouze pár minut. Dotazník bude sloužit jako podklad k mé bakalářské práci.

Dotazník je určen všem těm, kteří někdy v minulosti navštívili Paříž, ale i těm, kteří o návštěvě teprve uvažují.

Děkuji za váš čas a ochotu!

1) Navštívil/ a jste někdy Paříž? ano / ne

1a) Kolikrát jste byl/a v Paříži? 1x / 2x / 3x / více

1b) Jak jste cestoval/a po Paříži?

- městská hromadná doprava (metro, autobus)
- okružní jízda autobusem cestovní kanceláře
- jinak

2) Měl/a byste zájem o cestování po Paříži pouze metrem a pěšky? ano / ne

3) Při možnosti volby, jak se pohybovat po Paříži byste raději zvolil/a?

- pařížské metro - rychlejší
- autobus cestovní kanceláře - pohodlnější

4) Jaké výhody očekáváte od jízdy metrem? (vyberte max. 3)

- poznání mentality a života Pařížanů
- poznání hlavního dopravního prostředku Paříže
- skutečná atmosféra Paříže
- rychlost přepravy

- kontakt s místními obyvateli
- poznání zajímavých interiérů stanic metra
- žádné výhody neočekávám

5) Jaké nevýhody očekáváte od jízdy metrem? (vyberte max. 3)

- větší fyzická zátěž
- nutnost pohybovat se po eskalátorech
- menší pohodlí
- obavy z chaosu a následného ztracení se
- obavy z kapsářů
- žádné nevýhody neočekávám

6) Co vám nejvíce vadí při okružní jízdě autobusem cestovní kanceláře po Paříži?

- izolovanost od dění ve městě
- nulový kontakt s Pařížany
- málo času na prohlídku pamětihodností
- nic mi nevadí

7) Myslíte si, že cestování metrem vám umožní poznat víc ze života v Paříži než cestovat autobusem cestovní kanceláře?

- ano, umožní
- ne, neumožní
- nevím

8) Uvědomujete si, že cestovat metrem je fyzicky náročnější než se nechat po památkách vozit autobusem cestovní kanceláře?

- ano, uvědomuji
- ne, neuvědomuji

- nevím

9) V případě tohoto zájezdu od průvodce při výkladu o pamětihodnostech Paříže ve spojení s historií vybraných stanic metra a jejich zajímavostmi očekávám?

- nejzákladnější informace
- stručné informace
- obsáhlejší informace
- žádné informace, pouze pomoc při orientaci v metru

10) O které památky (pozoruhodnosti) v Paříži máte nejvíce zájem? (vyberte max. 2)

- Louvre (obrazárna)
- Eiffelova věž
- Vítězný oblouk
- Moulin Rouge (kabaret)
- Sacré-Coeur (bazilika)
- Notre-Dame (katedrála)
- Versailles (zámek)
- Latinská čtvrť
- Pere Lachaise (hřbitov)

11) Co vás v Paříži zajímá nejvíce? (vyberte max. 3)

- atmosféra Paříže
- historie
- restaurace, kavárny
- umění, obrazárny, muzea
- kostely, katedrály

- hřbitovy
- moderní architektura
- nakupování

12) V jakém okrese máte bydliště?

- Jihlava
- Třebíč
- Pelhřimov
- Žďár nad Sázavou
- Havlíčkův Brod

13) Jaké je vaše pohlaví?

- muž
- žena

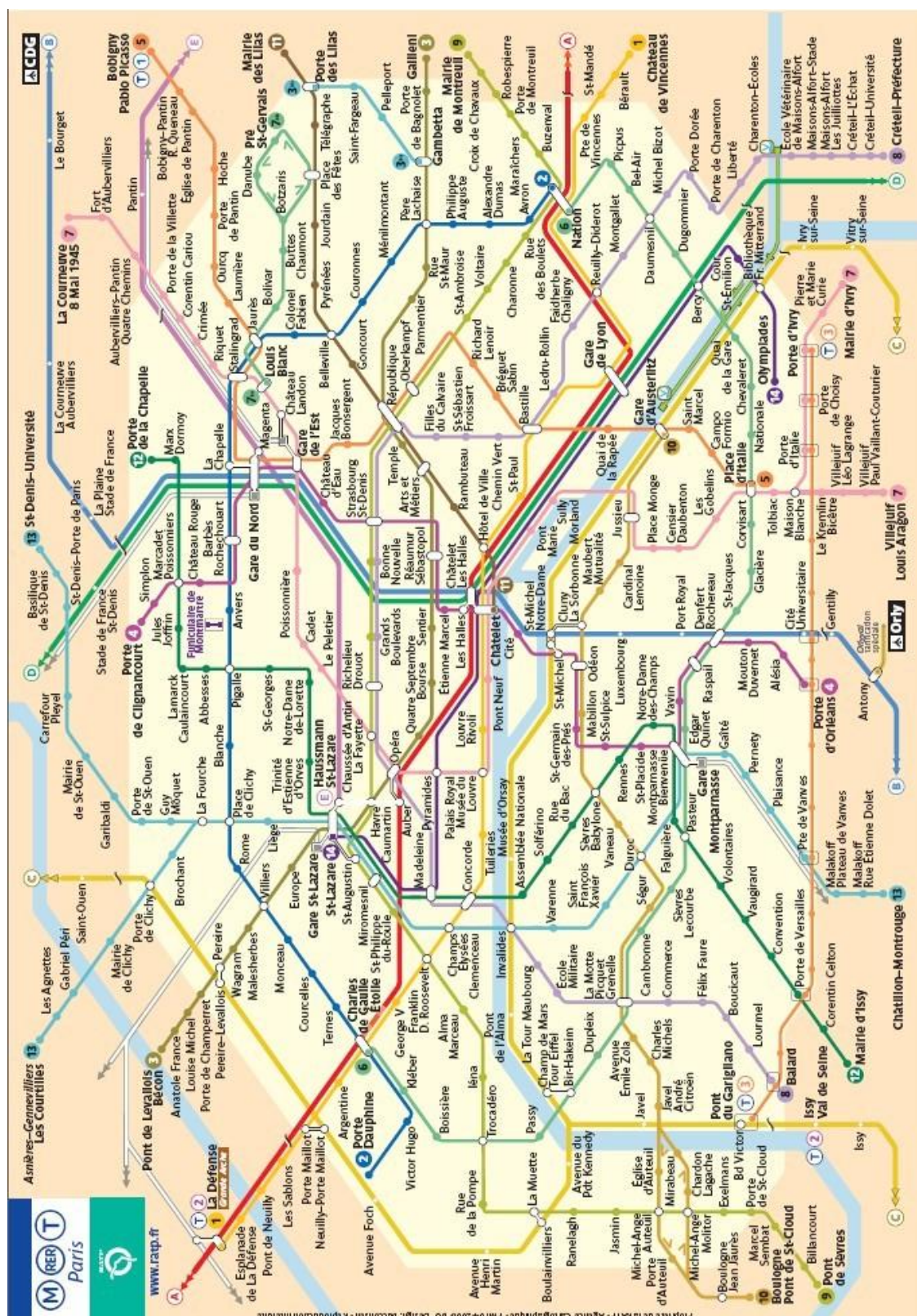
14) Jaký je váš věk?

- 20 – 25
- 26 – 30
- 31 – 40
- 41 a více

15) Jaké je vaše současné ekonomické zařazení?

- student
- zaměstnaný
- nezaměstnaný
- podnikatel
- jiné

Příloha č. 2 – plánek pařížského metra



Obrázek 41: mapa pařížského metra