

Zvolme si tedy soubor o 1000 dotazníků a 100 značích a cenu strojového času 1950,— Kčs/hod (užívanou v Brně).

Pak 1 tabulka o rozměrech 5×5 vytvořená programem MF 2B obsahující pouze jednoduché logické formule trvá 28 vt. a stojí 15,18 Kčs pro jeden podsoubor (63 vt.; 34,15 Kčs pro 10 podsouborů). Vyskytuje-li se v tabulce složitá logická formule, čas na její výpočet se prodlužuje průměrně čtyřikrát.

Vytvoření umělých znaků pomocí 50 jednoduchých logických formulí trvá 80 vt. a stojí 43,36 Kčs. Vytvoření umělých znaků pomocí 50 aritmetických operací trvá 37 vt. a stojí 20,05 Kčs.

Vytváření umělých znaků závisí velice silně na počtu průchodů magnetické pásky. Při jednom průchodu magnetické pásky nezávisí prakticky na počtu aritmetických operací, ale závisí na počtu logických formulí. (Vytvoření 1 umělého znaku pomocí 1 jednoduché logické formule trvá 80 vt. a stojí tedy 43,36 Kčs.)

V programu MB při plné využití kapacitě paměti případně na vytvoření 1 tabulky o rozměrech 2×2 0,3 vt., tj. 0,11 Kčs. Její vtištění trvá asi 3 vt. a stojí tedy 1,63 Kčs. (Pro tabulku 5×5 je to: 0,9 vt. — 0,49 Kčs, 4,3 vt. — 2,33 Kčs.)

Výpočet tabulek pomocí programu HP při max. využití paměti:

Tab. 2×2 — vytvoření 0,6 vt., cena 0,33 Kčs.
Tab. 5×5 — vytvoření 1,3 vt., cena 0,71 Kčs.

Tisk matice koeficientů o rozměrech 10×10 je hotov za 17 vt. a stojí tedy 9,21 Kčs.

U rychlých programů se výkon počítače dotkl nepředvídaného limitu: Program ve speciálních případech i pro velký počet dotazníků počítá a tiskne tabulku pod cenu papíru se třemi kopiemi. V praxi se cena tabulky poněkud zvyšuje o podíl na nákladech se snímáním souboru.

III. Programy pro statistické operace s kardinálními znaky

Mezi sociology existují autoři, kteří zastávají názor, že v sociologii prakticky nemáme pravé kardinální proměnné. Mít plat Kčs 3500,— měsíčně není prostě více než mít plat Kčs 980,—; je to něco jiného. Nanejvýš lze předpokládat ordinalitu; předpokládat kardinálnítu kdekoli sociologického znaku je věc konvence. Nicméně je to užitečná konvence, která umožňuje četné statistické operace. Proto také byla vypracována sada programů pro operace s kardinálními znaky.

1. Program PAV

provádí analýzu tabulky, v níž aspoň jeden znak je kardinální. Vychází z tabulky absolutních četností, spočítané programy MB nebo HP, přičemž počítá se skutečnými hodnotami znaků ve sloupcích a řádcích. Pro každý řádek a sloupec tabulky počítá aritmetický průměr, jeho přípustnou chybu, rozptyl jako statistickou veličinu, relativní odchylku, variační koeficient, počet objektů sloupce nebo řádku a teoretický počet dotazníků, který by byl nutný pro odhad průměru s 95% spolehlivostí a s přesností na 5 %.

Dále se provádí jednoduchá analýza rozptylu tabulky. Počítají se korelační poměry, rozptyly uvnitř řádků a sloupců a mezi nimi a pro celou tabulku s příslušnými stupni volnosti, průměrné „součty čtverců“, testovací hodnota pro poměr rozptylů a variační koeficienty uvnitř skupin, mezi sloupci a celkem. Nakonec se provádí výpočet součinného korelačního koeficientu a jeho test.

2. Program CHAR 1

počítá a tiskne ze souboru nebo podsouboru daného variantou třídícího znaku aritmetický průměr, jeho interval spolehlivosti, modus, medián, směrodatnou odchylku výběrovou, odhad směrodatné odchylky základního souboru, její interval spolehlivosti, tytéž hodnoty pro rozptyl, variační koeficient, teoretický nutný počet objektů po dosažení zadané přesnosti aritmetického průměru, strmost rozložení a jeho asymetrii. Mezi zadanými znaky provádí program po dvojicích F-test shody rozptylů a t-test shody aritmetických průměrů. Pravděpodobnostní hladina se volí 95% nebo 99%.

3. Program CHAR 2

porovnáva skutečné rozložení jevu se zadaným teoretickým rozložením. Pracuje za stejných podmínek jako CHAR 1 a navíc umožňuje u každého znaku před testem shody provést libovolnou transformaci znaku pomocí aritmetického výrazu zadaného z děrné pásky. Test shody je možno provést s těmito teoretickými rozloženími: normální, logaritmicko-normální, Poisonovo, binomické.

4. Program KOREL

zkoumá lineární závislost jednoho znaku na jiných zadaných značích ve zvoleném podsouboru. Počítá a tiskne: aritmetické průměry, směrodatné odchylky, matici regresních a korelačních koeficientů a lineární závislost ve formě rovnice.

*

Jsmo si dobře vědomi toho, že všechny zde uvedené programy mají výrazné limity. Při jejich výstavbě jsme sledovali také myšlenku úspornosti. Usilovali jsme o to vyhnout se abundantním kvalitám, abychom ušetřenou kapacitu investovali tam, kde se jí skutečně používá. V tom smyslu také chtěl náš program být nikoli tak „dokonalý“, jak jen možno, ale spíše tak „nedokonalý“, jak jen možno. V žádném případě není tato sada programů uzavřeným celkem. Dále se vyvíjí a je doplňována. V současné době už pracují také programy pro analýzu časových řad a pro faktorovou analýzu. Informace o nich by však neúnosně rozšířila tento článek; posečkáme s ní, až bude i s těmito programy více zkušeností.

František Krejčí - Ivo Možný

Doprava a společnost

Koncem minulého roku uspořádal výbor Československé vědeckotechnické společnosti pro dopravu a spoje ve spolupráci s Výzkumným ústavem dopravním v Praze sympozium s me-

zinárodní účastí na téma *Doprava a společnost*.

Složitost této problematiky, stejně jako okolnost, že její řešení je u nás zatím v počátečním stadiu, ovlivnilo konkrétní cíle sympozia. Ačkoli se jeho jednání aktivně zúčastnili čelní představitelé dopravní teorie z ČSSR i ze zahraničí, včetně všech socialistických zemí s výjimkou Rumunska, nemohlo si vytýčovat jako hlavní cíl hotová řešení. Jeho cíle byly mnohem skromnější, i když zdaleka ne jednoduché — poukázat na vybrané hlavní problémy působení společenského rozvoje na dopravu a naopak zkoumat pozitivní i negativní důsledky rozvoje dopravy na život společnosti.

Sympozium se v zásadě soustředilo na tři okruhy problémů:

- sociologické aspekty rozvoje společnosti a její dopravní soustavy,
- ekonomické aspekty rozvoje dopravy,
- základní společenské a ekonomické otázky rozvoje hlavních druhů dopravy: dopravy železniční, silniční, vodní a letecké.

To znamená, že vedle ekonomických aspektů rozvoje dopravy a základních společnko-ekonomických otázek rozvoje hlavních druhů dopravy se sympozium zabývalo sociologickými problémy, v nichž šlo především o ujasnění dalších směrů rozvoje života socialistické společnosti ve vztahu k dopravě, jakož i otázek rozvoje a struktury osídlení a životního prostředí, které doprava velmi podstatným způsobem ovlivňuje.

Sympozium nejen posoudilo problémy rozvoje dopravní soustavy z hlediska všech základních otázek rozvoje společnosti v etapě vědeckotechnické revoluce, ale vytýčilo i komplexní okruh oblastí, v jejichž rozvíjení spočívá řešení těchto problémů. Myšlenky obsažené v referátech zahraničních i našich účastníků sympozia jednotně prokázaly, že každou, tedy i československou dopravní soustavu je nutno chápat jako jednotný celek, v němž mají jednotlivé druhy dopravy své imanentní funkce. Problémy rozvoje jednotlivých druhů dopravy nelze řešit izolovaně a jen z pozice jedné vědní disciplíny, např. ekonomiky dopravy, nýbrž multidisciplinárně jako nedělitelnou součást koncepce rozvoje života společnosti.

Sociologicky orientovaný kolektivní referát pracovníků a spolupracovníků Výzkumného ústavu dopravního se zabýval vymezením základních vztahů mezi dopravou a společností, metodickými problémy vzájemných vztahů mezi dopravou a společností, jakož i některými specifickými otázkami zvláště závažnými pro československou dopravní soustavu, např. problémem společenského mimoekonomického dosahu činnosti dopravy, problematikou využití volného času a příspěvku dopravy k jeho řešení.

Vedle metodických otázek byly zkoumány hlavní faktory, které ze strany společnosti ovlivňují dopravu. Mezi nejdůležitější patří: — demografická kompozice společnosti (hustota osídlení a nároky na dopravu, odlišné pojetí dopravy na venkově a v městských

aglomeracích, socioprofesionální skladba obyvatel, věková skladba aj.),

- faktory životního stylu společnosti (aktivní funkce dopravy ve společnosti, doprava jako kulturní instituce),
- ostatní sociální faktory (problémy sociální integrace lidské společnosti, sociální struktura a mobilita, zvl. horizontální).

K společenským problémům rozvoje dopravní soustavy lze zařadit i otázky vlivu dopravy na životní prostředí a na koncepci osídlení. Ing. arch. Lakomý, ředitel Kabinetu teorie architektury a životního prostředí ČSAV, se pokusil shrnout tyto problémy do následujících závěrů:

1. Vývojové stadium, do něhož vstupuje současná společnost hospodářsky rozvinutých a hustě zalidněných zemí na přechodu z éry tak zvané průmyslové společnosti k éře vědeckotechnické, vyžaduje překročení hranice dezintegrované dělby a specializace práce a usilování o reintegraci vědy výzkumu i praxe v širších kontextech životních jevů.
2. Aspekt péče o příznivé podmínky života ve smyslu hmotného prostředí by měl prostoupit i všemi aktivitami souvisejícími s pohybem lidí a hmoty. A obráceně — všechny aktivity směřující k záměrné tvorbě příznivého hmotného prostředí by neměly být řešeny jen z aspektu prostorového formování užitné a kulturní úrovně hmotné společnosti, ale i z aspektu pohybu lidí a hmot.
3. Nové dimenze chápání a řešení vztahu životního prostředí a dopravy by měly umožnit zvládnutí celého procesu časoprostorové organizace života v ucelené a propojené hierarchii všech mezistupňů pohybu i organizace prostoru od mikroprostředí člověka jako individua až po globální podmínky života lidstva.
4. Proto je prospěšné nastoupit i v oblasti péče o životní prostředí a péče o rozvoj dopravy cestu nejtěsnější spolupráce příslušných odborníků a vytvořit postupné předpoklady k integrálnímu řešení časoprostorové organizace životních procesů člověka a společnosti a ke komplexnímu vztahu člověka k hmotnému světu formou řešení integrace obytnosti a užitnosti hmotného světa se záměrem docílit jednak uzavřený, uvědoměle řízený cyklus výměny látek mezi člověkem a hmotným světem, jednak totální kultivaci světa i ve smyslu příznivého prostředí.
5. To vyžaduje nejen postupné rozvíjení multidisciplinární spolupráce (cestou kooperace specializovaných institucí a pracovních týmů), ale především nového synteckého přístupu k řešeným otázkám tak, aby problémy pohybu lidí i hmoty byly chápány jako aktivně formovaný faktor životního prostředí a životního stylu lidí, jako nástroj uvolňování prostoru pro tvůrčí rozlet člověka a další rozmach výrobních sil společnosti.

Ing. Zygmunt Nowak z Poznane se zabýval vlivem vnějšího světa na dopravu. Problematiku omezil na sociální ekologii člověka a její vliv na prvky osobní dopravy ve městech. Jako nejdůležitější rysy moderní civilizace uvedl: populační explozi, demokratizaci a masové rozšíření sociálních vymožeností, přetokové změny, složitost a variabilitu jednotlivých prvků, plánování a růst měst spolu s vědeckotechnickou revolucí v dopravě a spojích.

V celém světě pokračuje stálý a dynamický rozvoj měst. V roce 1800 žilo ve městech nad 20 000 obyvatel jen 2,4 % obyvatelstva. V roce 1950 už 21 % a lze očekávat, že při současném tempu rozvoje měst bude v roce 2000 bydlět ve městech 45 % všeho obyvatelstva. S ohledem na strukturu osídlení vznikají spádové oblasti, satelitní města a metropole. Podle vyjádření sociologa L. Wirtha se vytváří také v Polsku „městský životní styl“. Jeho podstatným znakem je široká psychicko-sociální svoboda obyvatel, široká možnost volby zaměstnání, kulturních zařízení, technických vymožeností sociálního pokroku. Obrovský pokrok vede však současně k odcizení, ztrátě osobnosti. Ze sociologického hlediska městská hromadná doprava na jedné straně pomáhá lidem při navazování nových kontaktů, které souvisejí s pracovištěm, kulturou, službami a rekreací a na druhé straně působí rušivě na život člověka v soukromí.

V Polsku je v porovnání se světovými trendy vývoj rychlejší. V roce 1931 žilo ve městech 27 % obyvatel, v roce 1950 již 39 % a v roce 1960 téměř 48 %. Absolutně vzrostl počet obyvatel v letech 1946–1960 o 6,5 mil. V souvislosti s rychlým se rozvíjejícím životním městským stylem vzniká problém výzkumu prostorového uspořádání měst. Stratifikace je v městských oblastech mimořádně obtížná a obtíže s časem rostou. Lze to ilustrovat např. na diferenciaci povolání: v roce 1841 bylo v Anglii při sčítání lidu sledováno 431 povolání, v roce 1940 bylo v USA vykazováno 25 000 různých skupin povolání. Pokračující prohlubování pracovní specializace zmenšuje pravděpodobnost nalézt zaměstnání blízko. Prodlužuje se dojíždění do zaměstnání, jedinci migrují ke zdrojům příhodného zaměstnání a tím se zvyšuje koncentrace osídlení. Jedině ztrácí své původní referenční vztahy a ve velkých aglomeracích těžko navazuje nové. Cílem moderní urbanistiky je, jak ukázal ing. Krzysztof Lubiński, pracovník Ústavu veřejných služeb a vedoucí projektant Varšavského projektového ústavu, hledat způsob, jak znovu vybudovat těsné společenské vztahy, které se uvolnily v důsledku průmyslové revoluce a rychlé urbanizace.

Město je nejvyšší formou soužití člověka. Pokud byla města malá, žil spolu omezený počet lidí v denním styku s poměrně malou potřebou pohybu mezi jednotlivými částmi města. Společnost se nyní stává více technokratickou: je ekonomicky, společensky, kulturně a psychologicky utvářena technikou, elektronikou a telekomunikacemi. Revoluce v dopravě se tak ještě více urychlila. Všechny druhy dopravy se rozšířily překvapující

rychlostí. Dnes je základní problém v tom, jak sladit vztahy mezi zájmy a cíli rozvoje dopravní soustavy s potřebami životního prostředí člověka tak, aby sloužily modernímu socialistickému životnímu stylu člověka.

Jedním z nástrojů jak napomoci tomuto úkolu se stává v posledních letech v Polsku nová metoda plánování dopravy, jež ukazuje na základě územního plánování nejlepší etapový způsob rozvoje pozemních komunikací a veřejné dopravy. Podle této metody bylo vypracováno více než 50 generelů dopravy. V polských městech chtějí především zlepšit hlavní dopravní spoje mezi obytnými rajony a hlavním centrem obchodu či průmyslu i spojení průmyslových oblastí s rekreačními prostory. Příkladem této metody je klasifikace městských dálnic a magistrál, která dělí ulice podle projektované dopravní rychlosti. Klasifikace poskytuje obecné principy pro sestavu generelu dopravy.

Dr. D. Szabo z Maďarska se zabýval ve svém příspěvku problematikou městské dopravy a jejím vlivem na osídlení. Vznik měst byl vlastně prvním projevem vlivu dopravy na strukturu osídlení. Později se projevil — v důsledku diferenciacie dopravy — odstředivé účinky dálnkové a dostředivé účinky městské dopravy. Protože počet městských obyvatel roste, roste i význam městské dopravy. V důsledku motorizace prožíváme dnes druhou dopravní revoluci, zvyšující působení dopravy na vytváření měst. Rozvoj automobilové dopravy znamená tendenci k individualizaci, srovnatelnou jen s rozvojem televize.

Vliv dopravy na život ve městech roste. Je sporné, kam až povede dvojí tendence rozvoje dopravy — individuální a hromadné. Nízká úroveň hromadné dopravy vytváří představy, že tato doprava je nemoderní a že je nutno ji nahradit dopravou individuální. „Městská“ společnost se musí neustále zabývat výstavbou komunikací a rekonstrukcí měst. Je nutné plánovitě využívat ploch aglomerací. Účinné řešení dopravních problémů města je možné jen tehdy, je-li pojímáno z komplexních, urbanistických hledisek.

Pan Perrod, který přednesl referát zpracovaný společně s ing. M. Burdeauem, pracovníkem instituce Direction des Transports Terrestres, se zabýval vztahem rozvinuté dopravní soustavy a rozvinuté společnosti se zvláštním zřetelem k problémům francouzské dopravy. Dopravní systém je nutno přizpůsobit potřebám společenského rozvoje. Přizpůsobení je velmi náročné, složité; náročnost a složitost problémů je v zásadě přímo úměrná dosaženému stupni společenského rozvoje. Vzájemné vztahy dopravy a společnosti ilustroval na příkladu plánování dopravy.

Výchozí premisou při pracích na sestavě dlouhodobých plánů rozvoje dopravy je, že dopravní soustava musí být pojímána jako ucelený, vzájemně sladěný systém, optimálně uspokojující přepravní potřeby národního hospodářství. Referát vycházel z analýzy rozvoje přepravy zboží a cestujících podle kritéria přepravních nároků (ve výchozím členění značně odlišné od členění používaného

v dlouhodobých koncepcích zpracovávaných dosud v CSSR). Zabýval se dále specifickými problémy rozvoje interkontinentální a kontinentální dopravy z pozice dopravní soustavy Francie a základními možnými variantami rozvoje dopravní soustavy do r. 1985.

Pro dlouhodobý výhled je důležité vybrat z několika variant tu nejlepší variantu strategie dopravní politiky. V oblasti meziměstské dopravy byly sledovány tři základní strategie:

1. Preference individuálního motorismu do 400 km a letecké dopravy. Předobrazem by tu mohla být dnešní situace v USA. Podíl železniční dopravy by klesal.
2. Doplnění rozvinutého individuálního motorismu systémem kapacitní rychlé pozemní dopravy v několika vytížených spojích (např. Paříž—Lyon—Marseille s přepravou turbinovými vlaky o rychlostech řádově 200 km).
3. Přesun finančních zdrojů ve prospěch pře-stavby měst včetně jejich přirozených zá-zemí.

Prvá strategie napomáhá rozvoji obchodu, je tedy z ekonomického hlediska nejvýhodnější, je však poněkud anarchistická a ze sociálních aspektů méně uspokojivá. Přednosti i nedostatku všech tří strategií je celá řada. Podíleli se práce na jejich vyhodnocení úspěšně dokončit, budou převedeny do tabe-lární formy — v řádcích souvislé komplexu dopravní politiky, ve sloupcích vyhodnocení variant podle řady hledisek; tím se odchyluje koncepce řešení od klasických řešení optima-lizačními metodami, soustřeďujícími se na je-diné kritérium, jedinou funkci. Teprve pak určí komise pro plán, které strategii či kombinaci strategií bude dána přednost.

Generální tajemník UIC Louis Armand, člen Francouzské akademie věd, se snažil ve svém vystoupení na téma *Doprava, ekon-omika, sociologie* vystopovat jakýsi meziná-rodní způsob myšlení v oboru železniční dopravy. Nekonvenční formou se zabýval pře-devším dvěma problémy: důležitostí meziná-rodního pojetí železniční dopravy a rozvojem informací (informatika = francouzský pojem volně přeložitelný jako použití počítačů, výpo-četní a přenosové techniky). Řešení této pro-blematiky má pro železniční dopravu mimo-řádný význam. Má-li se zabránit řešení no-vých úkolů starými prostředky, je třeba, aby si to každý plně uvědomoval.

Pokud jde o vzájemný vztah vývoje do-pravy a společnosti, ukázal L. Armand, že doprava se vyvíjela — v kontextu vývoje společnosti — ve třech hlavních etapách. His-toricky první období lze charakterizovat ne-dostatkem dopravy ve společnosti, její váza-ností na přirozené cesty. S rozvojem techniky vzniklo období nadbytku nekoordinovaných dopravních příležitostí. Nyní začíná třetí ob-dobí, překračující relativně nízké meze ekon-omického pojetí dopravy, období, v jehož středu je lidský činitel — období sociologické, období „architektury“ společnosti. Předpokla-dem urychleného dosažení této třetí fáze je využití prostředků pro přenos a zpracování

informací. Doprava není monolitní. Skládá se z mnoha dílčích podsystemů — druhů dopravy: dopravy osobní a nákladní, dopravy národní v rámci nadnárodních interakcí atd. Ekonomická pravidla každého druhu dopravy jsou nyní z 95 % ovlivněna interními hledis-ky toho kterého národního hospodářství. To bylo logické v minulém století v období vzniku a rozvoje železnic, kdy železnice plnila krajové funkce, a snad i nyní, v období stát-ních železnic fungujících uvnitř hranic. Je to však problematické pro železnici budoucnosti. Průměrná přepravní vzdálenost je nyní v Evropě v průměru 200 km, zatímco v USA a SSSR přes 800 km. Železnice tedy s výjim-kou těchto dvou velmocí nepracuje v pod-mínkách svého optimálního nasazení, je-li omezena vzdáleností danou státními hrani-cemi.

Jiné, sociologické pojetí dopravy se obje-vuje i v jiných druzích dopravy, zejména v případě automobilismu.

Rozvoj automobilismu zesiluje a vyhrocuje rozpor mezi zařízeními v kolektivním vlast-nictví a užívání a mezi zařízeními v indivi-duálním „držení“. S rostoucí vyspělostí spo-lečnosti narůstá význam kolektivních zařízení. Dochází k rozporům na vyšší úrovni, např. v rozdílné úhradě nákladů dopravní cesty: železnice ji má zahrnutou ve své režii, v silniční dopravě ji hradí uživatelé nepřímo, formou daní.

Podmínky jednotlivých druhů dopravy — podsystemů systému „doprava“ — jsou tedy nestejnorodé. Neřízený rozvoj dopravy po sil-nici vede ke kongescím, ztrátám, např. k to-mu, že dělník je v pařížské oblasti více una-ven přepravou do zaměstnání než prací. Hledají se nové typy řízení dopravy, blížíci se někdy dnešní železnici. Atributem železnice je řízení. Anglické „rail“ vzniklo od fran-couzského slova „règle“; z „règle“ vzniklo „rail“ a „reglement“. Jiné druhy dopravy přejímají od železnice řídicí systémy, systémy signalizace, zabezpečení apod. Železnice však má tradici, zkušenosti, náskok, projevující se i v tom, že jako jedna z prvních začala zkou-mat problémy aplikace kybernetiky, které je třeba dále rozpracovávat, prohlubovat, zdo-konalovat, přitom však už ne v omezeném rámci jednoho státu.

Prof. Ing. Roger Coquand se zabýval ce-lospolečenským zájmem na rozvoji dopravy pod zorným úhlem svobody rozhodování uživatele sítě pozemních komunikací a nut-nosti jejího omezení, plynoucí z toho, že svoboda jednotlivce by nakonec znamenala jeho nesvobodu. Jde o jinak vyjádřenou sku-tečnost, že nároky společnosti na rozvoj ko-munikačních sítí předstihují společenské mož-nosti tyto nároky uspokojit. Předpokládejme, že při vysokém využití kapacity určitého úse-ku silnice, je nutno dopravu odlehčit výstav-bou moderní kapacitní komunikace, na níž nebude automobilista ve svém počínání pod-statněji omezován (např. řízením dopravy). Zkušenost ukazuje, že taková komunikace velmi brzy k sobě „přitáhne“ tolik dopravy, že se přehltní a prvotní svoboda rozhodování řidiče se změní ve svůj protiklad — v ome-

zení všech. Ve prospěch všech je pak nutno přistoupit k regulačním zásahům. „Automobilisté celého světa by měli den, v němž první městská správa schválila stání vozidel v ulicích, vyhlásit za den smutku. Rozhodnutí se zdálo výhodné. Ukázalo se však, že to zásadní nevýhoda a že je velmi obtížné vrátit nyní ulicím úlohu, kterou mají již od středověku — umožnit dopravu, nikoli stání.“ Je zřejmé, že do výhledových úvah bude nutno zahrnout nové aspekty vyplývající spíše ze sociologie než z ekonomie. K vyřešení všech těchto aspektů bude nutno též spojit úsilí urbanistů a dopravních inženýrů.

Prof. dr. Henry Gauglitz z Vysoké školy dopravní v Drážďanech se soustředil na dva problémy: umístění dopravního podniku v dopravní soustavě a vztahy dopravního podniku, resp. dopravního systému, k jinému společenskému systému či podsystému. Pokud jde o dopravní podniky, v socialistických zemích představují součást jednotného socialistického dopravního systému, tvoří součást národního hospodářství. Jednota systému vyplývá z jednotné a ucelené dopravní politiky, jejíž část představují i otázky koordinace. Cílovou funkcí tu je maximální stupeň uspokojování přepravních potřeb s minimálními náklady. Z hlediska operačního výzkumu jde o minimalizační úlohu. Dopravní podniky jako podsystémy mají jiné cílové funkce. Rozhodující však je základní jednotnost systému.

Pokud jde o vztahy mezi dopravním podnikem a jiným podsystémem ve společnosti, vychází teorie podnikového hospodaření z toho, že dopravní podniky jsou dynamickým podsystémem, který je nutno řídit podle různých pravidel, odvislých od vnějších podmínek. Spojení podniku s okolím je podmínkou stability podnikatelské činnosti. Proto mají velkou váhu hospodářsko-podnikatelská rozhodnutí. Právě investice do dopravní infrastruktury rozhodují o směrech budoucího vývoje na celou řadu let. V minulých dvou letech se proto v NDR soustředili na zpracování dopravních prognóz na nejrůznějších úrovních: celkové prognózy dopravy v rámci suprasystému socialistické společnosti, prognózy podle územních celků, dopravních oborů i jednotlivých podniků. Prognózy bude nutno čas od času prohlubovat, přehodnocovat. K tomu je zapotřebí rozpracovat jejich metodologické problémy. Je nutno začít s analýzou potřeb, analýzou jejich zabezpečování podle dopravních oborů, z toho odvodit kapacitní prognózy a vyhodnocení efektivnosti.

Mvšlenky obsažené v referátech účastníků symposia *Doprava a společnost* prokázaly, že moderní doprava musí být stále více chápána jako jednotný celek, v němž mají jednotlivé druhy dopravy své vymezené funkce.

Dopravní problémy nelze řešit izolovaně, jen z pozice jednoho oboru, ale komplexně z hlediska celé dopravní soustavy v rámci rozvoje celého národního hospodářství. Koncepci rozvoje dopravy je proto nutno pokládat za neoddelitelnou součást koncepce rozvoje života společnosti. Problémy pohybu lidí a zboží vystupují do popředí jako aktivní faktor formující životní styl lidí, jako nástroj kul-

tivace, umožňující tvůrčí rozmach lidských schopností. Jsou to otázky velmi složité a komplexní, které je nutno řešit novým způsobem, přímou spoluprací odborníků z mnoha vědních disciplín, včetně sociologie.

Oldřich Ezr

Zdravotnictví a společnost

Ve dnech 26.—28. října 1970 se konala na Hrubé Skále u Turnova druhá konference katedry sociálního lékařství lékařské fakulty UK v Hradci Králové na téma *Zdravotnictví a společnost*.

Během tří dnů bylo předneseno přes 30 referátů týkajících se sociologické, sociálně medicínské a ekonomické problematiky našeho zdravotnictví. Je to od roku 1966 v pořadí již třetí větší akce, kterou hradecká fakulta přispívá k řešení této problematiky.

Konference se zúčastnilo 70 delegátů — lékařů, ekonomů i sociologů z Československa i ze zahraničí. Ze zahraničí se konference zúčastnila polská socioložka Helena Csorba, autorka práce *Szpital-pacjent* (Varšava 1968), z NDR pracovníci Německé akademie pro další vzdělávání lékařů v Berlíně A. H. Bär, E. Schüller a E. Khünová, kteří se zabývají hlavně problematikou plánování zdravotnictví, a z Maďarska přednostka katedry sociální hygieny v Budapešti prof. dr. Istvan Simonovits.

Jeden den konference byl věnován převážně sociologické problematice:

T. Kotvald (ÚSLOZ Praha) hovořil o otázkách *státního řízení československého zdravotnictví*. Poukázal na to, že řada nedostatků a problémů našeho zdravotnictví je způsobena mimo jiné nedorešením otázek státního řízení. Za základní otázky, které by měly být postupně řešeny, považuje:

1. obsah socialistické státnosti v oblasti funkce státu jako nositele péče o zdraví a provozovatele zdravotnických zařízení;
2. dialektiku státních a samosprávních funkcí v působnosti orgánů státní zdravotnické správy;
3. sladění odpovědnosti a pravomoci orgánů zdravotní správy a orgánů odborného řízení ve zdravotnictví;
4. aplikaci principů demokratického centralismu a socialistické samosprávy ve výstavbě řídicí soustavy ve zdravotnictví;
5. možné varianty přístupu ke komplexnímu cílovému řešení optimalizace vzájemně spjatých soustav státního řízení zdravotnictví a odborného řízení ve zdravotnictví.

J. Balogh (ÚSLOZ Praha) nastínil koncepci *sociologického výzkumu zdravotnických institucí*. Zdůraznil potřebnost sociologického výzkumu k objasnění vývojových tendencí československého socialistického zdravotnictví a nutnost dlouhodobé koncepce výzkumu. První verze dlouhodobé koncepce sociologické koncepce sociologického výzkumu československého zdravotnictví, jehož nositelem je Ústav sociálního lékařství a organizace zdravotnictví v Praze, vychází z výsledků dosavadních výzkumů zdravotnictví i v dalších