

TRANSPORT LITERACY OF UNIVERSITY STUDENTS ON THE EXAMPLE OF SELECTED REGIONS OF THE CZECH REPUBLIC

DOPRAVNÍ GRAMOTNOST VYSOKOŠKOLSKÝCH STUDENTŮ NA PŘÍKLADU VYBRANÝCH REGIONŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Vladimír Dvořák, Mgr. Assistant Professor of Tourism

University of South Bohemia, Faculty of Economics, Department of Trade and Tourism

Address: Studentská 13, 370 05 České Budějovice, Czech Republic

Tel.: +420 387 772 491

E-mail: dvorak@ef.jcu.cz

Kamil Pícha, Ing. Ph.D., Assistant Professor of Trade

University of South Bohemia, Faculty of Economics, Department of Trade and Tourism

Address: Studentská 13, 370 05 České Budějovice, Czech Republic

E-mail: kpicha@ef.jcu.cz

Dagmar Škodová Parmová, Dr. Ing., Assistant Professor of Management and Services

University of South Bohemia, Faculty of Economics, Department of Trade and Tourism

Address: Studentská 13, 370 05 České Budějovice, Czech Republic

Tel.: +420 387 772 489

E-mail: parmova@ef.jcu.cz

TRANSPORT LITERACY OF UNIVERSITY STUDENTS ON THE EXAMPLE OF SELECTED REGIONS OF THE CZECH REPUBLIC

DOPRAVNÍ GRAMOTNOST VYSOKOŠKOLSKÝCH STUDENTŮ NA PŘÍKLADU VYBRANÝCH REGIONŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Key words: transport; transport literacy; travel and tourism; analysis

ABSTRACT

The transport represents an important activity being effectuated a big territorial unit, as well as in a resident formation and zone. It is necessary to understand transport as an integral, preferably perfectly working activity, which is ensured by all transport branches. Its main aim is interconnection of single places of a lifetime.

The target of this project was to analyze the transport services as an unignorable part of the tourist trade. For the example study were chosen transport literacy and transport services in the selected regions of the Czech Republic. In these areas was made an analysis based on the questionnaire research in the segment of the university students. With help of the results of these analyses was compiled an evaluation and then there were made some recommendations for improving the transport services and literacy in the regions.

Klíčová slova: doprava; dopravní gramotnost; cestovní ruch; analýza

ABSTRAKT

Doprava představuje významnou činnost, konanou jak ve velkém územním celku, tak v sídelním útvaru a zóně. Dopravu je nutno pojímat jako jednotnou, pokud možno dokonale fungující činnost, která je zajišťována všemi dopravními obory za účelem kvalitního propojení jednotlivých míst životních dějů.

Jako případová studie byla vybrána dopravní gramotnost a dopravní služby ve vybraných regionech České republiky. V těchto oblastech byl proveden výzkum na základě dotazníkového šetření na segmentu vysokoškolských studentů. Pomocí výsledku z analýz bylo sestaveno vyhodnocení a dále byly vypracovány návrhy na vylepšení dopravní obslužnosti a dopravní výchovy v daných regionech.

ÚVOD

Doprava patří mezi základní potřeby lidstva, především díky rozdílnému potenciálu zemí světa (lidé nenacházejí ve svém okolí všechno to, co potřebují k životu a jsou tedy přinuceni přemisťovat své hmotné věci i sebe sami).

Doprava, která zpočátku lidem jen umožňovala překonávat vzdálenosti, se dnes stala hybnou silou života společnosti. Doprava zpřístupnila člověku svět, stala se nezbytnou součástí jeho každodenního života, určuje rytmus hospodářství každého státu.

Pod pojmem dopravní gramotnost chápeme mimo jiné znalost a pochopení symbolů, které mají rozmanitý charakter, může se jednat například o piktogramy, jazykové kódy či vizuální symboly. Tato znalost umožňuje jedinci samostatný, bezpečný a efektivní přesun z místa na místo. Dopravně gramotný je tedy ten, kdo porozumí těmto symbolům, dokáže se podle nich přesouvat z místa na místo a je schopný se v daném sociálním prostředí rychle adaptovat.

Dopravní gramotnost je nedílnou součástí každodenního života lidí, kteří dopravu ve svůj prospěch využívají. Dopravní prostředky vybírají podle finanční náročnosti, rychlosti, pohodlí nebo doplňujících služeb.

Dopravní gramotnost má úzký vztah k environmentální výchově v oblasti dopravy právě ve své praktické složce a právě u dětí. Děti jsou při samostatném pohybu odkázány na ekologicky šetrné způsoby dopravy. Ostatní využívají pouze v doprovodu dospělých (automobilová doprava, letecká doprava). Je důležité, aby se již v poměrně ranném věku začal budovat pevný postoj, zohledňující při volbě způsobu dopravy všechny důležité aspekty včetně environmentálního.

Aspekt bezpečnostní má pokrýt tzv. dopravní výchova, a proto se jím dále specificky nezabýváme. Za ideální považujeme rozšíření dopravní výchovy tak, aby pokrývala celou škálu dopravní gramotnosti.

Relativně nový pojem „dopravní gramotnost“ vychází podle Kikušové (2003) z pojmu kulturní gramotnost. Vyjadřuje však jiné pojetí než tomu je u dopravní výchovy, která byla ve vztahu k dětem zažitá a do výchovně vzdělávacího procesu a vzdělávacích programů začleněná již v předchozím období. Základem pro pochopení pojmu dopravní gramotnosti je podle Kikušové a Kožuchové (2005) akceptovat tezi, že jde o práci se symboly, které mají různý charakter (od piktogramů, jazykových kódů po jiné vizuální symboly). Právě orientace ve výše uvedených symbolech umožňuje samostatný, efektivní a hlavně bezpečný přesun z místa na místo.

Například výzkumem, který realizoval na konci 80. let a v první polovině 90.let 20.století v Austrálii R. Wickert (Wickert, R., 1989; Wickert, R. - Kevin, M. 1995), bylo dokázáno, že i nepřímé metody mohou relativně přesně určit dopravní gramotnost.

Respondenti v podstatě odpovídali na otázky, které souvisely s jejich frekvencí cestování, jejich samostatností na cestách, dorozumět se v cizojazyčném prostředí atd.

Na druhé straně kanadský nepřímý výzkum dopravní gramotnosti, který prováděli D. Neice a M. Adsell v roce 1991 nebyl tak přesný. Jako přesnější se ukázalo sebehodnocení dopravní gramotnosti. Bylo použito pětibodové škály, na které měli respondenti určit své cestovatelské dovednosti. Bohužel 72 % respondentů určilo své dovednosti jako slabé, i v testu gramotnosti dosáhli slabých výsledků.

Některými aspekty dopravní gramotnosti se zabýval i výzkum zahájený v roce 2002, na kterém spolupracovali sociologové, psychologové a pedagogové Velké Británie, Španělska, Německa, Rakouska a Slovenska. Ten mimo jiné zdůraznil význam dopravní gramotnosti, když konstatoval značný zájem mladých lidí o mobilitu v rámci evropských zemí, ale zároveň poukázal na slabé znalosti prostředí cizích států, ale i problematickou jazykovou vybavenost, kterou velká část respondentů zmiňovala jako mírný handicap. Zkušenosti s cestováním do zahraničí, tedy vlastně získávání nových kompetencí z oblasti dopravní gramotnosti přispívá podle Macháčka, L., Füsse, D a Boehnkeho, K. (2007) k prohlubování evropské identity, tedy k jednomu z propagovaných cílů Evropské unie.

METODIKA A CÍLE PRÁCE

Cílem tohoto článku je analyzovat problematiku dopravní gramotnosti v segmentu vysokoškolských studentů ve vybraných regionech České republiky. Ze získaných údajů pak provést porovnání, včetně návrhů ke zlepšení stávajícího stavu.

Práce se skládá z celkem 11 nahodile vybraných oblastí České republiky. K analýze bylo využito průzkumů provedených na segmentu vysokoškolských studentů, kteří v těchto oblastech žijí nebo studují. Výsledky jednotlivých částí jsou vzájemně porovnány a vyhodnocovány.

Aby mohla být území dostatečně analyzována, bylo třeba je zmapovat nejen z hlediska nabídky a poptávky po službách cestovního ruchu, ale také prozkoumat jejich současný stav v oblasti dopravy a dopravní výchovy.

Ve zkoumaných regionech byly zadány identické dotazníky s otevřenými i uzavřenými otázkami. Terénní šetření mělo vyvrátit – eventuálně potvrdit předem stanovené hypotézy o úrovni dopravní gramotnosti studentů VŠ. Dotazování bylo uskutečněno písemně.

V závěrečné části jsou předloženy návrhy na zdokonalení současného stavu, jejichž cílem je zlepšení dopravní gramotnosti, dopravních služeb, dopravní výchovy a celkového potenciálu dopravy v daných regionech.

Dotazníkové šetření probíhalo v těchto oblastech:

Jihočeský kraj - Strakonicko, Písecko, Tábořsko, Českobudějovicko, Jindřichohradecko, Dačicko, Českokrumlovsko

Plzeňský kraj - Klatovsko, Sušicko

Vysočina - Havlíčkovobrodsko, Jihlavsko

Středočeský kraj - Příbramsko, Sedlčansko, Benešovsko

Praha

Pardubický kraj - Pardubicko

VÝSLEDKY

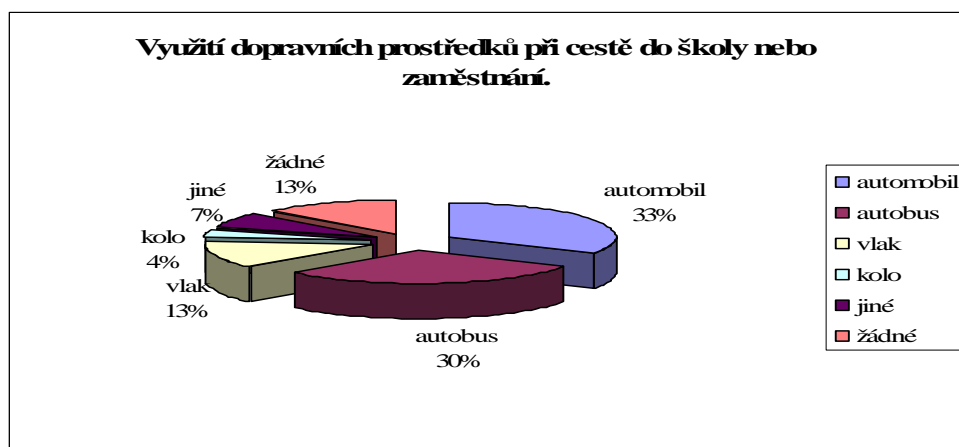
Jihočeský kraj

Písecko

Celý Písecký region je dopravně dostupný po silnicích, po železnici, částečně pak i za přispění dopravy letecké a lodní.

Z grafu 1 vyplývá, že téměř 2/3 dotazovaných používá při cestě do školy/zaměstnání automobil nebo autobus. Tyto způsoby dopravy jsou upřednostňovány i z důvodu rychlosti, kterou preferuje 43 % respondentů. Z dotazníkového šetření vyplývá, že dopravní prostředky využívá 45 % lidí každý den a 34 % několikrát týdně. Dotazovaní, kteří nepoužívají žádné dopravní prostředky (13 %) uvedli, že chodí pěšky z důvodu blízké vzdálenosti.

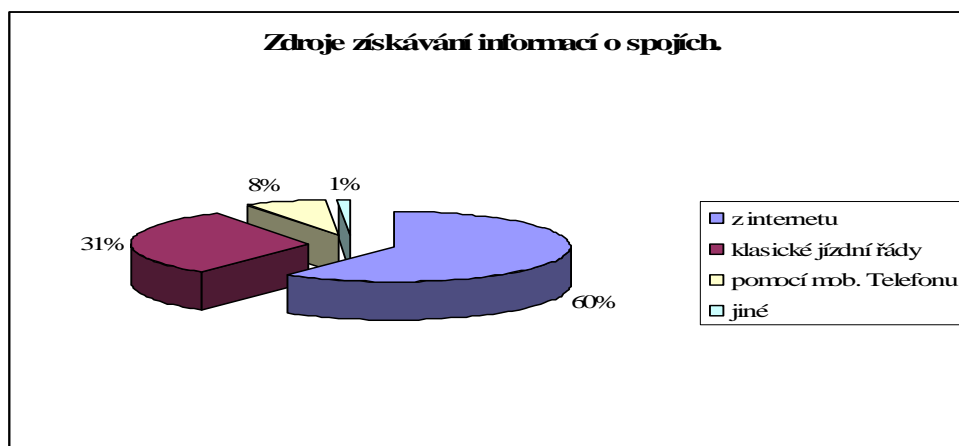
Graf 1 Využití dopravních prostředků při cestě do školy nebo zaměstnání.



Pramen: Vlastní výzkum

Prudký nárůst používání moderních technologií – zejména internetu je jednoznačně vidět v následujícím grafu.

Graf 2 Zdroje získávání informací o spojích.



Pramen: Vlastní výzkum

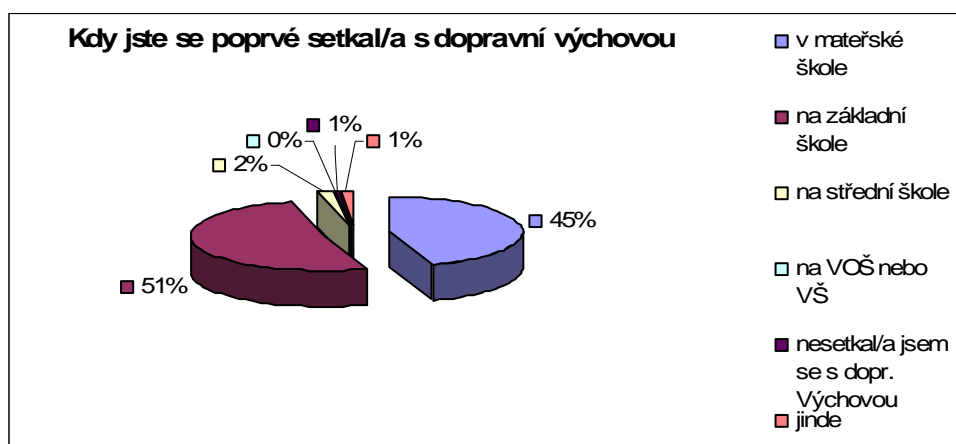
Výsledky z oblastí Českobudějovicka a Českokrumlovka

Český Krumlov - Systém MHD v Českém Krumlově je tvořen tak, aby: dokázal pokrýt síť linek celé město, zajistil dostatečnou četnost spojů odpovídající poptávce cestujících a nabídnul kvalitní spojení v požadovaných směrech.

České Budějovice jsou významnou dopravní křižovatkou. Nejvýznamnější pozemní komunikací je silnice 1. třídy číslo I/3 Mirošovice (napojení na dálnici D1) - Benešov - Votice - Tábor - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice - Kaplice - Dolní Dvořiště. V budoucnu bude v tomto směru uvedena do provozu nová pozemní komunikace, vedená

částečně jako dálnice pod označením D3. První železniční trať v Českých Budějovicích byla zároveň vůbec nejstarší železnicí v kontinentální Evropě. Koněspřežná železnice do Lince byla v plném provozu od roku 1832. V současné době jsou České Budějovice velmi významnou železniční křižovatkou - vychází odtud pět tratí.

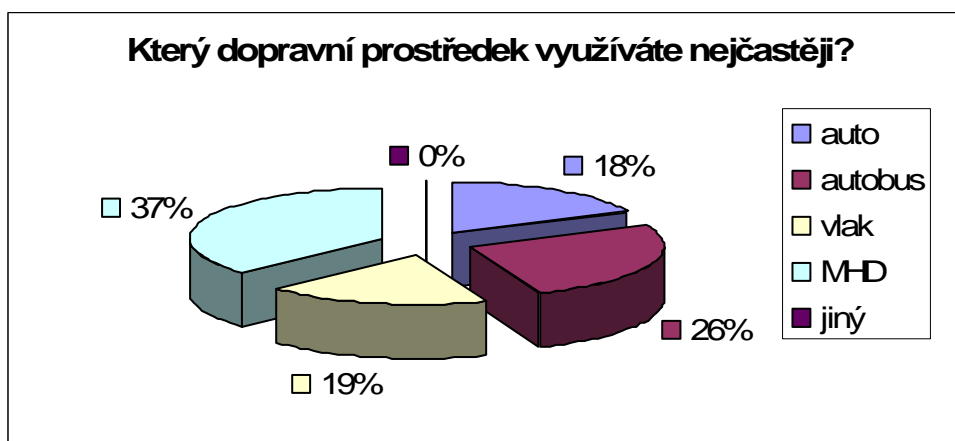
Graf 3 *Kdy jste se poprvé setkal/a s dopravní výchovou?*



Pramen: Vlastní výzkum

51 % dotázaných odpovědělo, že se setkala s dopravní výchovou na základní škole, 45 % odpovědělo, že v mateřské škole. 2 % respondentů se setkala s dopravní výchovou poprvé až na střední škole a po 1 % odpověděli respondenti, že se nesetkali vůbec s dopravní výchovou nebo jinde, především doma od rodičů.

Graf 4 *Který dopravní prostředek využíváte nejčastěji?*



Pramen: Vlastní výzkum

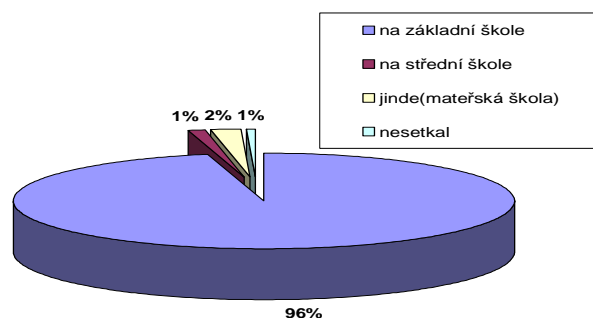
Jelikož se jedná o regiony Českokrumlovský a Českobudějovický, kde převažuje MHD, tak nejvíce dotazovaných, to je 37 %, právě odpovědělo, že nejčastěji využívá MHD. 26 % využívá autobus, 19 % vlak a 18 % osobní automobil. Zajímavé je, že nikdo z dotazovaných nevyužívá jízdní kolo.

Táborsko

Tábor leží na křižovatce významných silničních tras Praha - České Budějovice - Linec a Plzeň - Jihlava - Brno. Je poměrně důležitým dopravním uzlem, a právě proto by tudy v budoucnu měla vést také dálnice D3 a IV. železniční koridor. Tábor je také důležitou železniční křižovatkou, kromě trati 220 Praha – České Budějovice sem vedou i tratě 201 Tábor – Písek – Ražice, 224 Tábor – Horní Cerkev a 202 Tábor – Bechyně. Táborského regionu se také dotkne plánovaná výstavba IV. železničního koridoru.

Následující graf 5 znázorňuje, že 96 % z celkového počtu studentů se s dopravní výchovou setkalo už na základní škole. 2 % studentů se setkalo s dopravní výchovou ještě dříve, a to v mateřské škole.

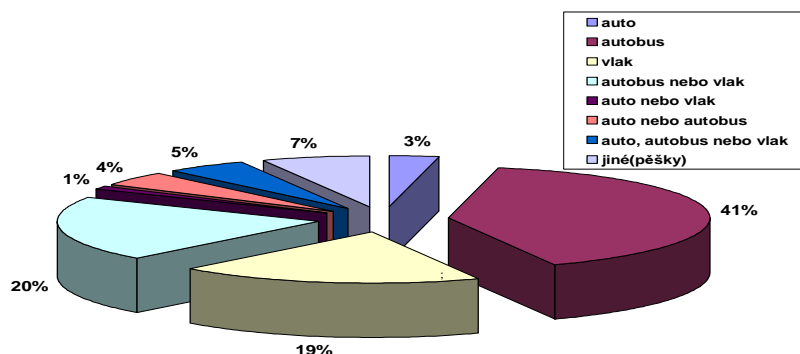
Graf 5 Kde jste se poprvé setkal s dopravní výchovou?



Pramen: Vlastní výzkum

Mezi nejčastěji využívané prostředky studentů patří autobusy, kterými cestuje do školy 41 % studentů. 20 % studentů jezdí do školy buď autobusem, nebo vlakem a 19 % studentů využívá při cestě do školy jen vlak (viz graf 6). Auto, autobus nebo vlak využívá 5 % studentů, 4 % studentů jezdí do školy autem nebo autobusem. 3 % studentů jezdí do školy autem a 1% střídá auto s vlakem. 7 % studentů chodí do školy pěšky.

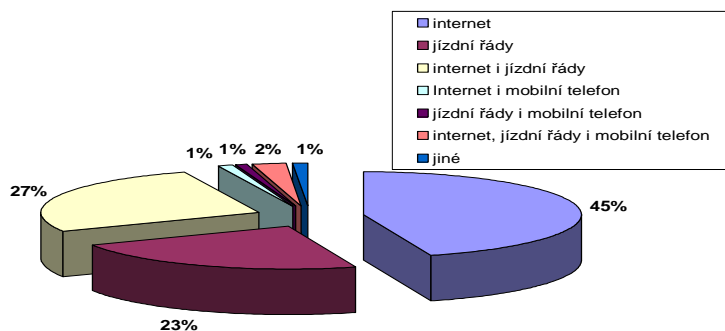
Graf 6 Které dopravní prostředky využíváte při cestě do školy?



Pramen: Vlastní výzkum

Graf 7 uvádí zdroje, z kterých studenti získávají informace o spojích. Mezi nejčastěji využívané zdroje patří internet, kterému dává přednost 45 % studentů. Jízdní řády i internet využívá 27 % studentů, zatímco 23 % studentů hledá informace o spojích jen v jízdních řádech. Internet, jízdní řády i mobilní telefon využívá 2 % studentů, internet a mobilní telefon volí při hledání informací 1 % studentů a také 1 % studentů využívá jízdní řády a mobilní telefon. Jiné zdroje než uvedené volí také 1 % studentů.

Graf 7 Odkud získáváte informace o spojích?



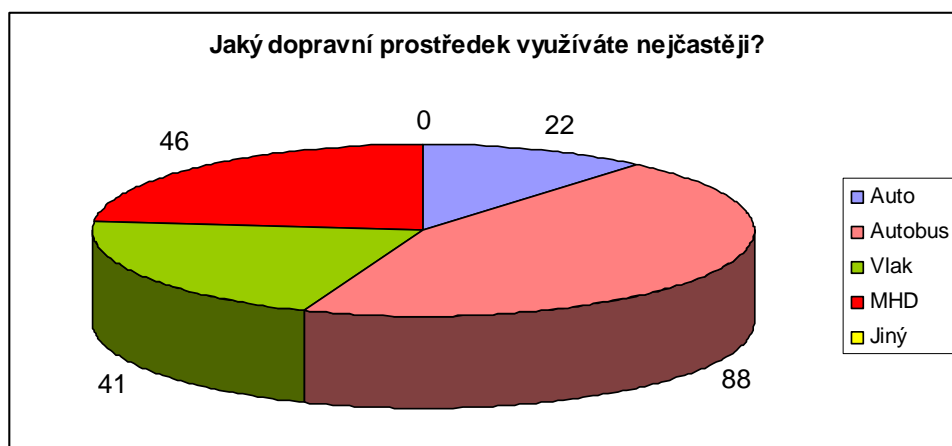
Pramen: Vlastní výzkum

Jindřichohradecko a Dačicko

Důležitou silnicí I. třídy, je silnice I/23 J. Hradec – Studená – Telč – Třebíč – Brno. Je doplňkovým tranzitním tahem vedle dálnice D1 z jižních Čech na Vysočinu a jižní Moravu. Železniční doprava-Dačickem prochází regionální trať č. 227 Kostelec u Jihlavy – Telč – Slavonice. Trať je ve Slavonicích ukončena, takže její význam pro regionální dopravu je minimální. Její význam se zvýší po plánovaném propojení do Dolního Rakouska ve směru Fratres – Waldkirchen. Doprava je organizována tak, aby byl zajištěn dovoz a odvoz žáků i pracujících do a z Jindřichova Hradce, a to jak od Horní Cerekve, tak od Veselí nad Lužnicí.

Autobusem se nejčastěji dopravuje 88 dotázaných (viz graf 8). MHD označilo 46 respondentů jako dopravní prostředek, kterým se dopravují nejčastěji. Vlakem se nejčastěji dopravuje 41 dotázaných. Auto jako svůj dopravní prostředek, využívá nejčastěji 22 respondentů.

Graf 8 Nejčastěji používané dopravní prostředky



Pramen: Vlastní výzkum

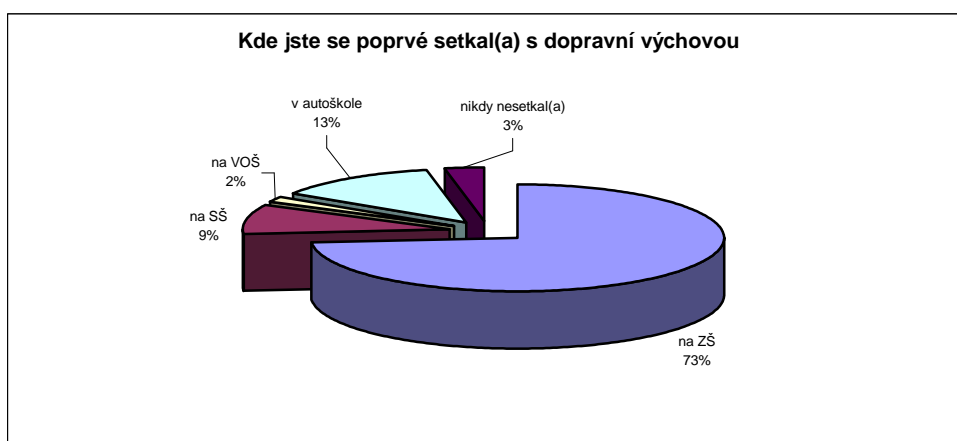
Středočeský kraj

Území kraje 11 014km² s velmi rozsáhlou silniční a železniční sítí. V kraji se nachází dálnice a rychlostní komunikace, které jsou ve vlastnictví státu.

Dále jsou to silnice II. a III. tříd ve vlastnictví kraje a v neposlední řadě jsou to místní komunikace ve vlastnictví měst a obcí. Poloha regionu významně ovlivňuje dopravní infrastrukturu a její další charakteristiky.

Úzká vazba s hlavním městem a hustá dopravní síť činí kraj z hlediska dopravy mimořádně významným. Určitou zajímavostí je, že v žádném městě Středočeského kraje není provozována elektrická městská doprava. Záměry se ale ve skutečnost neproměnily a tak se musí město nadále spokojit s autobusy. Své zastoupení zde má i vodní doprava.

Graf 9 Kdy jste se poprvé setkal (a) s dopravní výchovou?

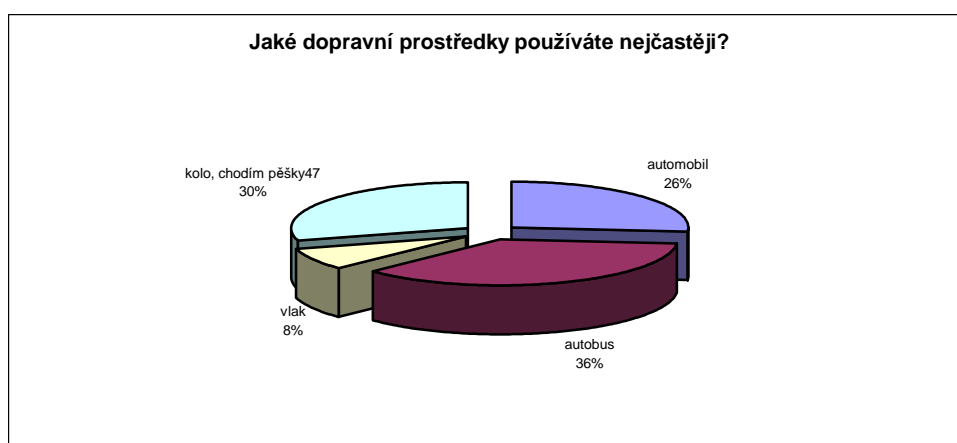


Pramen: Vlastní výzkum

Většina dotázaných se setkala s dopravní výchovou na základní škole. Problémem výuky na základních školách je skutečnost, že dopravní výchova není obsažena v osnovách výuky na 1. stupni. V tomto věku jsou děti nejvíce zranitelné a nedostatečně poučené o potencionálním nebezpečí, které na pozemních komunikacích existuje.

73% není dostačující výsledek. Základní školy by měly do svých harmonogramů zahrnout výuku dopravní výchovy. Tento záměr by se mohl uskutečnit na základě výuky nepovinných předmětů, či pouze jen jako zájmových kroužků.

Graf 10 Jaké dopravní prostředky používáte při cestě do školy/zaměstnání?



Pramen: Vlastní výzkum

Na základě výsledků, které znázorňuje graf 10, by se dalo říci, že dopravní prostředky jsou vytíženy rovnoměrně s výjimkou vlakové přepravy. Tato skutečnost je způsobena tím, že vlakové spojení není v některých specifických případech (obce s velice malým počtem obyvatel, špatné geomorfologické podmínky oblasti či nedostatek finančních prostředků ČD, které by byly potřeba na dotvoření kompaktní železniční sítě) dořešeno a tudíž dochází k neustálému zatěžování životního prostředí dopravou silniční.

Benešovsko a Vlašimsko

Benešov leží na hlavní silnici I/3 (E55), která je dnes vedena obchvatem po západní straně města, nicméně v těsné blízkosti zástavby. Z ní zde odbočují silnice do Vlašimi a Pelhřimova a opačným směrem do Týnce nad Sázavou a Kamenného Přívozu.

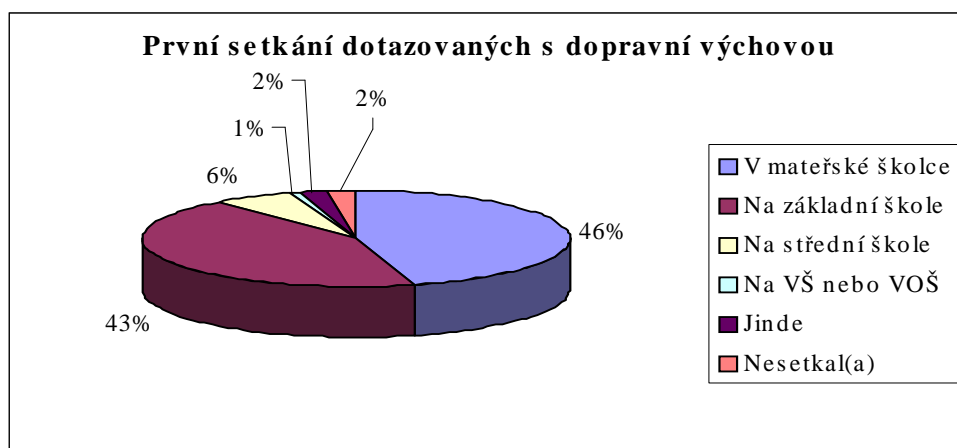
Železnice byla vybudována v sedmdesátých letech 19. století. Jedná se o elektrifikovanou dvoukolejnou trať č. 221 z Prahy, která dále pokračuje jednokolejně jako č. 220 do Tábora a Českých Budějovic. Z Benešova vychází místní trať č. 222 do Vlašimi a Trhového Štěpánova.

Vlašim dnes leží více izolovaně od hlavních komunikačních tras. Prochází jí silnice z Benešova do Pelhřimova, která je v současné době vedena po přeložce mimo centrální část města. Větší význam má ještě silnice směrem na Kutnou Horu, která Vlašim zároveň spojuje s nepříliš vzdálenou dálnicí D1.

Železnice byla vybudována ve Vlašimi v roce 1895, dnes je tato místní trať označena číslem 222 a končí v nedalekém Trhovém Štěpánově.

Ve Vlašimi má své sídlo a garáže ČSAD Benešov a.s., které je provozovatelem regionální i městské dopravy na Benešovsku a Vlašimsku. Klasické autobusové nádraží ve Vlašimi není. Na otázku kdy se poprvé dotazování setkali s dopravní výchovou, nejvíce a to 46 % dotazovaných odpovědělo v mateřské školce, ze 143 to je 65 dotazovaných. Na základní škole se poprvé s dopravní výchovou setkala 43 % dotazovaných. Nejméně dotazovaných, 2-6 % označilo poslední čtyři možnosti (viz graf 11).

Graf 11 První setkání dotazovaných s dopravní výchovou



Pramen: Vlastní výzkum

73 % dotazovaných nedělá problém vyhledat v jízdnicích jejich spoj, ze 143 tuto možnost zvolilo 105. Dotazovaných, kteří neumí vyhledat spoj v jízdnicích, bylo 38, tedy 27 %.

Graf 12 Dělá Vám problém vyhledat v jízdnicích Váš spoj?



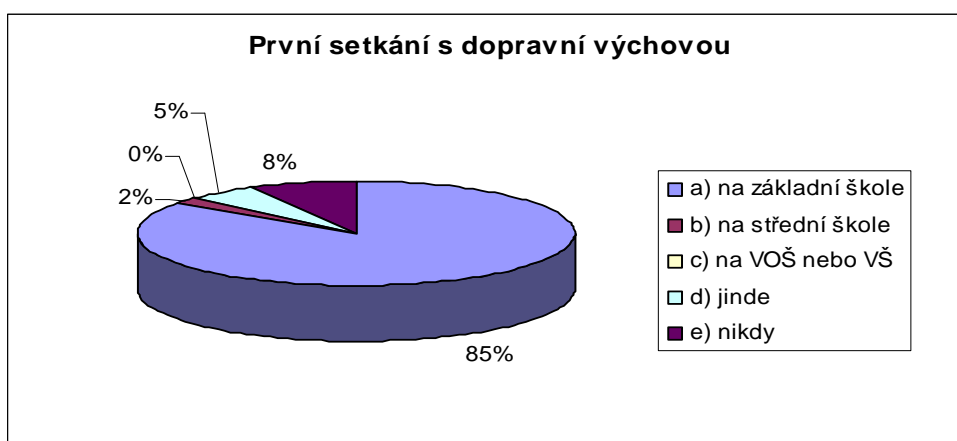
Pramen: Vlastní výzkum

Region jihozápadních Čech - Plzeň, Klatovy, Sušice, Strakonice

Dopravní výchova má ve zkoumaném regionu dobrou úroveň. Není sice samostatným předmětem v osnovách základních škol, ale je mnoho předmětů, v jejichž koncepcích jí je věnováno dost prostoru. Stále častěji konané besedy týkající se dopravní výchovy a pravidelné využívání dopravních hřišť pomáhají úroveň dopravní gramotnosti zvýšit.

Problémem však může být situování těchto besed a dopravních hřišť do větších center, kam se často děti z odlehlých koutů regionu nedostanou. Školy v těchto regionech by jistě uvítaly dotace od státu nebo krajských úřadů na financování dopravy do vybavených lokalit nebo přímo na vybudování vlastního zázemí.

Graf 13 První setkání s dopravní výchovou

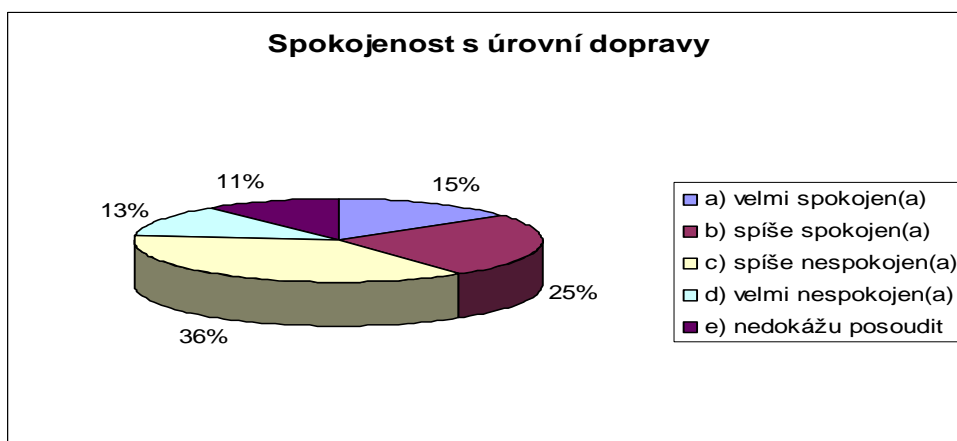


Pramen: Vlastní výzkum

Graf 13 zobrazuje srovnání, kdy se respondenti poprvé setkali s dopravní výchovou.

85 % dotazovaných, což je velmi slušný výsledek, odpovědělo, že první setkání proběhlo na základní škole. V tomto útlém věku jsou děti nejvíce roztěkané, a tudíž i zranitelné v dopravním prostředí. Vedení k dopravní výchově je proto velmi důležité. Nestačí jen občasné přednášky ze stran zainteresovaných institucí a jejich pracovníků. Alarmujícím výsledkem je 8 % dotazovaných, kteří se údajně s dopravní výchovou vůbec nesetkali.

Graf 14 Jak jste spokojeni s úrovní dopravní obslužnosti, dopravních prostředků a dopravních služeb ve vašem regionu?

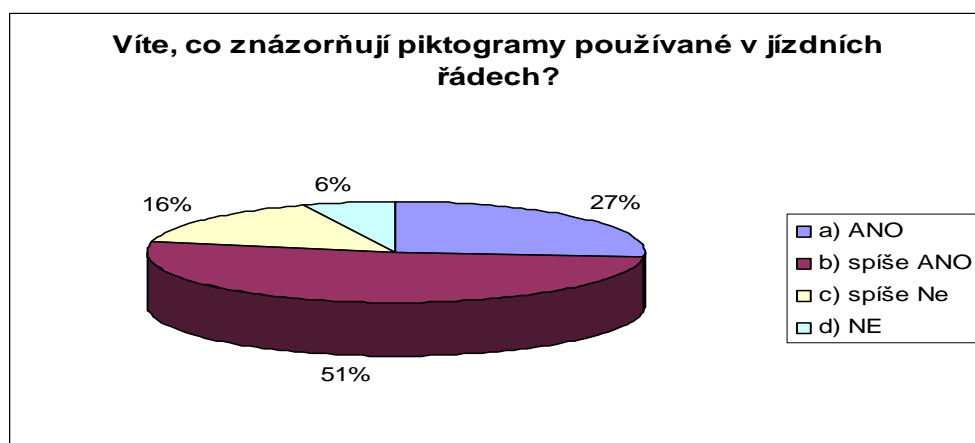


Pramen: Vlastní výzkum

Z grafu 14 vyplývá, že zhruba třetina respondentů je s úrovní dopravy spíše nespokojena a 13 % dokonce velmi nespokojena. Naopak 15 % jich shledává současnou situaci velmi uspokojující.

Z grafu 15 lze vyčíst, že převážná většina dotázaných má povědomí o významu jednotlivých piktogramů a jen 6 % vůbec neví, co tyto značky znamenají.

Graf 15 Víte, co znázorňují jednotlivé piktogramy používané v jízdních řádech?

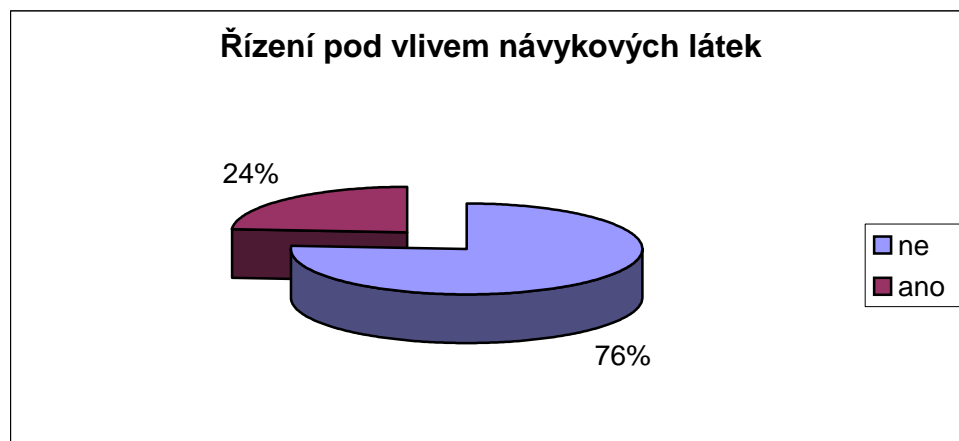


Pramen: Vlastní výzkum

Pardubický kraj

Nejvýznamnějším městem v kraji jsou Pardubice, které jsou zároveň důležitým dopravním uzlem. Po splavnění řeky Labe z Přelouče do Chvaletic budou druhým městem v republice, které má všechny čtyři druhy dopravy – leteckou, železniční, silniční i vodní.

Graf 16 Řízení pod vlivem návykových látek

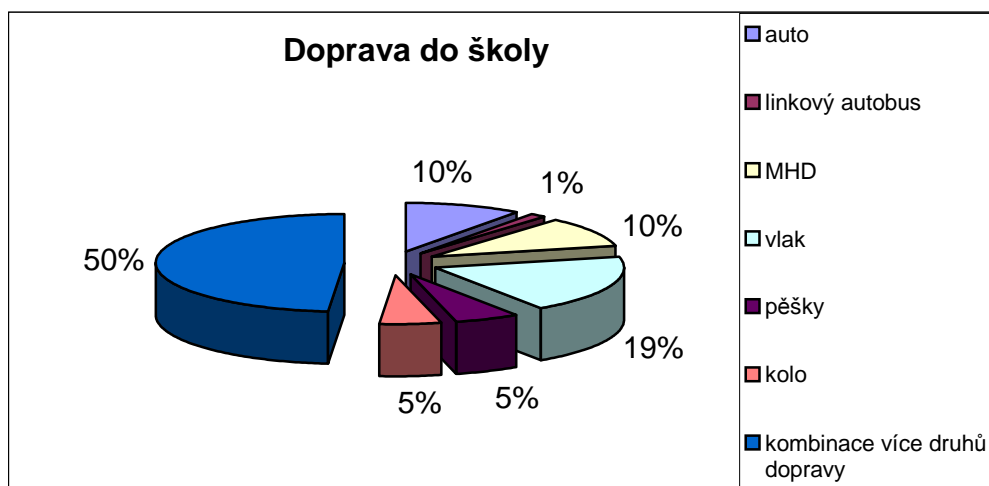


Pramen: Vlastní výzkum

V grafu 16 je vidět, kolik studentů riskuje nejen život svůj, ale mnohdy i dalších osob, požitím některé návykové látky a následnou jízdou za volantem. Tento krok je velmi lehkomyšlný, nezodpovědný a velmi zvyšuje možnost vzniku dopravní nehody. Tuto statistiku je třeba změnit tvrdšími postihy a především náležitou prevencí, která je v této oblasti nedostatečná.

Polovina studentů využívá pro svou dopravu do školy dva a více druhů dopravních prostředků. Velmi kladně je hodnocen počet procent uživatelů ekologických způsobů dopravy: téměř dvacet procent dotazovaných jezdí vlakem a shodně po pěti procentech studentů využívá kolo nebo chodí pěšky.

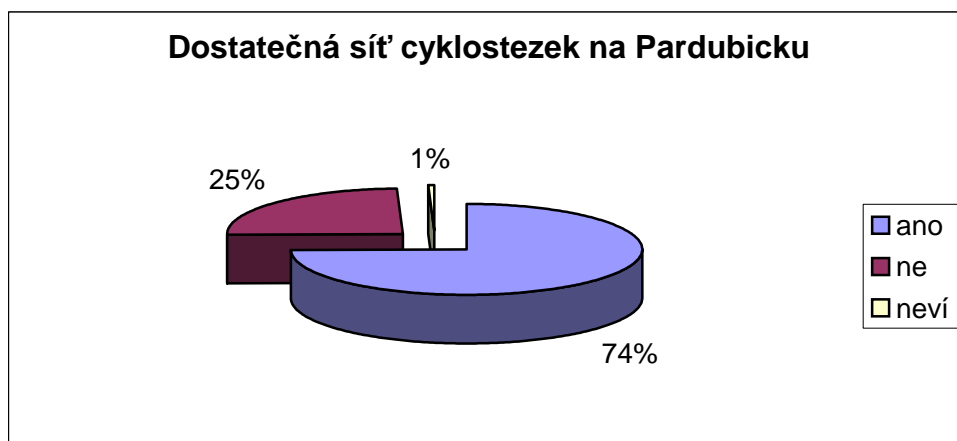
Graf 17 Doprava do školy



Pramen: Vlastní výzkum

Z grafu 18 vyplývá, že většina dotazovaných je se sítí cyklostezek na Pardubicku spokojena. U nespokojených převažovaly názory, že stezky chybí především mimo město Pardubice, zejména ve směru na Chrudim, Hradec Králové, podél řeky Labe na Kolín a do průmyslové zóny Černá za Bory. Další zajímavé nápady byly na vybudování stezky podél řeky Chrudimky, v centru města a v městském obvodu Polabiny a Trnová.

Graf 18 Hodnocení sítě cyklostezek na Pardubicku



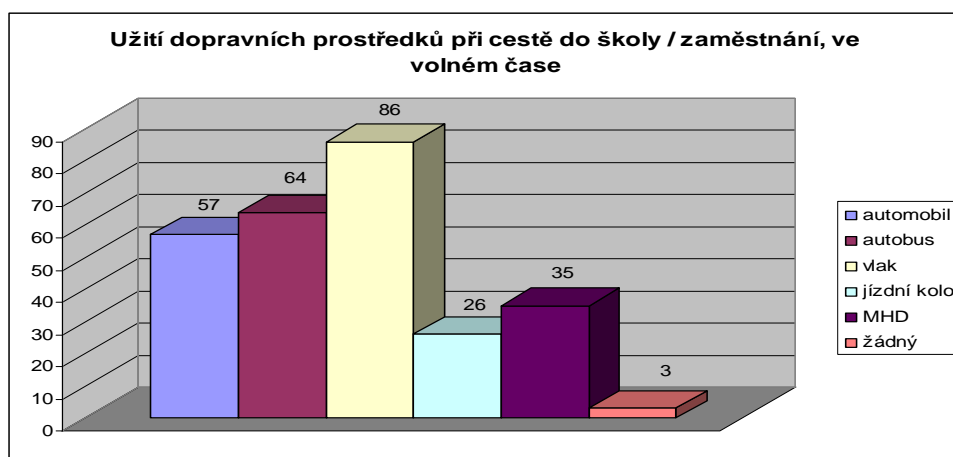
Pramen: Vlastní výzkum

Kraj Vysočina

Hustota silniční sítě je v pořádku, ale znepokojuje kvalita. Nejznámější je asi dálnice D1, která je nejstarší a nejdelší dálnicí na území Česka a po dostavbě bude propojovat Prahu, Brno a Ostravu. Za Ostravou bude na česko-polské hranici napojena na polskou dálnici A1, která bude pokračovat do Gdaňsku s odbočkou do Varšavy.

Význam železniční dopravy na Vysočině v příštích letech zcela jistě vzroste, neboť silniční síť a hlavně dálnice D1 je beznadějně přetížená. Přispět by k tomu v první řadě měla plánovaná výstavba jihlavské spojky mezi tratěmi do Brna a Veselí nad Lužnicí a elektrizace tratě z Jihlavy přes Třebíč do Brna.

Graf 19 Výběr z dopravních prostředků

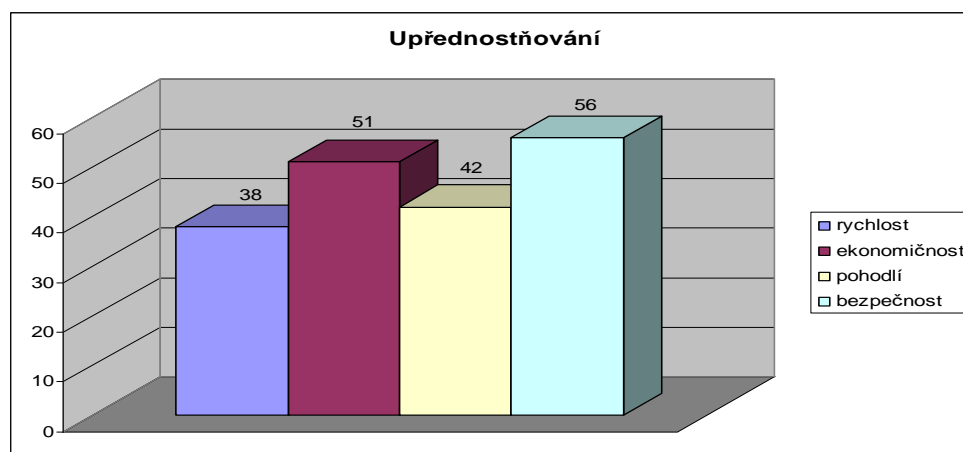


Pramen: Vlastní výzkum

Vlak si i nadále uhájil svojí pozici v oblíbenosti přepravy, 86 ze 100 ho využívá při cestě do školy, zaměstnání nebo ve volném čase (viz graf 19). Automobilová doprava pomalu, ale jistě dohání autobusovou. Studentů v automobilech jezdí více a cesta se jim pak vyplatí jak ekonomicky, tak i pohodlím a rychlostí. Studovat ve velkém městě s sebou nese i cesty městskou hromadnou dopravu, tu využívá 35 občanů, překvapila jistě malá úspěšnost jízdního kola, buď to znamená, že národ leniví, spíše však respondenti v této otázce potlačili cesty ve volném čase na úkor školy a zaměstnání.

Při otázce na pohnutky při výběru dopravního prostředku ekonomičnost trochu záhadně skončila až za bezpečností (viz graf 20), na druhou stranu, pokud respondenti dotazník vyplňovali poctivě, je třeba je pochválit, že myslí především na své zdraví a ostatní, tedy pohodlí, ekonomičnost a rychlost řadí až na další příčky. Dotazovaní měli na výběr z více možností a všechny kategorie se po vyhodnocení zdají pro studenty přibližně stejně důležité.

Graf 20 Kritéria výběru dopravního prostředku



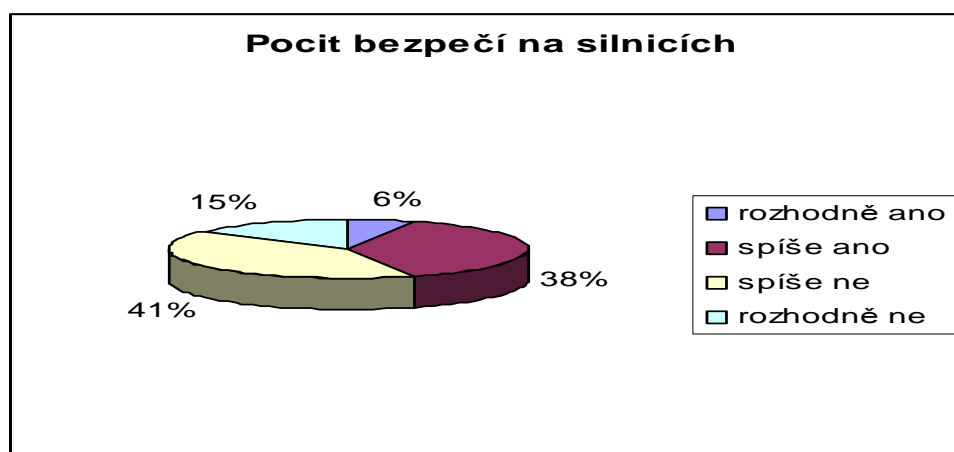
Pramen: Vlastní výzkum

Praha

Systém pražské integrované dopravy organizuje Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), příspěvková organizace, zřízená hlavním městem Prahou. Do systému Pražské integrované dopravy je kromě hlavního města Prahy zapojena i řada mimopražských obcí, které přispívají (včetně Středočeského kraje) na provoz autobusových linek mimo území hlavního města. Provozovateli jsou Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., který provozuje metro, tramvaje, lanovou dráhu a většinu autobusových linek, České dráhy, a. s., provozující železniční dopravu, a 14 dalších dopravců, podílejících se na provozování autobusových linek. Do systému integrované dopravy jsou zahrnuty také dva říční přívozy.

Dalšími službami poskytovanými v Praze jsou Taxislužby. Letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména na letišti Praha -Ruzyně. Ostatní tři letiště v pražském prostoru (Točná, Kbely, Odolná Voda) slouží většinou jiným, speciálním účelům. Osobní lodní doprava má charakter převážně rekreační.

Graf 21 Máte pocit bezpečí na silnicích (jako řidič, chodec, spolujezdec)?

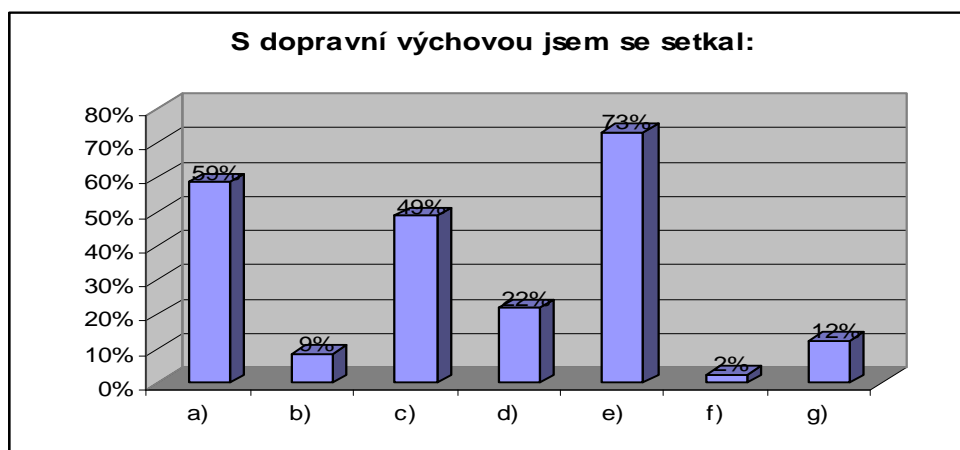


Pramen: Vlastní výzkum

V pořadí páté otázky uzavřeného charakteru, jejíž výsledky jsou znázorněny v grafu 21, jsme sledovali, jak se naši respondenti cítí být v bezpečí v bezprostřední blízkosti silničního provozu. Odpovědi se velmi různily, ale všeobecně lze říci, že se dotazovaní v mnoha případech bezpečně necítí, 41 % dotazovaných se spíše necítí bezpečně a celých 15 % dotazovaných se na silnicích rozhodně bezpečně necítí. Malinko optimističtěji se tváří 38% dotazovaných a 6 % se cítí naprosto bezpečně.

Z grafu 22 jasně vyplývá, že respondenti přišli s dopravní výchovou do styku v 73 % získáním řidičského oprávnění, 59% respondentů se s dopravní výchovou setkala v rodině a 49 % respondentů na základní škole. Můžeme však sledovat, že jsou zde dost velké prostory pro zlepšení přítomnosti dopravní výchovy především u mateřských a středních škol, které dosahovaly velmi nízkých hodnot.

Graf 22 Kde jste se setkal/a s dopravní výchovou



Pramen: Vlastní výzkum

DISKUSE

Samozřejmostí je rozdílný charakter jednotlivých regionů. Pro názorné porovnání mohli být tedy využity jen části dotazníkových šetření, protože celkové pokrytí výsledků v rozsahu a rámci této práce nebylo možné. Po porovnání analýz z jednotlivých regionů byly zjištěny dosti rozdílné odpovědi na mnoho otázek.

Šetření bylo právě cíleno na studenty vysokých škol, neboť se u nich předpokládá vysoká úroveň dopravní gramotnosti. Nicméně je třeba konstatovat, že ne vždy podle šetření tomu tak je. Jako dopravní prostředek při cestě do školy většina respondentů uvedla automobil, na druhém místě to pak byl autobus, hojně je v některých regionech využívána MHD. Nejvíce své vědomosti o dopravě a dopravní výchově denně uplatňují studenti, kteří využívají automobil, což je jasné ze stá husího silničního provozu.

S rozvojem internetu stoupá i nárůst těch studentů, kteří právě pomocí tohoto média vyhledávají spoje potřebné k přepravě do školy. Zde je i důležité, aby se uměli orientovat v piktogramech, což v šetření ne všichni potvrdili.

Většina dotazovaných se odvolávala na své dobré znalosti dopravní výchovy právě z předškolního vzdělávání v mateřské škole. Na tyto základy pak navázali v základní škole, nicméně na středním stupni vzdělání vidi značný nedostatek v rozvoji dopravní výchovy.

Určitě by bylo v budoucnu provést další šetření u mladých lidí, kteří nestudují na vysokých školách, tady se obávám větších disparit. Zajímavé by nepochybně bylo i šetření na vysokých školách podle zaměření. Výše uvedené šetření bylo víceméně pilotním a mělo naznačit nějaký stav.

V České republice by problematice dopravní gramotnosti mělo být věnováno více pozornosti a dopravní gramotnost by měla být jasně vymezena ve vztahu k dopravní výchově, neboť právě dopravní výchova je její součástí.

Například na Slovensku jasně vymezuje dopravní výchovu a dopravní gramotnost Kikušová a Kožuchová (2004, 2005). Jejich výzkum je víceméně směřován na děti v mateřských školách a na 1. stupni ZŠ, chybí pokračování výzkumu v dalších stupních vzdělávání. Rovněž se nikdo více nezabývá aplikací znalosti a v podstatě i kompetencí do cestovního ruchu.

Výzkumy gramotnosti se zabýval u nás profesor Matějů (1998), nicméně on chápe dopravní gramotnost jako součást funkční gramotnosti nebo též kulturní gramotnosti – jeho výzkum je možné využít z hlediska metodiky.

Doprava je neodmyslitelně jedním ze základních stavebních kamenů národního hospodářství. V současnosti je nepostradatelným prvkem moderní společnosti. Díky ní mohou lidé podnikat cesty do zaměstnání, škol, ale také za pouhým poznáním a rozvíjením znalostí a zkušeností, které cestování a cestovní ruch přináší. Dopravní služby se neustále rozvíjí a poskytují cestujícím rozmanitější možnosti, které dnešní společnost samozřejmě vyžaduje.

Dobrá úroveň dopravní gramotnosti je základem pro kvalitní organizovanou přepravu jedinců i skupin. Znalost piktogramů, dopravních služeb a dopravního systému jako celku zaručuje plnohodnotné využití dopravy a možností s ní spojených. Ve spojení s cestovním ruchem by lepší znalost dopravy a dopravní výchovy mohla přinést účelnější využívání dopravních služeb v cestovním ruchu.

ZÁVĚR

Dopravní výchova v České republice stále ještě nedosahuje takových výsledků, jakých se očekává. Svědčí o tom zejména nepříznivá statistika dopravní nehodovosti. Tuto situaci by mohlo zlepšit zavedení povinného předmětu „dopravní výchova“ v rámci výuky na 1. a 2. stupni základních škol. Žáci by byli připravováni odborníky z praxe na vstup do silničního provozu. Výuka dopravní výchovy by se mohla také rozšířit na střední školy, kde by se vyučovala formou přednášek, kurzů, seminářů a praktických cvičení.

Významným krokem ke zlepšení stávajícího stavu by bylo zavedení dopravní výchovy jako povinného předmětu na ZŠ a jeho propojení s praktickými cvičeními a animací dopravních situací. Větší pozornost by měla být věnována dopravní gramotnosti a příprava žáků na

samostatnou orientaci v neznámém terénu pomocí porozumění piktogramů a orientace v rezervačních systémech a jízdních řádech – to vše pochopitelně souvisí s mobilitou.

Na SŠ v rámci prevence v dopravě by bylo vhodné zavést povinné semináře, kurzy a přednášky – hlavně těm studentům, kteří se rozhodnou neabsolvovat autoškolu. Určitě by nebylo na škodu zavedení i nepovinného předmětu.

Na VŠ by každé semestru měly proběhnout školení k dopravní problematice – zde je možné takové kurzy realizovat v rámci celoživotního učení. Neustále by měla být sledována zpětná vazba v návaznosti na dopravní gramotnost.

LITERATURA

KIKUŠOVÁ, S. *Rozvíjanie kľúčových kompetencií dieťaťa v kontexte edukačných podmienok dnešných materských škôl*. In: Predškolská výchova, roč. LVIII, 2003/2004, č. 1, s. 1-4. ISSN 0032-7220

KOŽUCHOVÁ, M., KIKUŠOVÁ, S. *Možnosti rozvoja dopravnej gramotnosti v kurikule technického vzdelávania*. Bratislava: <http://uk.science.upjs.sk/@franhoch/didnatech-2005/>, 2005

MACHÁČEK, L. – FUSS, D. – BOEHNKE, K. *Jazykové kompetencie mladých ľudí: európske komparatívne inšpirácie*. In: *Mládež a spoločnosť = Youth and Society* : slovenský časopis pre štátnu politiku a výskum mládeže. ISSN 1335-1109. - Roč. XIII, č. 1 (2007), s. 19-29.

MATĚJŮ, P. *Funkční gramotnost dospělých*. Národní zpráva z projektu SIALS.Praha, AV 1998

WICKERT, R. *No single measure*. Canberra, Australia: The Commonwealth Department of Employment, Education and Training.1989

WICKERT, R. – KEVIN, M. *No single measure: The final report*. Commonwealth Department of Employment, Education and Training, Canberra 1995.

EXTENDED ABSTRACT

A relatively new notion of “transport literacy” emerged in the focus of both teaching professionals and researchers. This phenomenon gained in importance as transport has more widely developed and become such a necessary part and a major driving force in our lives. The transport literacy represents an integral part of the everyday life of people who benefit in the using of the transport.

The notion of transport literacy comprises, among others, knowledge and understanding of symbols having various characters: it could be e.g. pictograms, language codes or visual symbols. This knowledge allows people to effectuate a self-independent, safe and efficient transport from one place to another. A transport literate person is one who understands these

symbols; manages to transport himself from one place to another by interpreting these symbols and is able to adapt in an existing social environment.

Transport literacy represents an important aspect for travel and tourism participants, as public transport is even more important for travellers and tourists who come to discover new countries, regions and towns or undertake travel as part of their business tasks.

The aim of this article is to analyze problems of transport literacy in the segment of university students in chosen regions of the Czech Republic. 11 districts within 6 regions of the Czech Republic were selected and surveys were undertaken with students who were living or studying in these districts. A questionnaire survey was applied using both open-ended and close-ended questions.

Respondents demonstrated quite a good knowledge resulting from the transport education within the pre-school education and in grammar school. This was, however, focused on the basic road traffic rules. The students' knowledge of pictograms and symbols, i.e. capacity to orientate themselves, e.g. in public transport time tables (bus, trains and planes), is lower.

In the authors' opinion the transport education does not attain the expected results. The solution would seem to be two-fold: an obligatory course of transport education in grammar schools and an enlargement of the content of such courses. Transport education should be related to practical exercise and animation of concrete situations. Greater attention should be paid to the orientation of pupils and students in both known and unknown environments in understanding pictograms; having the ability to use reservation systems and in finding an appropriate transport connection in time tables.

It would also be worthwhile to organize lectures and short courses in order to expand transport literacy in high schools.