

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
FILOZOFICKÁ FAKULTA
KATEDRA SOCIOLOGIE, ANDRAGOGIKY A KULTURNÍ ANTROPOLOGIE

**VZDĚLÁVACÍ PROGRAM PRO ŘIDIČE SENIORY ZA ÚČELEM
ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI V SILNIČNÍM PROVOZU**

Magisterská diplomová práce

Obor studia: Andragogika

Autor: Bc. Martin Jaroš

Vedoucí práce: prof. PhDr. Helena Grecmanová, Ph.D.

Olomouc 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem magisterskou diplomovou práci na téma „*Vzdělávací program pro řidiče seniory za účelem zvýšení bezpečnosti v silničním provozu*“ vypracoval samostatně a uvedl v ní veškerou literaturu a ostatní zdroje, které jsem použil.

V Olomouci dne

Podpis

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval za vedení, ochotu a cenné rady při vypracování diplomové práce paní prof. PhDr. Heleně Grecmanové, Ph.D. Rovněž děkuji všem respondentům a kolegům, kteří mi pomohli při mém výzkumu.

Anotace

Vzdělávací program pro řidiče seniory za účelem zvýšení bezpečnosti v silničním provozu

Ve své diplomové práci se zabývám charakteristikou vzdělávání řidičů seniorského věku za účelem zvýšení bezpečnosti v silničním provozu. Má diplomová práce je rozdělena na teoretickou část a empirickou část. V teoretické části jsem se zaměřil na charakteristiku seniorského věku, vzdělávání seniorů, vzdělávání řidičů a problematiku týkající se oblasti řízení motorových vozidel seniory a s ním související bezpečnost a plynulost v silničním provozu. V empirické části jsem na základě dotazníkového šetření analyzoval a zhodnotil vybraný program vzdělávání řidičů seniorského věku ke zvýšení bezpečnosti v silničním provozu.

Klíčová slova

Senior, stáří, řidič, vzdělávání, prevence, bezpečnost v silničním provozu (BESIP), dopravní nehody.

Annotation

Educational program for elderly drivers to improve road traffic safety

In my diploma thesis I deal with the characteristics of senior drivers education in order to increase road traffic safety. My diploma thesis is divided into a theoretical part and an empirical part. In the theoretical part, I focused on the characteristics of senior age, seniors education, driver education and issues related to driving motor vehicles by seniors and related safety and traffic flow. In the empirical part, based on a questionnaire survey, I analyzed and evaluated a selected program for senior drivers education to increase road safety.

Keywords

Senior, age, driver, education, prevention in transport, Road safety (BESIP), traffic accidents.

Obsah

Úvod	7
Teoretická část	9
1. Charakteristika pojmů senior, stárnutí a stáří	9
1.1 Charakteristika pojmu senior	9
1.2 Stárnutí	10
1.3 Stáří	14
2. Gerontologie, geriatric	20
2.1 Gerontologie	21
2.2 Geriatric	22
3. Celoživotní vzdělávání, vzdělávání dospělých a seniorů	23
3.1 Celoživotní vzdělávání v ČR	23
3.2 Vzdělávání dospělých a seniorů	25
4. Senior v silničním provozu	31
5. Řidič senior	33
5.1 Řidič	34
5.2 Řidič senior.....	35
6. Strategické a legislativní dokumenty, preventivní a vzdělávací programy v ČR.....	43
6.1 Strategické cíle Ministerstva dopravy ČR	44
6.2 Legislativa upravující získávání řidičských oprávnění a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidle v ČR	49
6.3 Preventivní kampaně v ČR	51
6.4 Vzdělávací programy pro řidiče motorových vozidel v ČR	54
6.5 Projekt „Jedu s dobou“	57
Empirická část	60
7. Výzkumné šetření	60
7.1 Cíl výzkumu, formulace výzkumných otázek	60
7.2 Použitá metoda	62
7.3 Charakteristika respondentů a zpracování dat	63
7.4 Způsob zpracování dat	63

8.	Prezentace, charakteristika, analýza a vyhodnocení získaných dat z dotazníkového šetření	64
9.	Interpretace a diskuse	77
	Závěr	83
	Seznam použité literatury a zdrojů	89
	Přílohy	93

Úvod diplomové práce

V dnešní moderní době si již lze těžko představit život bez silniční dopravy. Aniž bychom si to uvědomovali, tak silniční doprava a vše kolem ní nás dennodenně obklopuje v každodenním životě a v nejrůznějších činnostech, ať už se podílíme přímo na silničním provozu jako chodec, řidič, cestující ve vozidlech hromadné přepravy osob, čekající zákazníci na zboží doručované z eshopů, poštovních zásilek apod. S rozvojem globálního obchodování a digitálních technologií, je prakticky každý člověk naší planety, který je připojen k internetu a má patřičné technické vybavení, si schopen koupit a objednat jakékoliv zboží z různých částí naší zeměkoule, a to si nechat dopravit až do své domácnosti, na své pracoviště apod. To souvisí i s nárůstem dopravy nejen silniční, ale i letecké, lodní a železniční. Se zvýšením hustoty provozu jsme prakticky denně nejrůznějšími médii informováni o tragických dopravních nehodách, při kterých dochází k úmrtím osob i značným majetkovým škodám, což nese negativní následek pro celou společnost, značné psychické a sociální problémy v takto poznamenaných rodinách. Určitou část podílu na uvedených událostech nesou i řidiči seniorského věku, tedy řidiči ve věku nad 65 let. Také v posledním období bylo možné prostřednictvím médií zaznamenat vážné dopravní nehody, které způsobili řidiči seniorského věku, ať už nezvládnutím řízení vozidla nebo svou nepozorností, které často souvisely s protisměrnou jízdou na dálnicích¹.

Podle vedoucího Besipu a člena Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu Tomáše Neřolda tragické nehody, které zavinili řidiči seniorského věku, vyvolaly mezi motoristickou veřejností vzrušené diskuse². Na základě statistických dat Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu vyplynula skutečnost, že řidiči věkové kategorie nad 65 let se v období let 2011 až 2018 podílely 13 % na usmrcení všech usmrcených osob v silničním provozu. Nemalý, a to 11 % podíl nesou řidiči seniorského věku i na celkovém počtu těžce zraněných osob. Vedoucí Besipu Tomáš Neřold uvádí, že řidiči věkové kategorie nad 65 let ani zdaleka nenesou největší podíl na zavinění nehod, ale

¹ <https://www.novinky.cz/krimi/clanek/v-nemocnici-zemrel-senior-ktery-havaroval-v-protismeru-na-dalnici-d5-40271378>

https://www.novinky.cz/krimi/clanek/senior-jel-na-liberecku-kilometry-v-protismeru-na-upozorneni-ostatnich-soferu-nereagoval-40343547#seq_no=6&dop_ab_variant=0&dop_source_zone_name=novinky.web.nexttoart&dop_req_id=4yLFJ0q1t9p-202011271616&source=article-detail

² <https://www.auto.cz/hrozi-zprisoenovani-vysetreni-ridicu-senioru-staci-co-uz-dnes-mame-132773>

na druhou stranu meziročně takových tragických střetů přibývá, a to výhradně v kategorii řidičů nad 65 let. Na základě shora uvedených skutečností se objevily diskuse o omezení možnosti spočívající v řízení vozidel řidiči ve věku nad 65 let. Na druhou stranu však dochází k obhajobě těchto řidičů jejich práva motorová vozidla řídit. (Barták, 2020). Uvedený problém mě vzhledem k mé profesní činnosti zaujal a ve své diplomové práci jsem se věnoval tématu oblasti vzdělávání řidičů seniorského věku.

Cílem mé práce se stalo charakterizovat, analyzovat a zhodnotit vybraný program vzdělávání řidičů seniorského věku a zjistit, zda vede ke zvýšení bezpečnosti v silničním provozu. Cíl mé práce jsem se rozhodl dosáhnout studiem a analýzou literatury v teoretické části a koncipováním, realizací, analýzou a interpretací výzkumu v empirické části diplomové práce. V empirické části byl uplatněn kvantitativní výzkum opírající se o dotazníkové šetření.

Diplomová práce byla koncipována do devíti kapitol, které se staly součástí teoretické a empirické části. Nejdříve bylo nutné vysvětlit výchozí pojem senior, aby byla zřejmá specifičnost seniorského období s uvedením zajímavostí demografických dat. Na to bylo navázáno popisem a charakteristikou stárnutí a stáří. V souvislosti s tím bylo upozorněno na vědní obory, které se problematikou stáří a stárnutí zabírají. Protože se tématem diplomové práce stal vzdělávací program pro řidiče seniory, musela logicky následovat kapitola o celoživotním vzdělávání, vzdělávání dospělých a seniorů. Poté byla pozornost zaměřena na seniora v silničním provozu a řidiče seniora. Poslední kapitoly teoretické části byly věnovány strategickým a legislativním dokumentům, preventivním a vzdělávacím programům a projektům určeným v ČR pro řidiče, zejména pak představení projektu pro řidiče seniorského věku „Jedu s dobou“.

Teoretická část

1 Charakteristika pojmů senior, stárnutí a stáří

V této kapitole se budu zabývat vymezením klíčových pojmů souvisejících se zkoumaným tématem. Nejdříve se bude jednat o pojem senior, přičemž vyjdeme z odborné literatury různých autorů. Dále poukážu na statistické údaje v oblasti demografického vývoje souvisejícího se stárnutím populace a charakterizují pojmy stárnutí a stáří, kde se vyjádřím k jejich příznakům a s tím souvisejícím problémům.

1.1 Charakteristika pojmu senior

Charakterizovat seniora se může jevit snadné. Jednoduše by se dal vymežit jako starší osoba, která bývá v naší české společnosti běžně označována také jako *důchodce*, *geront*, *babička*, *dědeček*.

V psychologickém slovníku Hartl a Hartlová (2000) uvádí, že pojem *senior* má tři různé významy, a to: označení starší osoby stejného jména (otec), seniorem mohou být pojmenováni starší členové učitelského sboru nebo členové horní komory parlamentu, ale i nejrůznějších spolků a organizací, v posledním případě jsou seniory nazývaní lidé starší 60 let. (Hartl, Hartlová, 2000).

Špatenková a Smékalová (2015) upozorňuje, že pojem *senior* není v odborné literatuře ani v české legislativě jednoznačně vysvětlen, týká se však často starého člověka, který pobírá starobní důchod. Takové označení není podle Špatenkové zcela přesné a je zavádějící a odkazuje na Elenu Jaroměřskou a Radka Roula (2013), kteří poukazují na to, že pojem *senior* je kategorie sociologická, nejedná se tedy o pojem právní ani statistický. U nás ani v jiných zemích světa není charakteristika seniora podle věku jednotná. Pro zařazení osoby do kategorie *senior*, není tedy chronologický věk jediným kritériem. (Špatenková, Smékalová, 2015).

Hoškocová (2010) se zabývá minulostí a připomíná, že staří lidé bývali pojmenováni nelichotivě. Kdysi byli označováni jako stařec a stařena nebo také bába a dědek. Od sedmdesátých let minulého století se v odborné literatuře začínáme setkávat s pojmem *geron* případně *geront*. Takové označení vychází z řeckého slova

geron-*stařec*. Ve stejném období se začal používat i pojem *přestárlí občané*. (Hoškovcová, 2010).

Petřková (2004) také upozorňuje na fakt, že v odborné literatuře nacházíme pro označení člověka žijícího v období stáří různé pojmy, nejčastěji se setkáváme v gerontologii s pojmem *geront*, v psychologii s pojmem *senescent*. Často se však hovoří o *starých*, o *důchodcích*, takové označení však není vhodné, o čemž svědčí kritika OSN, které na takové označení upozornilo ve svých materiálech v souvislosti s Mezinárodním rokem starších lidí. Autorka uvádí, že „*pojem senior se ve vzdělávací praxi začal používat proto, že je významově neutrální. Pro jeho kodifikaci ve vědách o výchově mluví to, že*

- *neexistuje jiné emočně nezátížené obecné označení pro člověka v celém věkovém období stáří*
 - *systémově navazuje na pojem sénium*
 - *je jasný a flexibilní*
 - *je příznivě vnímán a používán i samotnými účastníky vzdělávacích aktivit“.*
- (Petřková, 2004, s. 27).

Také Jarošová (2006) dodává, že starší lidé byli označováni různorodě a rozmanitě, jako např. důchodce, geront apod. Dále odkazuje na Čornaničovou (1998), kde poukazuje na skutečnost, že termín *senior* se jeví jako adekvátní pro pojmenování osoby staršího věku. „*Jako nejvhodnější se tak ustálil termín senior, který v sobě nemá žádný emociální nádech a označuje člověka v celém věkovém období sénia. Je to významově neutrální pojem, který nahrazuje specifické označení starého člověka z pohledu různých vědeckých disciplín (např. medicína, psychologie, sociologie)“.* (Jarošová, 2006, s. 9).

Z předešlého textu je patrné, že k obsahu pojmu *senior* je třeba přistupovat velmi citlivě s ohledem na sociologický, psychologický i medicínský kontext.

1.2 Stárnutí

Již na první pohled pojmy *stárnutí* a *stáří* spolu souvisí, o čemž svědčí stejný základ slov. Stárnutí, odborně involuce, je přirozený proces veškeré populace.

Otová a Kalvach (2004) uvádí, že podle morfologie (*pozn. vědní obor biologie, zabývající se vnější stavbou organizmů*), bývá proces stárnutí v učebnicích vágně popsán jako fyziologická, věkově přiměřená atrofie. (*pozn. atrofie - zmenšení standardně vyvinutých orgánů a tkání způsobené úbytkem nebo zmenšením buněk*).

Mühlpachr (2009) poznamenává, že „*stárnutí (také gerontogeneze) je zákonitý, druhově specifický celoživotní proces (...)* Je to proces individuální, který probíhá se značnou interindividuální variabilitou (každý člověk stárne do určité míry svým tempem) danou nejen různou genetickou výbavou, ale také různými životními podmínkami, interakcemi s prostředím, odlišným zdravotním stavem i životním stylem“. (Mühlpachr, s. 22, 2009). Rovněž uvádí, že *stárnutí* je obecně biologickým jevem, s tím, že „*nelze nalézt příklad živého organismu či struktury, které by nepodléhaly procesu stárnutí*“. (Mühlpachr, 2009, s. 27).

Špatenková a Smékalová definují stárnutí jako „*přirozený, zákonitý jev, typický pro všechny živé organismy. Je to nevyhnutelný proces, který je nedílnou součástí životního cyklu člověka*“. (Špatenková, Smékalová, 2015, s. 177).

Stárnutí společnosti je v současné době demografickým trendem, které prakticky postihuje všechny vyspělé země. Jedná se tak o jednu ze značně diskutovaných otázek ve společnosti. Prakticky denně můžeme registrovat v médiích diskuse politiků a ekonomů o vyplácení starobních důchodů příštím generacím. Příčina demografického stárnutí je způsobena poklesem porodnosti a prodlužováním délky života.

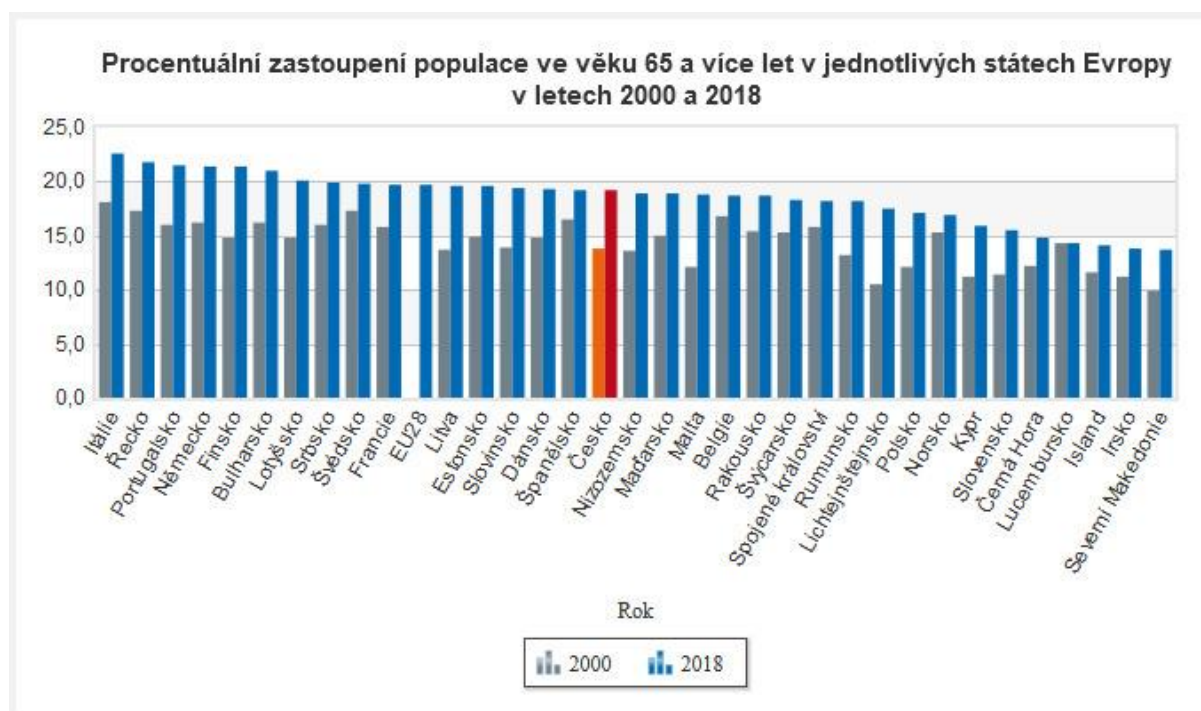
Kalvach, Burcin, Mikeš, Pavlík (2004) upozorňují, že porodnost a úmrtnost jsou dva základní procesy demografické reprodukce. Porodnost se měří různými ukazateli, přičemž nejjednodušší je počet živě narozených dětí na 1 000 obyvatel v kalendářním roce. Úmrtnost, jako druhý základní proces demografické reprodukce, se určuje počtem zemřelých na 1 000 obyvatel v kalendářním roce. Proces úmrtnosti popisují nejlépe „*úmrtnostní tabulky*“, které zohledňují intenzitu úmrtnosti u věkových ročníků populace. Za příčinu demografického stárnutí vidí autoři snižování úrovně porodnosti a prodlužování lidského života, tak dochází ke zvyšování absolutního a relativního podílu seniorů v populaci. (Kalvach, Burcin, Mikeš, Pavlík, 2004).

Špatenková a Smékalová (2015) považují stárnutí populace za proces, který probíhá v rámci celosvětové úrovně, ale nejrychlejší je v Evropě, kde je předpoklad,

že do roku 2050 se podíl osob starších 60 let zvýší až na 35 % z celkového počtu evropské populace. (Špatenková a Smékalová, 2015).

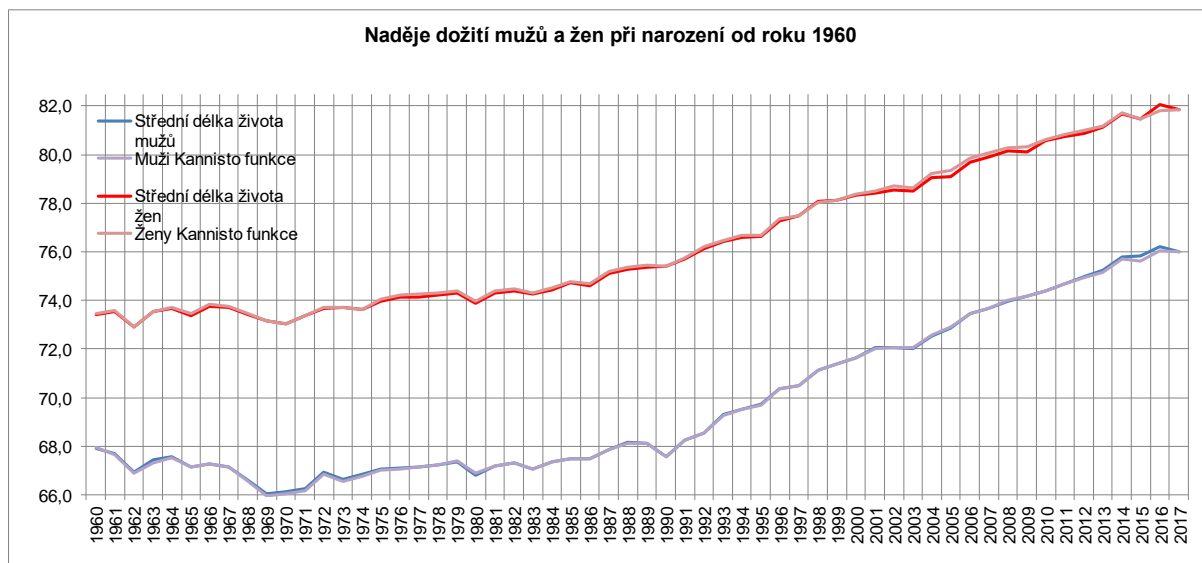
Z údajů Českého statistického úřadu (dále jen ČSÚ) vyplývá, že v roce 2010 byl procentuální podíl osob starších 65 let v populaci České republiky 13,8 %. V roce 2018 byl již podíl osob starších 65 let v naší populaci 19,2 %. (ČSÚ, 2020).

Graf č. 1: Procentuální zastoupení populace ve věku 65 let v jednotlivých státech Evropy v letech 2000 a 2018 (Zdroj: ČSÚ, 2021)



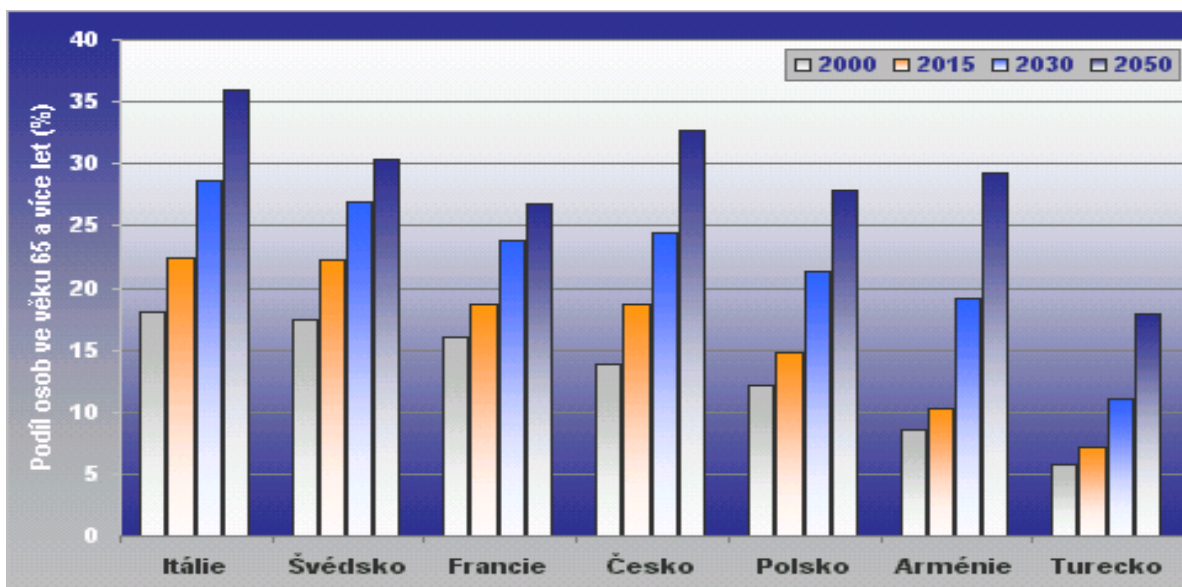
Ze statistických údajů ČSÚ je patrné, že od roku 1960 do roku 2018 se střední délka života u mužů i žen v České republice zvedla. V roce 1960 činila střední délka života u mužů 68 let a u žen 73,5 let. Do roku 2018 se u mužů tato hranice zvedla na 76 let a u žen na 81,8 let viz graf č. 2. (ČSÚ, 2018).

Graf č. 2: Naděje dožití mužů a žen při narození od roku 1960 až 2018. (Zdroj: ČSÚ, 2018)



Demografické informační centrum na internetovém portále zveřejnilo tabulku s předpokládaným demografickým vývojem osob ve věku nad 65 let ve vybraných evropských zemích. Upozorněno je na fakt, že Česká republika bude s podílem téměř 33 % osob ve věku nad 65 let v populaci ČR, zaujímat šestou pozici v Evropě. (Demografické informační centrum, 2021).

Graf č. 3: Vývoj podílu osob v období od roku 2000 do roku 2050 ve vybraných evropských zemích. (Zdroj: Demografické informační centrum, 2021)



1.3 Stáří

Otová a Kalvach (2004) vysvětlují stáří jako „*univerzální proces postihující živou hmotu. Probíhá kontinuálně od početí, ale za jeho skutečný projev je považován teprve pokles funkcí, který nastává po dosažení sexuální dospělosti*“. (Otová, Kalvach, 2004, s. 67).

Kalvach a Mikeš (2004) k tomu uvádějí, že kalendářní stáří lze chronologicky jednoznačně vymežit, nepostihuje však interindividuální rozdíly, jelikož se stále prodlužuje předpokládána délka života, což souvisí se zlepšujícím se zdravotním a funkčním stavem nově stárnoucích generací. Za počátek stáří v současnosti bývá považován věk 65 let, přičemž o vlastním stáří se hovoří od věku 75 let. Stáří je členěno do tří skupin:

- *mladí senioři: 65–74 let* (problematika penzionování, volnočasových aktivit, seberealizace);
- *staří senioři: 75-84 let* (problémy adaptace, tolerance zátěže, nemocí, osamělost);
- *velmi staří senioři: 85 a více let* (v tomto věku problematika souvisí se soběstačností a zabezpečenosti). (Kalvach, Mikeš, 2004).

Rozdílně od Kalvacha a Mikeše je vymezeno stáří Světovou zdravotnickou organizací (WHO) na:

- *„rané stáří: 60–75 let;*
- *pokročilý věk, vlastní stáří: 75–90 let;*
- *vysoký věk, dlouhověkost: 90 a více let“*. (Kozáková, Müller, 2006).

Haškovcová (2010) člení věkové kategorie na:

- *„střední (zralý) věk: 45–59 let;*
- *vyšší věk (rané stáří): 60-74 let;*
- *stařecký věk (sénium, vlastní stáří): 75–89 let;*
- *dlouhověkost: 90 let a více let“*. (Haškovcová, 2010).

Petřková (2004) rozděluje seniorské období na:

- „*ranné stáří, starší věk: 60-74 let;*
- *období vlastního stáří: 75-89 let;*
- *dlouhověkost: 90 a více let“.* (Petřková, 2004).

Stáří, odborně senium, definují Kalvach a Mikeš jako „*označení pozdních fází ontogeneze, přirozeného průběhu života. Jde o projev a důsledek involučních změn funkčních i morfologických, probíhajících druhově specifickou rychlostí s výraznou interindividuální variabilitou a vedoucích k typickému obrazu označovanému jako stařecký fenotyp. Ten je modifikován vlivy prostředí, zdravotním stavem, životním stylem, vlivy sociálně ekonomickými a psychickými včetně aspirace, sebehodnocení, adaptace a přijetí určité role“.* (Kalvach, Mikeš, 2004, s. 47). Kalvach a Mikeš dále uvádí, že příčiny a projevy takových změn jsou mnohočetné a individuální, nástup takových změn probíhá v různém věku, což je příčinou obtížného členění a vymezení stáří, které se obvykle rozlišuje na:

- kalendářní stáří*: je jednoznačně vymezené, nepostihuje však zcela sledované kvantitativní rozdíly u více jedinců ve stejném čase, neboť arbitrární věková hranice se vlivem zlepšujícího se zdravotního stavu stále prodlužuje. Za počátek stáří je dnes považován věk 65 let, vlastní stáří potom začíná okolo věku 75 let.
- sociální stáří*: za počátek je zpravidla považován nárok na přiznání starobního důchodu nebo penzionování. Vyjadřuje změnu v sociálních rolích a potřebách, v ekonomickém zajištění, ale i životním stylu. Pojem upozorňuje na rizika související se vznikem sociálního stáří, která jsou spojená např. se ztrátou životního programu, společenské prestiže, osamělostí, snížením životní úrovně, hrozbou snižování soběstačnosti, diskriminací apod.;
- biologické stáří*: označuje konkrétní míru změn souvisejících se stárnutím (involuční změny) konkrétního jedince. V exaktním vymezení biologického stáří jsou však rozpory a není shoda v tom, co konkrétně by mělo vyjadřovat. Pracoviště, které se biologickým věkem v dnešní době zaobírají, zpravidla hodnotí: „*funkční stav, výkonnost, jako souhrn involuce, kondice i patologie, a to jak parciálně (např. věk kardiopulmonální či mentální), tak celkově jako součin údajů o různé váze“.* (Kalvach, Mikeš, 2004, s. 48).

Mühlpachr (2009) se vyjadřuje obecně ke stáří jako „označení pozdních fází ontogeneze, přirozeného průběhu života. Je důsledkem a projevem geneticky podmíněných involučních procesů modifikovaných dalšími faktory (především chorobami, životním způsobem a životními podmínkami) a je spojeno s řadou významných změn sociálních (osamostatnění dětí, penzionování a jiné změny sociálních rolí). Všechny změny příčinné i následné se vzájemně prolínají, mnohé jsou protichůdné, a jednotné vymezení a periodizace stáří se tak stává velmi obtížnými“.
(Mühlpachr, 2009, s. 18).

Špatenková a Smékalová odkazují na Vladimíra Pacovského (1990), který upozorňuje na to, že ve stáří se objevuje „posloupnost nezvratných změn, ke kterým dochází v živém organismu a které postupně omezují a oslabují jeho funkce“.
(Špatenková, Smékalová, 2015, s. 178).

S postupně přibývajícím věkem dochází k fyzickým změnám. „Tělesné projevy a změny, jimiž se odlišují staří lidé od mladých, bývají označovány jako fenotyp stáří“.
(Kalvach, 2004, s. 994). Kalvach dále uvádí, že uvedené změny mají obecné rysy, jejich časový projev je velmi individuální a je zde značná interindividuální variabilita. Významnou mírou se podle Kalvacha projevují i fylogenetické vlivy, což souvisí s dlouhodobou lepší kondicí nově stárnoucích generací, které jsou v lepším zdravotním stavu i sociálně cílevědomější než předešlé starší generace. To má příznivý vliv, např. na trvalý vývoj a zkvalitnění služeb určených pro seniory. Kalvach podotýká, že důležitou roli hraje biologický zákon *heterochronie*. Podle něj je průběh ontogenetického vývoje nerovnoměrný, a to z pohledu orgánových změn. Fenotypické změny můžeme posuzovat dvojím způsobem:

- a) Longitudinálně (zkoumání vzorku populace v určitém časovém období), což je metodicky náročný proces, ale je tím umožněno zhodnotit vliv různých proměnných, např. životního způsobu;
- b) Průřezově, kde se zkoumají rozdíly probandů různého věku, které jsou ovlivněny níže uvedeným faktory:
 - 1) fylogenetické změny nových – mladších generací: např. větší tělesná výška;
 - 2) ontogenetické změny jedinců staršího věku, jedná se např. o změny involuční, chorobné (související s následky nemocí a úrazů), změny související s životním stylem (obezita, atrofie apod.), psychické vlivy, sociálně ekonomické vlivy, ale i vlivy související s ekologií.

Kalvach dále popisuje fenotypické změny související se stárnutím, jedná se o níže uvedené změny:

- *Tělesná výška* (s přibývajícím věkem se snižuje);
- *Tělesná hmotnost a body mass index (BMI)*;
- *Tělesný povrch* (vlivem stáří se zmenšuje);
- *Změny výrazu obličeje* (stírají se sexuální rozdíly);
- *Změny postoje a chůze* (např. hyperkyfóza, kyfoslóza);
- *Sarkopenie* (úbytek svalové hmoty, který souvisí s poklesem svalové síly)
- *Involuční změny smyslového vnímání* (u zraku změna akomodace, u sluchu dochází k úbytku sluchové ostrosti, dochází k poklesu hmatové citlivosti, dochází ke snížení čichových a chuťových citlivostí);
- *Vnitřní prostředí organismu* (souvisí s úbytkem tělesné vody). (Kalvach, 2004).

Mühlpachr (2009) uvádí, že „*po šedesátém roce života nabývá tělesná involuce rychlejšího tempa*“. (Mühlpachr, 2009, s. 23). Rovněž odkazuje na skutečnost, že dochází k nárustu očních chorob, které vedou ke zhoršení zraku, ale i k úplné slepotě. Sluchový vjem klesá plynule po celou dobu stáří, kdy po sedmdesátém roku života se snižuje citlivost na vysoké tóny a častá je i nedoslýchavost. Dále uvádí, že v souvislosti se stoupajícím věkem přibývá gerontů (seniorů), kteří jsou omezení v každodenních činnostech, z důvodů srdečních chorob, chronickými záněty kloubů, onemocnění páteře, nohou, vysokým krevním tlakem. Po sedmdesátém roce života je častá tzv. *polymorbidita*, což znamená, že u jedince došlo k současnému výskytu více chronických nemocí najednou. Rovněž dochází k významnějším somatickým změnám v oblasti: složení organismu, řízení organismu, pohybového aparátu, nervového systému, metabolismu, endokrinního systému, oběhového systému, respiračního systému, vylučovacího systému, trávicího systému, imunitního systému atd. Dále autor odkazuje již na zmiňovaného Kalvacha (1997), který identifikoval okruh hlavních chorobných poruch funkčního stavu u seniorů, ten zahrnuje 7 hlavních bodů:

- 1) *Ischemická choroba srdeční;*
- 2) *Postižení mozkových tepen;*
- 3) *Postižení tepen dolních končetin;*
- 4) *Osteoartróza;*
- 5) *Alzheimerova nemoc;*
- 6) *Poruchy zraku;*

7) *Poruchy sluchu.* (Mühlpachr, 2004).

Jednou z nejrozšířenějších nemocí ve stáří je *demence*. Demence má přímou souvislost se stárnutím. Nejčastější demencí je Alzheimerova nemoc (choroba), kterou Kalvach identifikoval jako jednu z funkčních poruch. (Mühlpachr, 2004).

Buijssen (2006) uvádí, „že demence pochází z latiny a doslova znamená „bez myslí“. (...) Člověka postiženého demencí čeká postupný úpadek a nemoc je tak destruktivní, že v její poslední fázi se pacient stěží podobá člověku, jímž byl na jejím začátku. Oči jsou jasné a otevřené, mysl je čistá a pacient chodí a pohybuje se, jak byl zvyklý. V konečné fázi nemoci je závislý na druhých ve všech svých potřebách a zapomněl už všechno, co se kdy naučil. Člověk s těžkou demencí končí svůj život tak, jak do něj vstoupil: jako bezmocné dítě“. (Buijssen, 2006, s. 13).

Mühlpachr (2009) demenci definuje jako „...choroba, u níž dochází k významné snížení paměti, intelektu a jiných tzv. poznávacích funkcí od jejich původní úrovně a k druhotnému úpadku všech dalších psychických funkcí. (...) Výskyt demencí výrazně stoupá s věkem“. (Mühlpachr, 2009, s. 40).

Koukolík (2004) o demenci hovoří podrobně tak, že se jedná o: „syndrom způsobený chorobou mozku, obvykle chronické nebo progresivní povahy, kde dochází k porušení mnoha vyšších nervových kortikálních funkcí, k nimž patří paměť, myšlení, orientace, chápání, počítání, schopnost učení, jazyk a úsudek. Obvykle je přidruženo porušené chápání a příležitostně mu předchází i zhoršení emoční kontroly, sociální chování nebo motivace. Tento syndrom se objevuje u Alzheimerovy choroby, cerebrovaskulárního onemocnění a u jiných stavů, které primárně postihují mozek“. (Koukolík, 2004, s. 19)

Bragdon a Gamon (2009) také uvádějí, že mezi hlavní rizikový faktor při vzniku Alzheimerovy nemoci patří věk. „Ve věku 65 let trpí vážnou duševní poruchou, která se nakonec ukáže být Alzheimerovou nemocí, pouze dva lidé ze sta. Do 80 let věku tento poměr vzroste na 20 % (každý pátý). Do 90 let trpí touto chorobou polovina všech lidí“. (Bragdon a Gamon, 2009, s. 12).

Otová a Kalvach (2004) souhlasí, že Alzheimerova choroba bezprostředně souvisí s věkem, přičemž k manifestaci nemoci dochází nejčastěji v sedmé a osmé dekádě života. (Otová a Kalvach, 2004).

Jirák (2004) dodává, že demence patří mezi nejzávažnější choroby související s vyšším věkem s tím, že Alzheimerova choroba je nejčastější ze všech demencí. (Jirák, 2004).

Rovněž Bartoš (2010) považuje Alzheimerovu nemoc za nejčastější demenci. *„Jedná se o onemocnění s plíživým začátkem a plynulým zhoršováním paměti a dalších kognitivních schopností vedoucích k narušení pracovních nebo sociálních aktivit“.* (Bartoš, 2010, s. 57).

Další patrnou změnou, která přímo souvisí se stářím je podle Bragdon a Gamon (2009) zpomalování reakčního času, tzn. doby, než člověk zareaguje na vzniklou událost. Starší lidé zpravidla potřebují delší dobu směřující ke splnění určitého úkolu, jenž je složen z vícero fyzických a psychických kroků. Starší lidé proto dosahují horších výsledků, kde hraje roli určitý časový limit a musí tzv. *„závodit s časem“*. Oba autoři však upozorňují na skutečnost, že ačkoliv s vzrůstajícím věkem reakční doba prakticky ve všech případech nevyhnutelně zpomaluje, automaticky to neznamena, že bude docházet ke zhoršení výkonu v oblastech souvisejících s poznávacími procesy, jelikož starší lidé mohou uvedený deficit kompenzovat zkušenostmi a znalostmi získaných v průběhu života. Autoři upozorňují, že *„když duševní procesy utlumí věk, může se stát, že staršímu člověku déle trvá, než dojde ke správnému řešení. Někteří vědci věří, že základem normálního zhoršení poznávacích funkcí ve stáří je ve všech případech všeobecné zpomalení duševních procesů. Uvažují o tom, že zpomalení duševních procesů je důsledkem celkového snížení výkonnosti mozkových buněk a že nemůže být pouhým důsledkem pomalejšího fyzického reakčního času“*. (Bragdon, Gamon, 2009, s. 23)

Štikar, Hoskovec, Šmolíková dodávají, že *„Pokud se týká kortikálních demencí, odhaduje se, že asi 7 % osob starších 65 let je postiženo progresivní degradací nervových buněk v mozkových hemisférách, jež se nyní označuje jako demence Alzheimerova typu. Alzheimerova choroba je doprovázená hlubokými změnami v kognitivních funkcích a lze zaznamenat velmi výraznou variabilitu mezi případy a mírou úbytku různých funkcích. Výskyt jiných typů demencí je relativně malý. Lidé postižení Alzheimerovou chorobou dosahují nižších výkonů v testech zrakového rozlišování, prostorového vnímání a percepční organizace, tj. v předpokladech pro detekci možných rizik v dopravních situacích. Pohybové postižení je málo časté, potíže mohou být, když jsou pohybové úlohy složitější. Výrazné jsou pozornostní deficity,*

soustředování, rozdělování a přenášení pozornosti. Výběrová reakční doba je delší. Snižuje se i rozsah bezprostřední paměti“. (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2003, s. 199).

Kubešová (2006) uvádí, že příznaky Alzheimerovy choroby nejsou příliš znatelné. Nemoc trvá od 2 do 20 let a končí smrtí pacienta. Dále uvádí, že *„počáteční fáze je mírná. Postihuje krátkodobou paměť, orientaci v čase a zájem o dění. Avšak nemocný je stále nezávislý a schopný se sám o sebe postarat“.* (Kubešová, 2006, s. 217).

Ambler (2010) v souvislosti s Alzheimerovou chorobou také podotýká, že k *„manifestnímu rozvoji demence předchází v časných stádiích onemocnění bezpříznakové období, kdy aktivací latentní mozkové rezervy ještě jsou zajištěny normální kognitivní funkce. S postupem chorobného procesu však dochází k vyčerpání rezerv a objevují se první kognitivní poruchy a snížení výkonnosti, které si již uvědomuje sám nemocný nebo jeho okolí...“.* (Ambler, 2010, s. 558-559).

Totéž potvrzuje i Jiráček, (2004) a doplňuje slovy *„demence vzniká ve většině případů velmi nenápadně, plíživě. (...) V lehkém stadiu alzheimerovské demence dochází k poruchám paměti ve všech složkách. Poměrně časný příznak je porucha prostorové a časové paměti. Pacienti začínají bloudit nejprve v místech, která znají málo, ale později i v místech dobře známých. Brzy ztrácejí soudnost a schopnost logického uvažování. Dochází k poruchám běžných denních životních aktivit – ztrácejí napřed své profesní dovednosti, postupně dochází i k poruchám aktivit takového typu, jako jsou běžné domácí práce a starost o sebe sama. Poměrně brzy dochází (na rozdíl od pacientů s ischemicko-vaskulárními demencemi) k degradaci osobnosti. Brzy také ztrácejí náhled choroby.“* (Jiráček, 2004, s. 548).

2 Gerontologie, geriatrie

V následující kapitole se zabývám vědními disciplínami zabývajícími se stářím a stárnutím. Jedná se o vědní obory Gerontologie a Geriatrie. Charakteristiku obou vědních disciplín jsem do své práce zařadil, jelikož považuji za důležité informovat o vědních disciplínách, které se zabývají seniorskou populací. Obě vědní disciplíny zasahují do společenského života nejen seniorů, souvisejí s lékařskými obory,

politikou, právem, sociální sférou, architekturou a mnoha dalšími oblastmi včetně oblasti seniorů jako účastníků v silničním provozu. Informace budu čerpat ze studia odborné literatury různých autorů, zabývajících se danou problematikou.

2.1 Gerontologie

Kalvach a Mikeš (2004) uvádí, že pojem gerontologie byl odvozen od řeckého slova gerōn (gen. Gerontos) – stařec, starý člověk. Samotný pojem pak definují tak, že *„gerontologie je nauka, soubor vědomostí o stárnutí a stáří, respektive o problematice starých lidí a života ve stáří“*. (Kalvach, Mikeš, 2004, s. 48). Autoři odkazují na N. W. Shoka, který již ve druhé pol. 20. století upozornil a popsal fyziologické změny stáří, přičemž konstatoval, *„že smyslem gerontologie není exploatování starého člověka jako experimentálního objektu ve „výzkumech stáří“, nýbrž maximální možné zmírnění deficitů a handicapů stáří (cit. Příhoda, 1974)“*. (Kalvach, Mikeš, 2004, s. 48).

Mühlpachr (2009) podotýká, že *„gerontologie není samostatná vědní disciplína, nýbrž souhrn poznatků o stárnutí a stáří“*. (Mühlpachr, 2009, s. 10). Gerontologie je rozčleněná do tří hlavních proudů:

- *experimentální gerontologie* (biologická) - zabývá se otázkami stárnutí živých organismů;
- *sociální gerontologie* – zaměřuje se na širokou problematiku související se vzájemným vztahem starého člověka a společnosti, v oblasti sociálních potřeb, ale i jak stárnutí populace ovlivňuje společnost a rozvoj společnosti. Tato oblast je řešena napříč mnoha vědními disciplínami, např. demografií, psychologií, andragogikou, politologií apod.;
- *klinická gerontologie* – řeší zvláštnosti zdravotního stavu a nemocí souvisejících se stářím, a to jak jejich výskytu, klinického obrazu, průběhu nemocí, vyšetřování nemocí, léčení, ale i sociálních souvislostí. (Mühlpachr, 2004).

Americký profesor anatomie Leonard Hayflick ve své knize „Jak a proč stárneme“ píše, že *„Gerontologie se však vůbec neomezuje jen na zkoumání lidí v souvislosti se stárnutím. Kromě lidských bytostí se vlastně zabývá i stárnutím veškeré živé hmoty. To znamená, že mimo biologii stárnutí do sebe pojímá i některé sociologické biologické i jiné aspekty“*. (Hayflick, 1997, s. 17).

Pro doplnění předmětu zájmu gerontologie ještě odkazují na Hartla a Hartlovou (2000), kteří uvádí, že gerontologie je „*věda zabývající se všestranným studiem jevů stárnutí nastávajících v buňkách, tkáních, orgánech či organizmech, příp. skupinách jedinců v průběhu času od dospělosti až do smrti organizmu*“. (Hartl, Hartlová, 2000, s. 178–179).

2.2 Geriatrie

Geriatrie je další vědní disciplínou, která se však na rozdíl od gerontologie zabývá již přímo léčbou a prevencí nemocí starých lidí.

Hartl a Hartlová (2000) geriatrii definují jako vědu, která se zabývá „*všestranným studiem jevů stárnutí nastávajících v buňkách, tkáních, orgánech či organizmech, příp. skupinách jedinců v průběhu času od dospělosti až do smrti organizmu*“. (Hartl, Hartlová, 2000, s. 178-179).

Kalvach a Mikeš (2004) uvádí, že pojem je opět odvozen od řeckého slova gerōn (stařec, starý člověk), ale také z řeckého výrazu iatreia (léčení). V širším slova smyslu jde o klinickou gerontologii. „*Geriatrická medicína, shrnuje a zobecňuje napříč všemi obory seniorskou problematiku zdravotního a funkčního stavu, specifických potřeb geriatrických pacientů, zvláštností ve výskytu, klinickém obraze, průběhu, vyšetřování, léčení, prevenci i sociálních souvislostech chorob ve stáří*“. (Kalvach, Mikeš, 2004, s. 49). Podle obou autorů je geriatrie v užším slova smyslu „*specializační obor (v ČR od r. 1983, ve SR od r. 1979), který je v různých státech různě vymezován, obvykle jako obor vycházející z vnitřního lékařství*“. (Kalvach, Mikeš, 2004, s. 49).

Mühlpachr (2009) také souhlasí se skutečností, že geriatrie je v širším slova smyslu klinická gerontologie. V užším slova smyslu je geriatrie v některých státech, mezi které patří např. Česká republika, Slovensko, Velká Británie, Španělsko a Irsko, samostatným specializovaným lékařským oborem. Geriatrie vychází z vnitřního lékařství, kromě všeobecné interní problematiky se věnuje také problémům souvisejícím s péčí v oblasti rehabilitace, neurologickým a psychiatrickým problémům, ošetrovatelství, ale i primární péči a sociálním službám. Autor zmiňuje, že „*jádrem oboru není dlouhodobé ošetrovatelství, nýbrž zachování a obnova soběstačnosti a rozvoj specifického geriatrického režimu*“. (Mühlpachr, 2009, s. 11).

Také Hayflick, (1997) k vědnímu oboru *geriatrie* dodává, že „*tento obor se zabývá výhradně zdravotními problémy starých lidí...*“. (Hayflick, 1997, s. 17). Pro

lepší představu ještě dodává, že geriatric se v lékařském oboru úzce specializuje na zkoumání a léčbu starých lidí, obdobně jako pediatrie, která se úzce specializuje na zkoumání a léčbu dětí. (Hayflick, 1997).

3 Celoživotní vzdělávání, vzdělávání dospělých a seniorů

V této kapitole se zabývám vzděláváním dospělých a seniorů v rámci celoživotního učení, protože celoživotní učení je v dnešní moderní době hlavní předpoklad pro uplatnění jednotlivce nejen na trhu práce, ale i ve společnosti. V úvodu kapitoly charakterizuji vzdělávání dospělých v rámci celoživotního vzdělávání v ČR a představím koncepci Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy v oblasti celoživotního vzdělávání a současné formy vzdělávání v České republice. Následně charakterizuji vědní a studijní obor zabývající se vzděláváním dospělých a uvádím specifika týkající se vzdělávání seniorů s ohledem na vědní disciplínu související se vzděláváním seniorů. Stručně poukážu na historii a současnost edukace osob seniorského věku. Při psaní této kapitoly vycházím z odborné literatury různých autorů.

3.1 Celoživotní vzdělávání v ČR

Vzdělávání dospělých je v dnešní moderní době nedílnou součástí koncepce *celoživotního vzdělávání*. V širším slova smyslu pojem celoživotního vzdělávání zahrnuje veškeré edukační procesy, které získali dospělí od základního vzdělání a dalšího navazujícího vzdělání v průběhu dosavadního života. (Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, 2007).

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (dále jen MŠMT) v roce 2007 vydalo publikaci *„Strategie celoživotního učení ČR“*, kde je pojem celoživotní učení charakterizován jako *„konceptní změna pojetí vzdělávání, jeho organizačního principu, kdy všechny možnosti učení – ať už v tradičních vzdělávacích institucích v rámci vzdělávacího systému či mimo ně – jsou chápány jako jediný propojený celek, který dovoluje rozmanité a četné přechody mezi vzděláváním a zaměstnáním a který umožňuje získávat stejné kvalifikace a kompetence různými cestami a kdykoli během života“*. (MŠMT, 2007, s. 8). Uvedený dokument MŠMT odkazuje i na prezentaci celoživotního vzdělávání v rámci materiálů mezinárodních organizací. Upozorněno je na dokument organizace UNESCO *„Learning: the treasure within“* (1996), což je spíše

dokument filozofického charakteru, tak na materiály OECD „*Lifelong learning for all*“ (1996) a Evropské komise pod názvem „*White Paper on education and training: teaching and learning – towards the learning society*“ (1996), obsahují již konkrétní politické strategie. (MŠMT,2007).

Průcha (2009) uvádí, že „*v současné době neobyčejně zesílil trend vztahující se k dalšímu vzdělávání dospělých již zapojených v pracovním trhu (nebo z něho dočasně vyloučených při nezaměstnanosti apod)*“. (Průcha, 2009, s. 43). K tomu se podle Průchy váže problematika celoživotního vzdělávání – *lifelong learning*. Průcha uvádí, že „*důraz se tedy klade spíše na aspekty učení subjektů edukace (a to jak jednotlivců, tak organizací, a dokonce i celých společností) a současná pedagogika je tím obohacována o širokou problematiku mimoškolní edukace*“. (Průcha, 2009, s. 44). To vše podle Průchy souvisí s rozvojem *lidských zdrojů*. Lidské zdroje lze podle koncepcí moderní pedagogiky definovat jako soubor dovedností, kvalifikací a potencionálů v subjektech, které se podílejí na tvorbě ekonomického růstu, kdy samotné zdokonalování a přetváření lidských zdrojů souvisí s jejich učením. (Průcha, 2009).

Beneš (2008) dodává, že „*celoživotní vzdělávání a učení je cílem a koncepcí dnešní vzdělávací politiky na národní i nadnárodní úrovni (OECD, EU atd.) a politiky rozvoje lidských zdrojů (...). Nejedná se také o čistě andragogickou a pedagogickou záležitost, ale především o sociální, vzdělávací a hospodářskou politiku, prosazení celoživotního učení a vzdělávání vyžaduje celou řadu koordinovaných právních, administrativních, organizačních, didaktických a metodických rozhodnutí*“. (Beneš, 2008, s. 28). Beneš dodává, že v rámci Evropské unie je cílem celoživotního vzdělávání zejména zaměstnavatelnost, konkurenceschopnost ekonomiky, sociální soudržnost, ale i aktivní občanství. Beneš dále upozorňuje, že „*příležitosti, které celoživotní učení jedinci nabízí, nejsou ovšem chápány jako garance vysokého profesního a společenského statusu...*“. (Beneš, 2014, s. 28).

V rámci ČR bylo ohledně celoživotního vzdělávání implementováno mnoho dokumentů, např:

- *Národní program rozvoje vzdělávání – Bílá kniha (2001)*
- *Strategie udržitelného rozvoje ČR (2005)*
- *Národní strategický referenční rámec ČR 2007–2013 (2006)*

- *Národní lisabonský program 2005–2008 (2005)*
- *Strategie hospodářského růstu (2005),*
- *Strategie vzdělávací politiky České republiky do roku 2020 (2014)*
- *Strategie vzdělávací politiky ČR do roku 2030+ (2020). (MŠMT, 2021).*

3.2 Vzdělávání dospělých a seniorů

Vědní a studijní obor, který se zabývá vzděláváním dospělých se nazývá andragogika. Hartl a Hartlová (2000) upřesňují, že pojem andragogika (andragogy) je „věda o výchově a vzdělávání dospělých, „pedagogika“ dospělých“. (Hartl, Hartlová, 2000, s. 42).

Beneš (2008) uvádí, že *„Andragogika je vědní a studijní obor zaměřený na veškeré aspekty vzdělávání a učení dospělých. Existují rozdílná pojetí andragogiky. V našem pojetí je andragogika specifická součást věd o výchově, vzdělávání a vyučování“*. (Beneš, 2008, s. 11). Vznik pojmu andragogika má původ v antickém Řecku (*anér*, genitiv *andros* – muž, dospělý). Vznik pojmu andragogika je datován do pozdější doby, než jsou první zmínky o organizované formě vzdělávání dospělých. Pojem andragogika pravděpodobně poprvé použil v roce 1833 německý vysokoškolský učitel Kapp ve své knize, která pojednává o výchovných myšlenkách popsaných v Platónově filozofickém díle. (Beneš, 2008).

Pavlík (1997) se vyjadřuje k pojmu vzdělávání dospělých ve smyslu, že se jedná o *„...celkový souhrn organizovaných vzdělávacích procesů jakéhokoliv obsahu, úrovně a metody, formálního nebo jiného, které prodlužují nebo nahrazují prvotní vzdělávání na školách, kolejích a univerzitách či v učňovských zařízeních, v nichž osoby považované ve společnosti za dospělé, rozvíjejí své způsobilosti, obohacují znalosti, zdokonalují své technické a profesní kvalifikace, případně se orientují jiným směrem, mění své postoje a chování s cílem znásobení perspektivy plného osobního rozvoje a účasti na harmonickém a nezávislém sociálním, ekonomickém a kulturním rozvoji“*. (Pavlík, et al., 1997, s. 16).

V současné době v České republice probíhá vzdělávání dospělých v podobě *formálního, neformálního a informálního* vzdělávání.

Formální vzdělávání se uskutečňuje ve vzdělávacích institucích, zpravidla ve školách, přičemž funkce, cíle, organizace i hodnotící kritéria žáků jsou upraveny

právními předpisy³. Formální vzdělávání zpravidla tvoří na sebe navazující stupně vzdělání (základní vzdělání, střední vzdělání se získáním výučního listu, střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, vyšší odborné vzdělání, vysokoškolské vzdělání). Absolvování jednotlivých stupňů, je potvrzeno příslušným osvědčením (vysvědčení, výuční list, maturitní vysvědčení a vysokoškolský diplom).

Neformální vzdělávání je zaměřeno na získání vědomostí, dovedností a kompetencí. Úspěšné absolvování takového vzdělávání může aktérovi vylepšit jeho pracovní i společenské uplatnění. Neformální vzdělávání může probíhat v zaměstnaneckých zařízeních, ale i u soukromých vzdělávacích subjektů, ve školním zařízení, různých nestátních neziskových organizacích apod. Do neformálního vzdělávání, jsou zahrnuty např. volnočasové aktivity pro děti, mládež i dospělé, kurzy k ovládnutí výpočetní techniky, rekvalifikace, kurzy cizích jazyků, přednášky a nejrůznější krátkodobá školení. U neformálního vzdělávání je nutností přítomnost vzdělávací autority, např. odborní lektori, odborní lékaři, vedoucí pracovníci apod. Neformální vzdělávání nesměřuje k získání určitého stupně vzdělání.

Informální vzdělávání lze chápat jako záměrnou činnost za účelem získání vědomostí, zdokonalení dovedností a kompetencí, ať už při každodenních činnostech v osobním životě, v rodině, v zaměstnání, ve volnočasových aktivitách. Zahrnuje i sebevzdělávání, např. jazykové kurzy v televizi nebo v internetovém prostředí, zdokonalování se v ovládnutí počítačových programů a digitálních technologií. Nejedná se tedy o pasivní příjem informací, např. při čtení časopisů nebo „surfování po internetu“ apod. Informální vzdělávání je na rozdíl od formálního a neformálního *neorganizované, zpravidla nesystematické a institucionálně nekoordinované*. (MŠMT, 2007).

Oblast vzdělávání seniorů má svá specifika. Špatenková a Smékalová (2015) poukazují, že v odborné literatuře se v souvislosti se vzděláváním seniorů setkáváme s pojmem gerontopedagogika, geragogika, gerontagogika, gerontogogika, geragogie vzdělávací gerontologie, gerontologické vzdělávání, vzdělávání seniorů apod. Jedná se o relativně mladou vědní disciplínu, která stále prochází legitimizačním procesem, stále se obsahově i terminologicky vyvíjí. Pojem *geragogika* pravděpodobně prvně

³ např. zákon č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů; zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání.

použil F. A. Kehler v roce 1952. V roce 1962 představil O. F. Bollnow „koncept gerontogogiky jako výzkumné disciplíny zaměřené na vzdělávání starších lidí“. (Špatenková, Smékalová, 2015, s. 28). V bývalém Československu v roce 1979 poukázal E. Livečka na nově vznikající vědní disciplínu pedagogiky, jejímž cílem je příprava dospělé populace na aktivní etapy stáří z pohledu výchovných, ale i vzdělávacích potřeb, vzdělávání dospělých. „V užším pojetí tak geragogika svým způsobem doplňuje a rozšiřuje tzv. vědy o výchově na pomyslnou „trojčlenku“: pedagogika – andragogika – geragogika“. (Špatenková, Smékalová, 2015, s. 33).

Petřková a Čornaničová (2004) uvádějí, že „Gerontagogika je vymezována jako hraniční vědní disciplína na pomezí andragogiky jako vědy o výchově a vzdělávání dospělých a gerontologie jako vědy o stárnutí a stáří. Název této nové vědní disciplíny není dosud ustálen“. (Petřková, Čornaničová, s. 18). Obě autorky také odkazují, že odborníci zabývající se edukací seniorů používají různé termíny, např. gerontopedagogika (Liveček), geragogika (Švec, Čornaničová), gerontagogika (Beneš, Petřková). (Petřková, Čornaničová, 2004).

Hartl a Hartlová (2000) definují gerontopedagogiku (gerontopedagogy) jako „pedagogickou disciplínu zabývající se výchovou a vzděláváním ke stáří a ve stáří“. (Hartl, Hartlová, 2000 s. 179).

V období sedmdesátých a osmdesátých let minulého století vznikají v ekonomicky vyspělých zemích tzv. Univerzity třetího věku.

Čornaničová (1998) uvádí, že v sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století, dochází v Evropě k výrazným demografickým změnám, jejímž významným znakem bylo stárnutí populace. V souvislosti s tím, se v této době objevují v ekonomicky vyspělých státech Evropy první zmínky o širší organizované edukaci seniorů. Tento fakt je spojován se vznikem první *univerzity třetího věku* na Univerzitě Toulouse ve Francii, Edukace seniorů. Vznik této univerzity představoval nový, aktivní, cílevědomý a informovaný přístup seniora v rámci svého života. V ekonomicky vyspělých zemích Evropy tak dochází ke značnému rozvoji edukace seniorů. (Čornaničová, 1998).

V České republice se vznik první univerzity třetího věku datuje k roku 1986. Ta vznikla na Univerzitě Palackého v Olomouci. Další následovala o rok později v Praze.

V současné době univerzity třetího věku mohou senioři studovat téměř na všech vysokých školách. (Špatenková, Smékalová, 2015).

Špatenková a Smékalová (2015) dále odkazují na Šeráka (2009), který vzdělávání seniorů prezentuje jako specifickou a dá se říci samostatnou oblast vzdělávání dospělých, s tím, „*že má mnohé společné znaky se zájmovým vzděláváním (dobrovolnost, orientace na volný čas, uspokojení individuálních, zpravidla neutilitárních potřeb), zároveň se ale určitými typickými vlastnostmi (motivy, cíle, dramaturgie) od zájmového vzdělávání odlišuje, a to především výhradním zaměřením na osoby postproduktivního věku*“ (Špatenková, Smékalová, 2015, s. 218).

Beneš (2008) uvádí, že společenský zájem v oblasti vzdělávání dospělých v *poproduktivním věku* má souvislost s níže uvedenými důvody:

- stárnutím populace v průmyslových zemích, což vede k očekávání společenských, kulturních i politických následků;
- zkracování životní pracovní doby a zvyšování průměrné délky života (v mnoha zemích dosáhla důchodová fáze delší dobu než doba, která je určena na přípravu k povolání);
- v mnoha zemích tvoří lidé v důchodovém věku politicky vlivné skupiny a mají značnou ekonomickou (konzumní) sílu;
- senioři se postupně stali společenským problémem, ale i zájmem vědy a vzdělávání dospělých, např. V USA vznikla vědní disciplína, která se zabývá vzděláváním seniorů, přičemž na ní navazuje odpovídající studijní obor. (Beneš, 2008).

Mühlpachr (2009) uvádí, že „*jedním z důležitých požadavků celoživotního vzdělávání je, aby příležitost k němu měli skutečně všichni. Cílem je vytvořit takové podmínky a vzdělávací příležitosti, aby lidé cítili potřebu vzdělávat se a zdokonalovat a také mohli a chtěli tuto svou potřebu uspokojit v průběhu celé své životní dráhy, tedy i v postproduktivním věku*“: (Mühlpachr, 2009, s. 132).

Petřková a Čornaničová (2004) uvádí, že pro starší generaci nejsou změny v moderní společnosti vždy příznivé. Souvisí to s rozvojem nových technologií, kde je kladen značný důraz na ekonomický růst, na člověka je pohlíženo jako na dynamickou a kvalifikovanou pracovní sílu, což pak nese pro starší generaci celou řadu negativních následků. S tím se pak nabízejí otázky, např.:

- zda má starší generace vůbec nějakou šanci v moderní společnosti uspět?
- zda je vůbec schopná přizpůsobení novým podmínkám?
- zda se v budoucnu bude schopná podílet na ekonomických, politických a kulturních procesech?

Odpověď na výše uvedené otázky je podle odborníků spatřována „ve zvyšování kompetence a produktivity příslušníků starší generace a ve vytváření příležitostí k jejich dalšímu učení a vzdělávání. Z řady studií totiž vyplývá, že právě edukační aktivity jsou jeden z nejdůležitějších faktorů udržení kvality života. Edukace v této životní etapě přispívá: k mobilizaci intelektových a kognitivních funkcí; k upevňování fyzického a duševního zdraví; k posilování sebedůvěry; a tím i k životní spokojenosti“.
(Petřková, Čorničová, 2004, s. 9).

Špatenková a Smékalová (2015) upozorňují, že z demografického vývoje je patrné, že stárnutí populace patří k nejvýznamnějším trendům současnosti a stává se tak celosvětovým problémem 21. století. Daný fakt se odráží do všech oblastí života společnosti včetně vzdělávání. Domněnka, že vzdělávání je charakteristické pro období dětství a mládí, je již minulostí. V současné době je nutností celoživotní vzdělávání a učení, přičemž vzdělávání seniorů je nedílnou součástí procesu. Na demografickou situaci související se stárnutím populace reagovala vláda naší republiky vládním prohlášením „*Národní strategie podporující stárnutí pro období let 2013 až 2017*“, která stárnutí populace prezentuje jako „*výzva pro společnost*“.
(Špatenková, Smékalová, 2015, s. 22). K využitelnosti tohoto potenciálu je však nutné zaměřit se na dvě základní oblasti, což jsou „*celoživotní učení a zdravé stárnutí*“.
(Špatenková, Smékalová, 2015, s. 22). V praxi se podle obou autorek lze setkat s různými přístupy směřující ke vzdělávání seniorů:

- *Odmítnutí seniorů*: na starší lidi je nahlíženo jako na neschopné dalšího vzdělávání; senioři nepatří do kategorie účastníků vzdělávání, která je pro organizátory vzdělávacích aktivit atraktivní;
- *Koncept aktivizace v kontextu sociálních služeb*: jedná se o vzdělávací aktivity, které probíhají v zařízeních sociálních služeb (např. domovy pro seniory), přičemž vzdělávání představuje určitou formu aktivity a nabídky využití volného času v sociálních zařízeních;
- *Princip participace*: na účast seniorů při vzdělávacích akcích je nahlíženo jako na užitečnou činnost nejen pro ně, ale i pro celou společnost, jelikož starší lidé

mají možnost smysluplné účasti v sociálních rolích a podílet se na společenském životě;

- *Seberealizace*: by v žádném případě neměla být podceňována ani v pozdních fázích ontogeneze, ba naopak, protože vzdělávání pomáhá k osobnímu rozvoji apod. (Špatenková, Smékalová, 2015).

Základní premisou pro jakékoliv vzdělávací aktivity seniorů je, že schopnost učení člověka je možná ve všech etapách života, a to i ve stáří. Ve stáří má však vzdělávání a učení svá specifika, kterými jsou např.: pokles rychlosti přijímání a zpracování informací, což však lze nahradit přesností, jistotou, ale hlavně vyšším pocitem odpovědnosti. Důležitou roli hraje také motivace seniorů. Význam má především motivace *vnitřní*, která vychází z vlastních pohnutek jedince. V seniorském období je vzdělávání dobrovolná činnost, kterou účastník vykonává na základě vlastního rozhodnutí a sám si volí její obsahové zaměření. Protože *vnější* motivace bývá u seniorů v případě vzdělávání minimální, je vnitřní motivace považována za nejvhodnější. (Špatenková, Smékalová, 2015).

Beneš (2008) uvádí, že motivace vzdělávání seniorů závisí hlavně na stupni dosaženého vzdělání, dřívější účasti na dalším vzdělávání a na druhu vzdělání, účasti na kulturním životě, sociální aktivitě v rodině a mimo rodinu, politické angažovanosti, prosazování zájmů seniorů apod. Vzdělávání může být pro seniory také koníčkem, zájmem o poznání. Častou motivací je touha po sociálních kontaktech, očekávání okolí, snaha najít smysl života ve vědomí vlastní konečnosti, snaha lépe zvládat tělesné, psychické a sociální změny, ale i udržení vlastních sil. „*Vzdělávání seniorů má často charakter prevence, odstranění a kompenzace deficitů, cílem je udržení tělesných a intelektuálních sil. Vzdělávání starších je na rozdíl od školského a profesního vzdělávání skutečně dobrovolné*“. (Beneš, 2008, s. 90).

4 Senior v silničním provozu

V této kapitole se budeme stručně věnovat problematice související s účastí osob seniorského věku v silničním provozu. V souvislosti s demografickým vývojem je zřejmé, že se stárnutím populace bude stále vyšší podíl seniorů v silničním provozu. Nejedná se pouze o vyšší podíl řidičů motorových vozidel, ale i cyklistů, chodců a přepravovaných osob v prostředcích hromadné dopravy. Se stále zvyšujícím počtem seniorů v silničním provozu stoupá i jejich účast na dopravních nehodách, což se týká i jejich nemalého podílu na dopravních nehodách, při kterých dochází ke zranění seniorů, ale i k vysokému procentu smrtelných zranění.

Mühlpachr (2009) upozorňuje na skutečnost „že *senioři patří k nejzranitelnějším a nejrizikovějším v silničním provozu, a to ať se v dopravním prostředí pohybují jako chodci, cyklisté, jako řidiči motorových vozidel nebo cestující ve veřejných dopravních prostředcích*“. (Mühlpachr, 2009, s. 82).

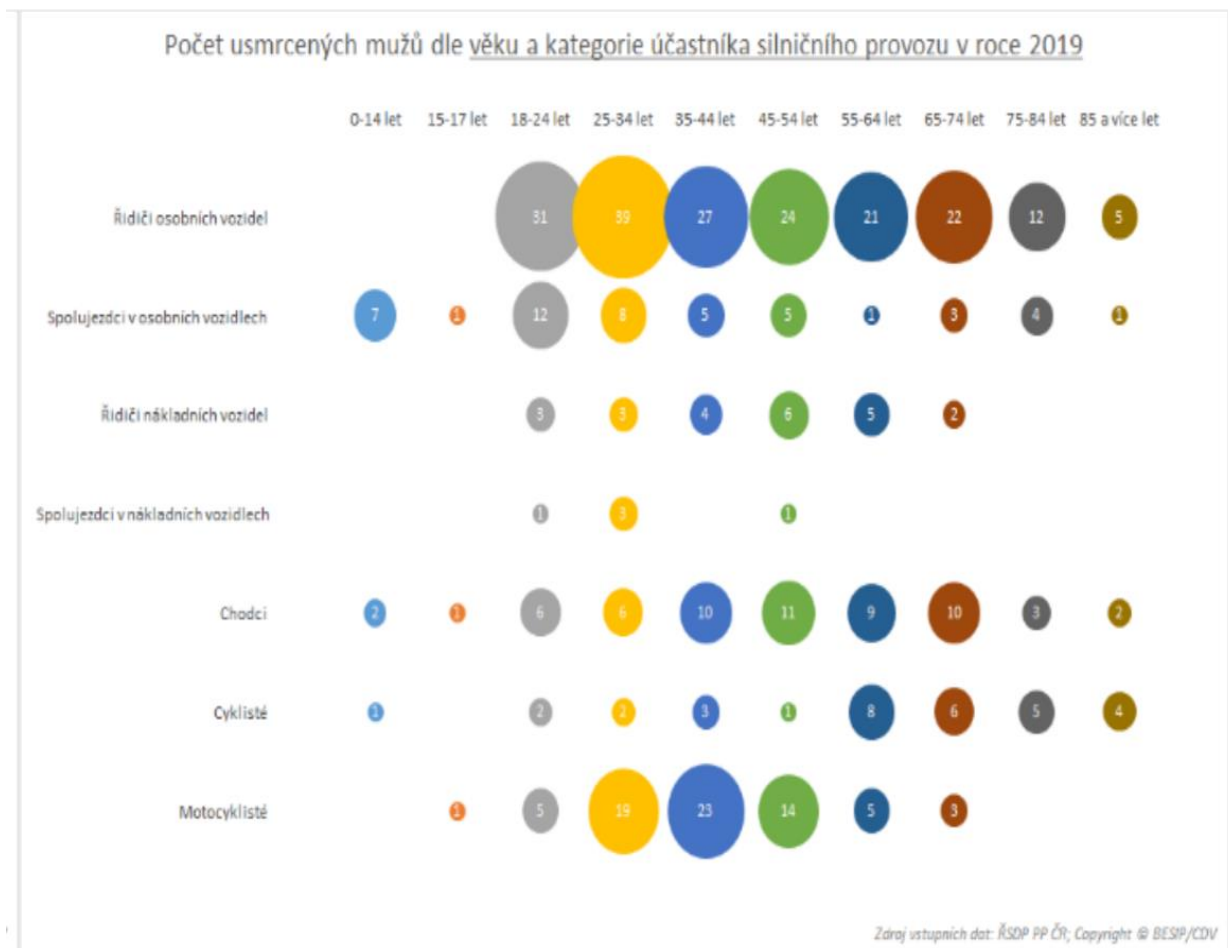
Štikar, Hoskovec, Šmolíková (2003) uvádí, že „*starší lidé jsou jako chodci mnohem více ohroženi než ostatní věkové skupiny. Skoro všechny země vykazují podobný obraz. Úrazy chodců na milion obyvatel příslušné věkové skupiny jsou nejvyšší ve věkových skupinách nad 65 let.* (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2003, s. 207).

Kalvach, Benešová, Grivna (2004) dodávají, že u seniorů je účast na dopravní nehodě druhou nejčastější příčinou vzniku úrazu. V největší četnosti dochází ke zranění chodců při střetu s motorovým vozidlem. K hlavním příčinám střetu chodce seniora s motorovým vozidlem patří zejména pomalá chůze, obtížné překonávání překážek, např. obrubníků; poruchy zraku a sluchu, demence. Vliv na zranění a úmrtnosti chodců seniorů nesou i bezohlední řidiči, kteří nesníží rychlost v místech, kde senioři přecházejí přes silnici. Významný podíl na zranění seniorů tvoří zvláště ve venkovských oblastech i cyklisté. Hlavní příčiny u zranění cyklistů seniorského věku souvisí s jejich poruchami zraku a sluchu, instabilitou, závratěmi, převážením nákupu na řídicích jízdního kola apod. U přeživších osob dochází často k trvalým následkům, které snižují kvalitu života.

Ze statistických údajů Policejního prezidia České republiky, Ředitelství služby dopravní policie za rok 2019 vyplývá, že na silnicích v České republice došlo v roce

2019 celkem k 547 usmrcením osob⁴. (Policie ČR, 2020). Z tohoto počtu bylo celkem 122 osob starších 65 let, což činí 22,3 % z celkového počtu usmrcených osob. Z uvedených 122 usmrcených osob bylo 51 řidičů osobních a nákladních motorových vozidel, 16 spolujezdců, 4 motocyklisté, 16 cyklistů a 35 chodců⁵. (Ministerstvo dopravy, 2020). Podle uvedených dat, je zřejmé, že uvedená kategorie osob má nejvyšší podíl na úmrtnosti při dopravních nehodách a jedná se tak o nejzranitelnější skupinu osob. Z celkového počtu smrtelných zranění tvoří dvě třetiny muži a jednu třetinu ženy (viz graf č. 3 a č.4). (Ministerstvo dopravy, 2020).

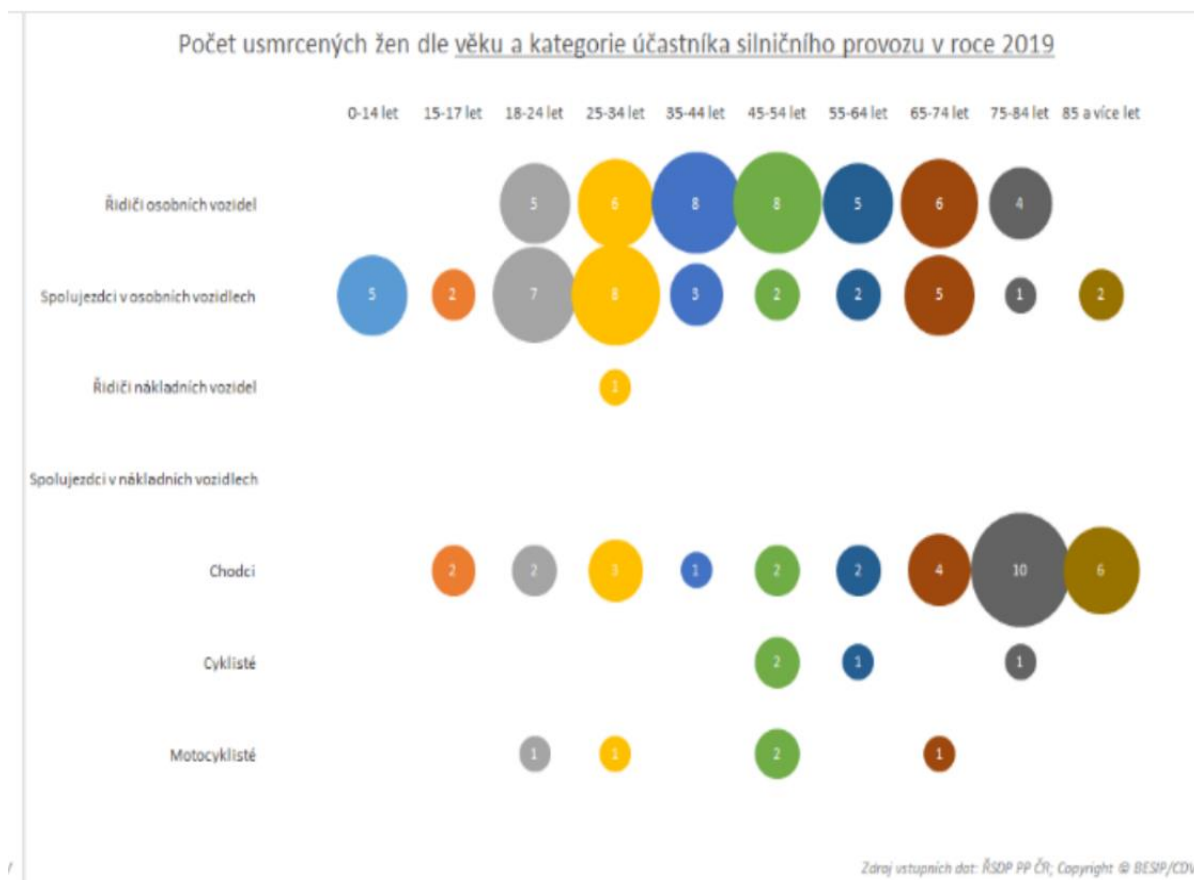
Graf č. 4: Počet usmrcených mužů dle věku a kategorie účastníka silničního provozu v roce 2019, (Zdroj Ministerstvo dopravy 2020, Strategie dopravy, příloha č. 2, str. 8)



⁴ <https://www.policie.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-za-rok-2019.aspx>

⁵ <https://ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Priloha-2-Analyticke-podklady-ke-klicovym-ukazatelum.pdf>

Graf č. 5: Počet usmrcených žen dle věku a kategorie účastníka silničního provozu v roce 2019, (Zdroj Ministerstvo dopravy 2020, Strategie dopravy, příloha č. 2, str. 7)



5 Řidič senior

V této obsáhlé kapitole se bude věnovat problematice související s řízením motorových vozidel. V úvodu uvedu statistická data k počtu držitelů řidičského oprávnění skupiny B v České republice, poté provedu stručný exkurz do legislativní normy v oblasti udělování řidičských oprávnění. V podkapitole *Řidič senior* se budu věnovat problematice související s řízením motorových vozidel seniory, kde vycházím z odborné literatury různých autorů a z legislativních norem zabývajících se řidičským oprávněním řidičů nad 65 let.

5.1 Řidič

V dnešní moderní době je pro značnou část populace řízení motorového vozidla běžnou a každodenní součástí našeho života. Mobilita přináší pocit samostatnosti, svobody, volnosti apod. Mobilita nás provází prakticky na každém kroku, ať už se jedná o profesní činnost nebo volnočasové aktivity.

Z údajů ministerstva dopravy v České republice v roce 2019 vlastnilo řidičské oprávnění skupiny B celkem 6,8 milionu řidičů. Z uvedeného počtu řidičů bylo více než 1,4 milionů řidičů starších 65 let, což činí zhruba jednu pětinu z celkového počtu řidičů vozidel skupiny B, přičemž z demografického vývoje je zřejmé, že se tato skupina bude nadále zvětšovat. (Matoušek, 2020).

Zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen zákon o silničním provozu), je pojem řidič definován v Hlavě I v ustanovení § 2 písm. d) zákona o silničním provozu: *„řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti“*. (Česko, 2020, zákon o silničním provozu). Kdo může řídit motorové vozidlo je upraveno v Hlavě II v ustanovení § 3 zákona o silničním provozu. Jedná se o osoby, které jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného Českou republikou, státy EU a jinými státy podle mezinárodní smlouvy, kterými je Česká republika v oblasti silničního provozu vázána a žadatelé o řidičské oprávnění pod odborným dohledem učitele autoškoly, který se podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z řízení motorového vozidla. Problematika řidičských oprávnění a řidičských průkazů je upravena v Hlavě III zákona o silničním provozu. Základním ustanovením v § 80 je uvedeno, že *„Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno“*. (Česko, 2020, zákon o silničním provozu). V mé diplomové práci se zabývám řidiči, kteří vlastní řidičské oprávnění pro řízení motorových skupin vozidel B, kde jsou podle ustanovení § 80a odst. 1 písm. f) Zákona o silničním provozu, *„zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až e), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti 1. nepřevyšující 750 kg, 2. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3500 kg, nebo 3. převyšující 750 kg, pokud největší*

povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3500 kg, ale nepřevyšuje 4250 kg, jedná-li se o řidičské oprávnění v rozšířeném rozsahu“. (Česko, 2020, zákon o silničním provozu).

Další podmínky pro udělení a držení řidičského oprávnění jsou vymezeny § 82 Zákona o silničním provozu. Podmínkou je, aby osoba dosáhla tímto zákonem stanoveného věku (pro skupinu B se jedná o věk minimálně 18 let), osoba musí být k řízení motorových vozidel zdravotně a odborně způsobilá, na území České republiky má obvykle bydliště nebo zde minimálně 6 měsíců studuje, plní další podmínky stanovené zákonem o silničním provozu, nemá vyslovený zákaz činnosti spočívající v řízení motorových vozidel, v rámci exekuce nemá pozastaveno řidičské oprávnění, nemá v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů, není v držení řidičského oprávnění vydaného jiným členským státem a pokud se nezavázala zdržet se řízení motorových vozidel ve zkušební době v rámci trestního stíhání. (Česko, 2020, zákon o silničním provozu).

5.2 Řidič senior

Hlavní koordinační subjekt a expertní orgán v oblasti lidského činitele a bezpečnosti silničního provozu v České republice – oddělení BESIP Ministerstva dopravy České republiky (dále jen BESIP) uvádí, že *„zajištění mobility ve stáří znamená být schopen účastnit se společenských aktivit a podílet se na životě společnosti. A podle posledních studií je právě automobil prostředkem, který splňuje potřeby seniorů v individuální mobilitě“.* (Ministerstvo dopravy, 2021). BESIP odkazuje na fakt, že podle posledních studií využívá automobil pro zajištění své mobility ve stáří až dvě třetiny seniorů. A právě senioři jsou jednou z nejvíce zranitelných skupin v silničním provozu, ač už mezi řidiči nebo ostatními účastníky silničního provozu, jak již bylo zmíněno výše. (Ministerstvo dopravy, 2021).

Také Mühlpachr, (2009) podotýká, že pro seniory je dopravní obslužnost velice důležitým aspektem, jelikož dopravní problematika pro seniory souvisí se zajištěním dostupnosti nejrůznějších aktivit, soběstačností v rámci zajišťování osobních záležitostí a účasti na společenském životě. Významným aspektem je pro seniory i skutečnost, že řízení motorového vozidla často potvrzuje subjektivní zdatnost a svébytnost seniorů. Mühlpachr poukazuje ale rovněž na fakt, že po 65. roce věku stoupá riziko účasti na dopravní nehodě, přestože senior dopravní nehodu sám

nezaviní, ale nedokáže jí např. vzhledem k pomalejším reakcím nebo reakcí na krizovou situaci zabránit. Důležitým faktorem bývá i vyvolání kolizních situací zapříčiněných přehnaně opatrnou a pomalou jízdou, která omezuje plynulost silničního provozu. Ve vyšším věku je proto nutné dodržovat i zásady v oblasti bezpečného řízení, mezi které patří: odpočinek před jízdou, přerušování jízdy na delší vzdálenost, vyhýbání se jízdám za snížených povětrnostních podmínek (snížená viditelnost), ale i jízdě v dopravních špičkách; přizpůsobení rychlosti jízdy v souvislosti se zpomalováním reakční doby, zejména dodržením většího odstupu za předním vozidlem; a v neposlední řadě i kritičnost řidiče samého k bezpečnému řízení vozidla. (Mühlpachr, 2009).

Svátková (2010) odkazuje na americký výzkum serveru AutoInsurance, kde je upozorněno, že nejrizikovější skupinou řidičů jsou mladí nezkušení řidiči do 24 let, kteří v přepočtu na ujeté kilometry způsobí většinu dopravních nehod (69,5 dopravních nehod na 100 000 řidičů). Věková kategorie řidičů nad 65 let je až na předposledním místě (22,1 nehod na 100 000 řidičů). Při přepočtu dopravních nehod vzhledem k ujetým kilometrům mladí řidiči do 24 let věku stále zůstávají na prvním místě (2 434 dopravních nehod na 100 milionů km), ale hned za nimi následují řidiči ve věku nad 65 let (1 466 dopravních nehod na 100 milionů km), což je výrazně víc při srovnání s populací řidičů ve věku od 25 do 64 let (522 dopravních nehod na 100 milionů km). Autorka publikace upozorňuje *„starší řidiči mají i více fatálních nehod s následkem smrti, i lehká nehoda je pro seniory nebezpečnější než pro mladší jedince, což se přisuzuje spíše větší zranitelnosti staršího organismu než riskantní jízdě. Úmrtnost na následky dopravních nehod je ve skupině řidičů nad 75 let 9× vyšší než u dospělých řidičů ve věku 25–74 let“*. (Svátková, 2010, s. 437).

Maximální věk pro řízení motorových vozidel není v České republice zákonem o silničním provozu nijak upraven. K věkové skupině řidičů nad 65 let, která je předmětem mého bádání, v zákoně o silničním provozu směřuje pouze ustanovení § 87 odst. 3, které se týká pravidelných lékařských prohlídek, kde je uvedeno, že pravidelným lékařským prohlídkám je řidič *„...povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky“*. (Česko, 2020, zákon o silničním provozu). Pokud řidič výše uvedených věkových kategorií není držitelem zákonem platného posudku zdravotní způsobilosti (ve smyslu vyhlášky

č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), naplňuje tak skutkovou podstatu přestupku ve smyslu ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 4. zákona o silničním provozu, za který mu ve správním řízení hrozí sankce pokuty od 5 000 do 10 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v řízení motorových vozidel od 6 měsíců do jednoho roku. Vyhláškou č. 277/2004 Sb., *vyhláška o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem.* (dále jen vyhláška č. 277/2004 Sb.). Vyhláška č. 277/2004 Sb., *„...upravuje podrobnosti o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat“.* (Česko, 2018, vyhláška č. 277/2004 Sb.). Přílohou vyhlášky č. 277/2004 Sb., jsou formuláře: *„Prohlášení posuzované osoby ke své zdravotní způsobilosti“*; *„vzor Lékařského posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel a popis nemocí, vad, nebo stavů, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel“.* (Česko, 2018, vyhláška č. 277/2004 Sb.). Obsahem samotného vyšetření je podle uvedené vyhlášky č. 277/2004 Sb., např.: vyšetření stavu a poruch zraku, sluchu, vad nebo stavu svalové a kosterní soustavy a pojivové tkáně, oběhové soustavy, kardiovaskulárního systému, srdce, cév, chlopní, hypertenze, diabetes, vad nebo stavu nervové soustavy, epilepsie, syndromu obstrukční spánkové apnoe a jiných poruch spánku ovlivňujících bdělost, duševních poruch, závislosti na požívání alkoholu a jiných návykových látek. Zdravotní způsobilost je posuzována registrujícím praktickým lékařem nebo lékařem závodní preventivní péče, který pak na základě prohlášení žadatele a výsledku lékařské prohlídky, popř. dalších vyšetření vydává posudek. Náklady spojené s posouzením zdravotní způsobilosti jsou hrazeny žadatelem. (Česko, 2018, vyhláška č. 277/2004 Sb.).

Svátková (2010) upozorňuje, že *„řízení je komplexní činnost zahrnující zrakové, kognitivní a psychomotorické dovednosti, které mohou být ve vyšším věku narušeny. Při posuzování se pozornost obvykle zaměřuje na komorbidity a aktuální fyzický stav, ale nebere se vždy v úvahu psychická způsobilost k řízení a souběžná medikace, která může schopnost řízení negativně ovlivnit. Při stárnutí se zhoršují smysly – slábne zrak a sluch, zpomalují se reflexy, ubývá fyzické zdatnosti. Degenerativní změny a bolesti*

pohybového aparátu mohou omezovat pohyby hlavou i končetinami. Zhoršuje se schopnost přizpůsobovat se novým podmínkám, ubývá duševní výkonnosti, prodlužuje se reakční doba“. (Svátková, 2010, s. 437–438).

Také Štikar, Hoskovec, Štrikarová (2003) podotýkají, že *„řízení dopravního prostředku je komplexní úloha zahrnující řadu aspektů jako senzomotorickou koordinaci, reakční dobu usuzování, pozornost, emoce, motivaci a schopnost vytvářet dovednost učení“.* (Štikar, Hoskovec, Štrikarová, 2003, s. 57). Autoři publikace rovněž dodávají, že v rámci výzkumu lze zkoumat jednání řidiče, který ovládá své vozidlo, přičemž jde měřit:

- *činnost řidiče* (např. měření počtu pohybů s volantem při přímočaré jízdě, měření pozornosti, měření různých pohybů končetin);
- *zrakové vnímání* (oční pohyby, vjem pohybu a rychlosti jízdy, vnímání barev, vnímání za špatné viditelnosti);
- *sluchové, hmatové a čichové vnímání;*
- *pozornost;*
- *paměť;*
- *rozhodování;*
- *jednání;*
- *měření chyb při vnímání, rozhodování a jednání.*

Chování řidiče se dá zaznamenat např. graficky, využitím počítačové techniky, popř. videotechnikou. Využít lze také zkušeného pozorovatele nebo již zmíněnou videotechniku, což umožňuje objektivní charakteristiku činnosti řidiče v konkrétních dopravních podmínkách. K takovému výzkumu poslouží i simulátor. (Štikar, Hoskovec, Štrikarová, 2003).

Svátková (2010) uvádí, že zůstat aktivním řidičem co nejdéle je snahou každého z nás, jelikož řízení motorových vozidel tvoří důležitou součást našeho života. Proto je potřebné zjistit, zda řidiči staršího věku se ještě mohou silničního provozu jako řidiči účastnit nebo zda je to již riskantní. Svátková (2010) upozorňuje, že v různých zemích se posuzování schopnosti bezpečného řízení řidičů seniorského věku liší. Řidič seniorského věku se např. v USA, Austrálii a Finsku, musí při dosažení věku 70 nebo 75 let podrobit různým klinickým vyšetřením nebo dopravním zkouškám. V jiných

zemích např. v Německu, Švédsku platí řidičský průkaz celoživotně, přehodnocení následuje v případě, že řidič spáchá více přestupků a zaviní více nehod.

Také Benešová (2003) poukazuje na skutečnost, že v některých evropských státech nejsou pravidelné lékařské prohlídky u řidičů seniorského věku povinné, a kromě již zmíněného Německa a Švédska, vyjmenovává např. Velkou Británii, Rakousko, Francii, Polsko a Norsko. V Nizozemsku, Islandu, Švýcarsku a Monaku, jsou pravidelné prohlídky povinné až po dosažení věku 70 let a poté každoročně. Ve Finsku jsou pravidelné lékařské prohlídky povinné již od věku 45 let a pak každých 5 let. V Lucembursku jsou prohlídky povinné od 50 let, poté každých 10 let až do dovršení 70 let, poté každé 3 roky a od dovršení 80 let, každoročně. Ve Španělsku povinnost podrobit se pravidelné lékařské prohlídce vzniká při dosažení věku 60 let, poté každých 5 let a při dovršení věku 70 let je prohlídka povinná každý rok. (Benešová, 2003).

Jak jsem již uvedl, tak podmínky pro řidiče starší 65 let jsou definovány v zákoně č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a vyhláškou č. 277/2004 Sb., vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. *„Zákon však přesně nestanovuje ani metodiku vyšetření ani kritéria nezpůsobilosti k řízení motorových vozidel. Posuzování je tedy velmi individuální záležitostí“*. (Svátková, 2010, s. 437). Ovlivňující faktory směřující k bezpečnému řízení motorových vozidel seniory Svátková (2010) rozdělila do čtyř skupin:

1. *„Fyziologické změny související se stárnutím (poruchy zraku, zhoršená pohyblivost...);*
2. *Akutní a chronické nemoci;*
3. *Kognitivní postižení (pozornost, reakční doba, exekutivní funkce...);*
4. *Konkomitantní medikace“*. (Svátková, 2010, s. 437).

Při posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel u řidičů seniorského věku je nutnost zhodnotit zejména: *„základní funkce nezbytné pro bezpečnou jízdu – vizus, motoriku a kognitivní funkce“*. (Svátková, 2010, s. 438). Autorka pak ve své publikaci popisuje konkrétně jednotlivé části vyšetření, na které by se měl posuzující lékař zaměřit. Příkladem uvádím vyšetření motoriky: *„Otáčení hlavy do stran („podívejte se přes rameno jako při couvání“), vyšetření pohyblivosti ramen a paží („předstírejte, že držíte volant a co nejvíce jím zatočte doleva i doprava“),*

vyšetření síly rukou, vyšetření dorzální a plantární flexe špičky nohou („sešlápněte a uvolněte pedál“). (Svátková, 2010, s. 438). Závěrem Svátková dodává, že důležité je i zjišťování, jak dlouho řidič senior vlastní řidičský průkaz, jeho zkušenosti, průměrný počet ročně najetých kilometrů, zda v poslední době nespáchal závažnější dopravní přestupky a nehody, od rodinných příslušníků verifikace jeho jízdní dovednosti. V potaz je dobré vzít i charakterové vlastnosti, určitá zpomalenost nemusí být vždy na škodu, jelikož ta může být kompenzována zkušenostmi, předvídavostí apod., ale naopak agresivita a impulsivita jsou rizikovými faktory. V rámci posuzování schopnosti řízení motorových vozidel seniory je nutné postupovat individuálně a komplexně, je potřeba zhodnotit jak tělesnou, tak i psychickou způsobilost k řízení, neboť čím více je přítomných rizikových faktorů, tím je větší riziko chybovosti při řízení. Rovněž by se nemělo paušálně podceňovat řízení starších řidičů, neboť to nemá své opodstatnění, protože řada z nich jezdí i přes svůj vyšší věk zcela bezpečně. V rámci zvýšení bezpečnosti je nutné provádět pravidelné lékařské prohlídky, a to i častěji, než je dáno zákonem. Pokud je předpoklad, že dojde ke ztrátě způsobilosti k řízení, je nutné to s takovým řidičem (pacientem), ale i s jeho rodinnými příslušníky prodiskutovat, jelikož ztráta řidičského oprávnění je citlivé téma, jež může u řidiče seniora vyvolat negativní emoční reakci. (Svátková, 2010).

Mühlpachr (2008) upozorňuje na problém související s adekvátní kontrolou způsobilosti k řízení motorových vozidel seniorskými řidiči. Zdůrazňuje fakt, že *„stávající systém více méně formálních lékařských potvrzení (spíše než kontrol) je nedostatečný, eliminuje pouze externí projevy nezpůsobilosti“.* (Mühlpachr, 2008, s. 82). Autor dále poukazuje na výzkum, který proběhl koncem osmdesátých let minulého století ve Velké Británii, kde bylo prokázáno, *„že aktivně řídí i lidé se středním stupněm demence, kteří občas či pravidelně bloudí. Z vyšetřovaného, byť malého souboru několika desítek nemocných se syndromem demence asi 80 % přestalo řídit průměrně 2,3 roku po manifestaci intelektových a paměťových změn a 20 % v době výzkumu dosud řídilo, průměrně 4,5 roku od manifestace choroby“.* (Mühlpachr, 2008, s. 82). Mühlpachr k tomuto varovnému zjištění uvádí, že řešením by mělo být zavedení povinných psychologických vyšetření, na místo dosavadních lékařských prohlídek. Problém však vidí v otázce kapacit, zvýšených nákladů, následné restrikce řidičů, kteří při vyšetření neuspějí, řidičů, kteří nejedí a své řidičské oprávnění mají pouze jako svou image. Odkazuje i na skutečnost, že řidiči senioři mají závažný problém

s adaptabilitou na technické novinky související např. s novým vybavením vozidel, jako jsou navigační systémy, zařízení, které pomáhá udržovat bezpečný odstup mezi jednotlivými vozidly apod., jež mají ulehčit řidiči řízení. U řidičů seniorů mohou nové technologie vyvolat strach a vést ke zmatenému a konfliktnímu chování v silničním provozu. (Mühlpachr, 2008).

Štikar, Hoskovec, Šmolíková (2003) zdůrazňují, že v otázce řidičské způsobilosti u řidičů seniorského věku je důležité rozlišovat, jestli se chce člověk v pokročilém věku naučit řídit motorové vozidlo nebo jestli hodlá dále motorové vozidlo řídit. *„Praxe totiž pomáhá udržovat dovednosti na dobré úrovni i tehdy, když nastává úbytek některých duševních i tělesných funkcí“.* (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2003, s. 197). Autoři dále upozorňují na skutečnost, že *„zvýšení nehodového rizika nezpůsobuje proces stárnutí sám o sobě, ale s věkem související nemoce a poškození narušující řidičské dovednosti. Obecně lze hovořit i o vlivu demence, která doprovází jak kortikální demence (např. demence Alzheimerova či Pickova choroba), tak subkortikální demence (např. Parkinsonova a Huntingtonova choroba).“* (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2003, s. 199).

V souvislosti s hranicí věkového limitu řidičů, vznikla v Itálii debata, kdy poslanec tehdejšího italského vládního uskupení Mario Valduci, který byl zároveň předseda parlamentní komise pro dopravu, navrhoval, aby byly seniorům starším 80 let řidičské průkazy odebírané. Jako důvod uvedl, že řidiči uvedeného věku nemají již dostatečně rychlé reakce. Uvedl, že *„je třeba uvažovat o věkovém limitu, hranici, za kterou už není možné řídit. (...) Mohlo by to být 80 nebo 85 let, o tom je možné diskutovat“.* (MF DNES, 2010).

K závěru této kapitoly bych odkázal na Štikara, Hoskovce, Štrikarovou (2003) kteří uvádějí 4 věcné a etické důvody, proč by bylo zavedení platné hranice pro držení řidičského průkazu neetické:

- 1) je nutné rozlišovat chronologický a biologický věk (důležitý je biologický věk, který má souvislost s výkonností, proto by vyhlášení, že řidič musí odevzdat řidičský průkaz v určitém věku, bylo věcně nezdůvodnitelné);
- 2) dle analýzy dopravní nehodovosti je zřejmé, že senioři jsou ohrožení v silničním provozu více jako chodci, než řidiči automobilů;

- 3) starší řidiči jsou závislí na svém vozidle, jelikož je potřebují k udržování sociálního kontaktu, nákupům apod. Řízení vozidla a vozidlo je také symbolem prestiže a kompetence;
- 4) odebráním řidičského průkazu seniorovi pouze z důvodů chronologického věku by symbolizovalo sociální vyřazení ze skupiny řidičů automobilů a s tím souvisí ztráta velké svobody. (Štikar, Hoskovec, Štrikarová, 2003).

Místopředseda Sdružení praktických lékařů ČR MUDr. Petr Šonka v rozhovoru s redaktorkou serveru iDNES.cz uvedl, že v rámci vyšetření řidičů seniorů jsou dotazovány manželky posuzovaných řidičů, jestli se cítí ve vozidle bezpečně. Dodává, že se v rámci své praxe setkává s tím, že do jeho ordinace docházejí bezradní příbuzní a žádají ho o nevydání potvrzení pro řidiče seniora, protože se s ním necítí ve vozidle bezpečně. Zmíněný lékař však také sdělil, že mnoho jiných lidí pozná, kdy přestat vozidlo řídit a lékaři nemusí nijak zasahovat. Pokud však pacient vzdoruje, může ho lékař poslat na speciální dopravně-psychologické vyšetření. Takové vyšetření však není hrazeno pojišťovnou. (Smutná, 2016).

Další členka Sdružení praktických lékařů ČR MUDr. Irena Moravíková, v rozhovoru s redaktory webového serveru ZdravéZprávy.cz zmínila, že v případě, kdy jsou praktickým lékařem v rámci vyšetření řidiče seniora zjištěné nesrovnalosti, má lékař možnost sám zahájit léčení nebo také může žadatele odeslat ke specializovanému vyšetření jiného odborného lékaře nebo k psychologickému vyšetření. Praktický lékař se k žádosti posuzovaného vyjádří až po výsledku takových vyšetření. MUDr. Moravíková dále upozorňuje na skutečnost, že při zjištění onemocnění, kde je striktně vyhláškou zakázáno řízení motorových vozidel (např. srdeční arytmie, epilepsie, psychická onemocnění apod.), není problém o řízení motorových vozidel rozhodnout a kladné potvrzení nevydat. Rozdíl nastává v případě, kdy u řidiče seniora dochází k postupnému ochabování smyslů, tempa a zpomalování jeho reakcí. Poté vznikají u lékařů pochybnosti, protože lékaři neřeší jen zdravotní stav řidiče seniora, ale i jeho sociální situaci. Pro lékaře se jedná o velmi těžké rozhodování, např. při posuzování seniora, který bydlí na vesnici, kde není dopravní obslužnost, chybí obchod, pošta i lékař, seniora, jenž žije osamocen, jehož děti bydlí daleko. Zodpovědnost zůstává na lékaři, který musí objektivně rozhodnout. V mnoha případech praktickým lékařům pomůže rada odborného lékaře, který doporučí kompenzační pomůcku, např. naslouchadla, brýle, nebo sdělí praktickému lékaři, za

jakých podmínek může senior vozidlo řídit. Praktický lékař má možnost seniorovi omezit řízení vozidla, např. za šera nebo v noci, může také požadovat speciální technickou úpravu vozidla, např. ruční ovládání brzdy nebo spojky. Dalším řešením je lékařem vydané potvrzení o možnosti řízení motorového vozidla seniorem na kratší dobu, než je zákonem stanovená další periodická prohlídka. Zákonnou povinností praktického lékaře je příslušným úřadům nahlásit skutečnost, že senior pozbyl schopnost k řízení motorových vozidel. MUDr. Moravíková doporučuje od věku 75 let provádět prohlídky u seniorských řidičů každý rok s odůvodněním, že po uvedeném věku se zdravotní stav seniorů mění velmi rychle. (ZdravéZprávy, 2019).

Vzhledem k uvedeným skutečnostem v této kapitole se plně ztotožňuji s názorem Mühlpachra (2008), který je pro zavedení povinných psychologických vyšetření u řidičů seniorského věku, jelikož stávající systém lékařských kontrol není podle něj dostatečný a soustředí se více méně na viditelné projevy nezpůsobilosti k řízení motorových vozidel a jedná se o více méně formální lékařské potvrzení žádosti. Je zřejmé, že zavedení psychologických vyšetření by vyžadovalo zvýšení kapacit odborných pracovníků, kteří by taková vyšetření prováděli, a zvýšení finanční zátěže, ať už pro žadatele, popř. zdravotní pojišťovny nebo stát. K zavedení takových povinností by byla nutná také legislativní úprava. Souhlasím i s názorem místopředsedy Sdružení praktických lékařů ČR MUDr. Petrem Šonkou, který se o zdravotní stav řidičů seniorů zajímá i od jejich rodinných příslušníků. Stejně jako MUDr. Irena Moravíková se domnívám, že po dovršení věku 75 let by se měly pravidelné kontroly řidičů seniorů provádět pravidelně každý rok, jelikož se jejich zdravotní stav může velmi rychle změnit.

6 Strategické a legislativní dokumenty, preventivní a vzdělávací programy v ČR

Následující kapitola je zaměřena na strategické cíle, legislativu upravující získávání řidičských oprávnění a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v ČR, preventivní kampaně v oblasti bezpečnosti a plynulosti v silniční dopravě v rámci ČR a představení vzdělávacích programů pro řidiče motorových vozidel. V poslední podkapitole podrobněji představím vzdělávací projekt *Jedu s dobou*, který je určen pro řidiče věkové kategorie nad 65 let.

6.1 Strategické cíle Ministerstva dopravy ČR

Vláda České republiky schválila dne 4. ledna 2021 usnesením č. 8 „Strategii BESIP 2021-2030“ (dále jen Strategie). Hlavním cílem Strategie je snížení počtů obětí a počtu těžkých zranění při dopravních nehodách do roku 2030 na polovinu. (Ministerstvo dopravy, 2021). Strategie navazuje na *Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011–2020*, respekt. na Bílou knihu Evropské komise 2002-2010. Priority, které jsou obsahem strategie, jsou v plném souladu s cíli, jež byly stanoveny členskými státy Evropské unie a Organizace spojených národů. Cílem strategie je snížení počtu usmrcených osob a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích do roku 2030 vůči výchozímu stavu⁶ na polovinu. (Ministerstvo dopravy, 2020). „Základní filozofií Strategie je potvrzení VIZE NULA, ke které se v následující dekádě chce ČR významně přiblížit. VIZE NULA považuje za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění. Pro naplnění této vize je nutné vytvářet bezpečný systém, jehož součástí jsou účastníci provozu, vozidla a dopravní infrastruktura. Právě bezpečné chování účastníků silničního provozu, bezpečné vozidlo a bezpečná infrastruktura tvoří základní pilíře Strategie“. (Ministerstvo dopravy, 2020, s. 5).

Obrázek č. 1: Schéma „Strategie BESIP 2021-2030“ a „Vize nula“, (zdroj Ministerstvo dopravy, 2020)



⁶ Pozn. Za výchozí stav se dále v dokumentu uvažoval rok 2020. Na zasedání High Level Group on Road Safety EU dne 1. prosince 2020 byl diskutován vliv pandemie COVID-19 na následky nehodovosti v rámci zemí EU. Bylo přijato usnesení, že definice výchozího stavu bude určena na zasedání CARE v únoru 2021. Pravděpodobné varianty výchozího stavu jsou: 1) rok 2019, 2) průměr let 2017-2019; (zdroj Ministerstvo dopravy, 2020, dostupné online 4.2.2021 na): <https://www.ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

Na základě poznatků z analytických podkladů byly strategické pilíře rozděleny do čtyř pilířů. „*Pro vytvoření bezpečného systému je zásadním faktorem tzv. bezpečné chování*“. (Ministerstvo dopravy, 2020, s. 15). Ministerstvo dopravy (2020) dále dodává, že základům bezpečného chování se učí děti v předškolním věku od svých rodičů a v mateřských školách, poté pokračují po celou dobu školního věku až k získání řidičského oprávnění. Vzdělávání široké veřejnosti je zpravidla omezené na informační a osvětové kampaně v médiích. Klíčovou roli ve vzdělávání v oblasti BESIP by měly mít systematické a víceúrovňové vzdělávání (např. výcvik žáků na dětských hřištích), organizace kvalitní teoretické výuky a praktického výcviku v autoškolách, ale také následné vzdělávání po celou dobu řidičské praxe. Chování účastníků silničního provozu není ovlivněno pouze jeho řidičskými schopnostmi, ale ovlivňuje jej řada dalších faktorů, mezi které patří postoje, hodnoty, získané informace, zdravotní stav, popř. únava nebo momentální emoční stav. „*Ze strategického pohledu je důležité se zaměřit na změnu postojů veřejnosti tak, aby se posílilo ohleduplné chování, vzájemný respekt účastníků silničního provozu a ochrana těch nejzranitelnějších – chodců a cyklistů. Je třeba si uvědomit, že mezi ně patří také děti, senioři, ženy a rodiče s kočárky, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace*“. (Ministerstvo dopravy, 2020, s. 15-16). Níže popíšu jednotlivé strategické pilíře:

Pilíř č. 1 - Účastníci provozu: V souvislosti s účastníky provozu, byla jako prioritní oblast vytyčena problematika týkající se dodržování rychlostních limitů. Jedná se o oblast s nejvyšším potenciálem směřujícím ke snížení počtu dopravních nehod se závažnými důsledky. „V období let 2011-2019 bylo viníky motorových vozidel v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno 40 % a těžce zraněno 32 % osob. Ačkoliv dochází k nejvýraznějšímu meziročnímu poklesu (meziročně -4,7 % usmrcených, resp. -5,5 % těžce zraněných), platí, že podíl nepřiměřené rychlosti na uvedených následcích nehod je dlouhodobě ze sledovaných příčin nejvyšší“. (Ministerstvo dopravy, 2020, s. 16). Jako druhá prioritní oblast v prvním pilíři byla stanovena problematika *mladých řidičů*. Mladí řidiči patří dlouhodobě vzhledem k nedostatku řidičských zkušeností, ale i často nezodpovědným chováním k nejrizikovějším skupinám v silničním provozu. Jedná se především o mladé muže v kategorii ve věku od 18 do 24 let, u kterých byla častěji zjištěna tendence k adrenalinovému a dravému způsobu jízdy, ale i agresivita při řízení motorového vozidla, což se zásadním

způsobem odráží na podílu dopravní nehodovosti. Jako *další* oblast v prvním pilíři byla určena oblast týkající se dohledu: zda se řidiči plně věnují řízení vozidla (držení hovorového zařízení za jízdy); nad rizikovými účastníky (řidiči opakovaně porušující dopravní předpisy); nad dětmi a mládeží; nad stárnoucí populací (senioři); na zranitelné účastníky (chodci, cyklisté, řidiči motocyklů); nad dodržováním zákazu požívání alkoholu a jiných návykových látek; nad používáním ochranných prvků (zádržné systémy /bezpečnostní pásy/, vč. dětských autosedaček);

Pilíř č. 2 - Infrastruktura: do tohoto pilíře spadá problematika související s *odstraňováním nehodových lokalit*, zejména v zastavěném území obcí, kde je nutné se zaměřit na rozvoj infrastruktury pro nemotorovou dopravu, ale i hromadnou dopravu osob, což má směřovat k omezení provozu počtu motorových vozidel v zastavěných oblastech obcí. Snížení počtů motorových vozidel má vést k poklesu vážných dopravních nehod. „*V letech 2011–2019 bylo v obcích usmrceno 1 702 osob (tj. 31,4 % všech usmrcených v silničním provozu) a 12 534 (53,0 %) osob těžce zraněno. Polovina usmrcených a téměř tři čtvrtiny těžce zraněných v obcích byli zranitelní účastníci dopravy, především chodci a cyklisté*“. (Ministerstvo dopravy, 2020, s. 20). Za využití statistických metod je nutné identifikovat místa, kde dochází ke zvýšenému počtu dopravních nehod, ta je nutné analyzovat a následně přijmout opatření směřující k zamezení vzniku dopravních nehod (např. přestavby křižovatek apod.). V tomto pilíři je důležité zejména zamezit a předcházet srážkám se stromy; zabezpečit železniční přejezdy; zajistit srozumitelnost a předvídatelnost tras; rozlišit dálniční síť, obchvaty měst; umístění srozumitelného a dobře viditelného dopravního značení; koncepce a realizace Smart Cities a C-ITS (chytrých měst a inteligentních dopravních systémů); budování nových odpočívátek a revitalizace stávajících odpočívátek apod.;

Pilíř č. 3 - Vozidla a technologie: prioritní oblastí v tomto pilíři je zavedení tzv. *Balíčku opatření – pokročilé technologie*. Jedná se o opatření schválené zeměmi EU (nařízení EU 2019/2144), ve kterém je mj. zavedena povinnost pro užití pokročilých technologií zabraňujících následkům na životech a zdraví u dopravních nehod u nově vyráběných vozidel. Tyto technologie jsou dnes pouze u některých modelů, většinou v rámci tzv. příplatkové výbavy. Součástí balíčku opatření je:

- vyspělý systém nouzového brzdění vozidla (automatické detekování možné srážky vozidel a aktivace brzdového systému směřujícího k zabránění střetům mezi vozidly);

- usnadnění montáže tzv. alkoholového imobilizéru (určené pro pozdější montáž alkoholových imobilizéru, zabraňujícím znemožnění řízení vozidla řidičem, který je pod vlivem alkoholu);
- systém upozorňujícím na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče;
- systém upozorňující řidiče na jeho rozptýlenost (upozornění, aby řidič věnoval pozornost dopravní situaci);
- zapisovač údajů o událostech (obdoba černé skříňky v letadlech);
- signál nouzového brzdění (světelná signalizace upozorňující ostatní řidiče, že vozidlo prudce brzdí);
- vylepšené bezpečnostní pásy;
- bezpečnostní sklo, které má zaručit lepší ochranu hlavy chodce nebo cyklisty při střetu s vozidlem;
- inteligentní ovládání rychlosti (systém, který bude řidiči pomáhat přiměřenou rychlost daným podmínkám v silničním provozu);
- systém varování řidiče při vybočení z jízdního pruhu;
- ochrana cestujících ve vozidle v případě boční ho nárazu;
- revizní kamera nebo detekční systém ve vozidlech;
- systém sledující tlak v pneumatikách;
- systém varování před střetem se zranitelnými účastníky v silničním provozu (chodci, cyklisté, motocyklisté)
- zlepšení přímého výhledu z místa řidiče (lepší výhled na zranitelné účastníky v silničním provozu).

Zavedení shora uvedených opatření je pravděpodobně největší posun v souvislosti se zvýšením bezpečnosti silničního provozu v rámci celé Evropy od doby zavedení používání bezpečnostních pásů. Dalším důležitým aspektem v tomto pilíři je i postupné zavádění automatizovaných a autonomních vozidel do silničního provozu. Taková vozidla mají značný potenciál směřující ke snížení nehodovosti. Je třeba zdůraznit, že správná funkčnost zmíněných systémů je úzce svázána s bezvadným technickým stavem pozemních komunikací včetně odpovídající údržby a rovněž bezvadným vodorovným i svislým dopravním značením. V opačném případě může být funkce těchto systémů kontraproduktivní. Neméně důležitý požadavek je snížení průměrného

stáří vozidel, dobrý technický stav vozidel, výzkum v oblasti nových bezpečnostních prvků vozidel apod.

Pilíř č. 4 - Systémová opatření: jedná se účinný dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu, který vykonává Policie České republiky a obecní policie. Pro snižování počtu dopravních nehod je vysoký dohled na dodržování pravidel zcela klíčový. S dodržováním pravidel silničního provozu úzce souvisí i vymahatelnost práva, tzn. důsledná vymahatelnost sankcí za jejich porušení, provádění legislativních změn a aktualizací zákonů a vyhlášek souvisejících s bezpečností v silničním provozu.

Pro dosažení strategických cílů je proto podle Ministerstva dopravy nutné:

- zvýšit viditelný dohled policie, kde je nutné se zaměřit zejména na kontrolu dodržování maximální dovolené rychlosti, zákazu požívání alkoholu a jiných návykových látek, nebezpečné předjíždění, věnování se řízení, zaměřit se na chování zranitelných účastníků v silničním provozu (chodci, cyklisté, motocyklisté), používání zádržných systémů;
- zvýšit vymahatelnost nedoplatků pokut za spáchané dopravní přestupky;
- zvýšit počet automatických technických prostředků bez obsluhy sloužících k dokumentování závažných dopravních přestupků;
- zavést elektronické příkazní bloky z důvodů vyšší míry vymahatelnosti práva.

Mezi další důležitou složku patří např.: kvalitní a dostatečné množství technického vybavení policie při výkonu dohledu nad BESIP, ponehodová péče (rychlost zásahu složek IZS, převoz raněných...), zajištění financování a koordinace aktivit BESIPu v rámci stanovených priorit apod. (Ministerstvo dopravy, 2020).

Důležitou roli v předcházení dopravních nehod tvoří prevence. Hartl a Hartlová (2020) uvádějí, že prevence se týká „*předcházení nežádoucím jevům, nehodám, úrazům a nemocem aj*“. (Hartl, Hartlová, 2000, s. 450). Oba autoři dělí prevenci na *primární* – předcházení situacím ve společnosti, které ohrožují situaci v celé populaci. *Primární prevence* může být *nespecifická* (obecná podpora požadované formy chování) a *specifická* (zaměření přímo na konkrétní riziko, např. ve školách besedy směřující k upozornění na nebezpečí užívání drog, zdravotní výchova apod). *Sekundární prevence* – je zacílena na rizikovou skupinu populace (např. prevence

přenosu nemoci AIDS). *Terciální prevence* – je zaměřená na konkrétní jedince, u kterých se již nežádoucí jev pro společnost projevil (např. recidivisté, uživatelé drog – výměna jehel, metadonový program...). (Hartl, Hartlová, 2000).

Pokud budeme hovořit o preventivních programech v oblasti dopravy, tak ty jednoznačně směřují ke snížení dopravní nehodovosti a s ní souvisejících negativních následků pro společnost.

Štikar, Hoskovec, Šmolíková (2006) upozorňují, že podle Hořína (2001) nelze prevenci nehod v silničním provozu zužovat „*pouze na šíření informací, dopravní výchovu a výcvik určitých skupin účastníků silničního provozu*. Výraz „*prevence nehodovosti a dopravní výchova*“ je nepřesný, neboť dopravní výchova je jedna ze součástí prevence nehodovosti. (...) *Prevenci (předcházením) nehod v silničním provozu se obecně rozumí soubor takových opatření, která přímo či nepřímo působí na účastníky silničního provozu s cílem předejít jejich konfliktnímu chování v silničním provozu, které má ve většině případů za následek poškození zdraví nebo věcí*“ (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006, s. 89). Preventivní působení má celou řadu forem, mj.:

- kvalitní legislativa směřující na chování účastníků v silničním provozu;
- dopravně-inženýrská opatření zaměřená na tvorbu bezpečného dopravního prostředí;
- kvalitní výchova i výcvik cílený na jednotlivé účastníky silničního provozu, včetně kvalitního vzdělávání a výcviku v autoškolách;
- kvalitní legislativa v oblasti technického stavu vozidel a stavu pozemních komunikací, s nutností kontroly dodržování všech povinností;
- represe, kterou lze zahrnout také do preventivních opatření. (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006).

6.2 Legislativa upravující získávání řidičských oprávnění a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v ČR

Získávání řidičských oprávnění v České republice je legislativně upraveno zákonem č. 247/2000 Sb., zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (dále jen zákon č. 247/2000 Sb.). Zákon 247/2000 Sb., obsahuje celkem 10 částí, které upravují problematiku provozování autoškol; odborné způsobilosti řidičů; zkoušky odborné

způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění; zdokonalení odborné způsobilosti; státní správy a státního dozoru.

Část pátá, Hlava první zákona č. 247/2000 Sb., je věnována *Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů*. V této části zákona je upraveno, která kategorie řidičů je povinna se podle zákona zdokonalování odborné způsobilosti řidičů podrobovat. Jedná se o řidiče vozidel zařazených do skupiny C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E, kteří jsou v pracovně právním vztahu a v rámci něj řídí vozidla zařazená do patřičných kategorií. Součástí povinného školení je vstupní školení, pravidelné školení a zkouška. Po úspěšném vykonání zkoušky a splnění všech povinností je žadateli příslušným Obecním úřadem s rozšířenou působností proveden do řidičského průkazu záznam o profesní způsobilosti řidiče nebo mu je vydán průkaz profesní způsobilosti řidiče⁷. Pokud řidič výše uvedených skupin není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče, nebo záznamu o profesní způsobilosti řidiče, poruší ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 3. Zákona o provozu na pozemních komunikacích a hrozí mu sankce v podobě pokuty od 5 000 do 10 000,- Kč a zákazu činnosti spočívajícím v řízení motorových vozidel od šesti měsíců do jednoho roku. Zákonem č. 247/2000 Sb., je v § 49 vymezeno, kdo výuku a výcvik provádí. Jedná se o fyzickou nebo právnickou osobu, které byla příslušným Krajským úřadem udělena akreditace k provozování této činnosti. Podmínky pro udělení akreditace a povinnosti provozovatele školících středisek jsou vymezeny zákonem 247/2000 Sb. (Česko, 2021, zákon č. 247/2000 Sb.).

V páté části v Hlavě druhé, je zakotveno „*Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří mají v registru řidičů zaznamenány body v jedné zařazeného do bodového hodnocení*“ (Česko, 2021, Zákon č. 247/2000 Sb.) Ta provádí *Střediska bezpečné jízdy*, kterému udělil příslušný Krajský úřad *vyšší akreditaci k provozování školení bezpečné jízdy*⁸. Jedná se o *dobrovolnou* účast řidiče na školení, jejímž cílem je odečtení celkem 3 bodů z dosaženého počtu bodů, které má řidič zapsány v registru řidiče. Podmínkou absolvování vzdělávacího programu však je, že dotyčný řidič nemá v registru řidičů uvedeno více než 10 bodů, přičemž nesmí mít zaznamenán přestupek, který je ohodnocen zápisem ohodnoceným více než 6 bodů⁹. (Pro příklad uvádím, že

⁷ § 52c zákona č. 247/2000 Sb.

⁸ § 52e zákona č. 247/2000 Sb.

⁹ § 123e zákona č. 361/2000 Sb., § 52d zákona č. 247/2000 Sb.

odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, je ohodnocen zápisem 7 bodů, tzn. že řidič se takového školení nemůže zúčastnit). Po úspěšném ukončení školení je vydáno řidiči střediskem bezpečné jízdy potvrzení, které řidič se žádostí předloží příslušnému registru řidičů obce s rozšířenou působností, který v případě dodržení všech podmínek odepíše řidiči 3 body z celkového počtu zaevidovaných bodů v bodovém hodnocení řidiče¹⁰. Provozovatelé střediska bezpečné jízdy jsou povinni provádět podle plánu školení bezpečné jízdy, přičemž musí být školení bezpečné jízdy zajištěno prostřednictvím kvalifikovaných lektorů bezpečné jízdy. Dále mají za povinnost vést evidenci o provedeném školení, včetně jejich účastníků. Rovněž má středisko za povinnost zaslat příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností seznam účastníků a časem školení, a to ve lhůtě nejpozději 5 pracovních dnů před jeho zahájením¹¹.

Závěrem této kapitoly lze konstatovat, že popsané strategické cíle ČR, legislativní opatření v rámci získávání řidičských oprávnění k řízení motorových vozidel a dalšího zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel společně s preventivními kampaněmi v oblasti a vzdělávacími programy pro všechny skupiny účastníků silničního provozu zcela bezpochybně směřují ke snížení nehodovosti na českých silnicích. Bude však záležet na každém z nás, jak ke snížení nehodovosti přispějeme. Odpovědnost je na každém jedinci v silničním provozu a netýká se pouze represe ze strany policie a ostatních složek státní moci. Výchova k bezpečnosti v silničním provozu musí být utvářena již od útlého předškolního věku rodiči, dále musí procházet napříč celým školním věkem, až po získání řidičského oprávnění v autoškolách a následném vzdělávání řidičů všech kategorií. Rozvíjet ji mohou preventivní kampaně a osvěta tak, aby vše směřovalo ke zvýšení bezpečnosti provozu na českých, ale i evropských silnicích.

6.3 Preventivní kampaně v ČR

Jak jsem již ve své práci uvedl, prevence v oblasti dopravní výchovy je velice důležitá napříč všemi věkovými skupinami účastníků silničního provozu, ať už se jedná o děti, mládež i dospělé osoby všech věkových kategorií. Štikar, Hoskovec, Štikarová (2003) podotýkají, „že *dopravní výchova musí občanům všech věkových skupin*

¹⁰ § 123e zákona č. 361/2000 Sb.

¹¹ § 52g zákona č. 247/2000 Sb.

zprostředkovat potřebné znalosti a dovednosti. Stoupající motorizace a hustota provozu tento požadavek ještě zdůrazňuje“. (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003, s. 209). Uvedení autoři zastávají názor, že přípravu řidičů je nutné rozšířit, přičemž je žádoucí nadále modernizovat vyučovací metody. *„Plán výchovy k dopravní bezpečnosti má vycházet ze statistiky a rozboru nehodovosti. Statistiky mají osvětlit hlavní zdroje a příčiny dopravních nehod a tím posloužit k tomu, aby byl plán zaměřen na ty problémy a situace, které tvoří jádro úrazovosti“.* (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003, s. 211). V mé práci jsem již uvedl, že senioři patří společně s mladými řidiči do 25 let, chodci, cyklisty a řidiči motocyklů k nejrizikovějším skupinám v silničním provozu. Na tyto skupiny jsou v současné době zaměřeny praktické vzdělávací akce a kampaně.

V celonárodním měřítku je hlavním koordinačním subjektem bezpečnosti silničního provozu v ČR a expertním orgánem v oblasti působení lidského činitele Ministerstvo dopravy České republiky, konkrétně samostatné oddělení BESIP. BESIP je garantem Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na daná období. Pracovníci Besipu jsou členy Rady vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu. K Besipu patří 14 krajských koordinátorů, kteří působí ve 14 krajích ČR. Zde pořádají akce pro veřejnost, řidiče na silnicích, různé besedy a semináře. Podílí se na kampaních, dopravní výchově a tvorbě webového portálu určeného pro širokou laickou i odbornou veřejnost. (Ministerstvo dopravy, 2021).

V současné době jsou akce a kampaně Besipu zaměřeny prakticky na všechny skupiny účastníků silničního provozu od chodců, přes cyklisty, řidiče motocyklů a řidiče automobilů. Cílové věkové skupiny jsou tvořeny dětmi, mládeží i seniory. Aktuální akce a kampaně BESIP:

- **NENECH SE OVLIVNIT:** preventivní kampaň BESIPU ve spolupráci s Odborem protidrogové politiky Úřadu vlády, je zaměřená na prevenci řízení pod vlivem alkoholu a drog. Cílovou skupinou jsou mladí řidiči do 25 let. Cílem projektu je motivace mladých lidí, kteří se účastní akcí, kde se konzumuje alkohol a návykové látky, aby si uvědomili, jaké nebezpečí je spojeno s řízením vozidla pod vlivem uvedených látek. Součástí prevence jsou televizní a rádio spoty, které budou vysílány v televizních a rozhlasových stanicích, sdíleny na sociálních sítích a webech. (Ministerstvo dopravy, 2021).

- *AGRESIVITA ZABÍJÍ*: BESIP ve spolupráci s Českou asociací pojišťoven a Policií České republiky spustilo tuto preventivní kampaň s cílem upozornit na problematiku agresivity v souvislosti s agresivním chování řidičů na silnicích. Cílem je varovat řidiče před riziky, jež jsou příčinou agresivity a pokusit se řidiče přivést k zamyšlení a přimět je ke změně svého chování. Součástí kampaně jsou televizní spoty a informační letáky. (Ministerstvo dopravy, 2021).
- *NAŠE PRÁCE NENÍ VÁLKA...*: BESIP ve spolupráci se Sdružení pro výstavbu silnic spustilo v roce 2020 mediální kampaň s názvem „*Nejsme ve válce, musíme to všichni přežít*“. Cílem kampaně je upozornit na skutečnost, že v místech uzavírek a zúžení na komunikacích se v bezprostřední blízkosti provozu vyskytují pracovníci, kteří provádějí výstavbu, údržbu a opravy apod. Při nedodržování dopravních předpisů v takových místech dochází k ohrožení života jak samotných řidičů, tak i dělníků na staveništích a pracovníků údržby. Jedná se o kampaň, která reaguje na kampaně, které proběhly v řadě evropských zemí, které na toto nebezpečí upozorňovaly. V naší republice taková velká kampaň zatím neproběhla. (Ministerstvo dopravy, 2021).
- *NECHODĚ ZA SVŮJ LIMIT*: BESIP ve spolupráci s jedním z našich nejúspěšnějších motocyklových závodníků odstartoval v roce 2019 kampaň, která je zaměřená na bezpečnost motocyklistů. Cílem kampaně je upozornit na stále vzrůstající počty smrtelných zranění, ke kterým dochází na motocyklech. Součástí kampaně jsou televizní spoty a osobní účast Lukáše Peška v médiích a přímo v terénu při setkání příznivců motocyklů. (Ministerstvo dopravy, 2021).

V této podkapitole jsem chtěl upozornit na důležitou roli médií v rámci preventivních kampaní v ČR. V dnešní moderní době si už ani nelze představit, že by jakékoliv kampaně nebyly zprostředkovány v internetovém prostředí nebo bez využití nejrůznějších sociálních sítí. Neméně důležité je finanční zajištění všech vzdělávacích projektů státními institucemi, jejich směřování na aktuální problémy a cílové skupiny. Z předloženého textu je patrné, že preventivní kampaně v dopravě jsou cíleny na aktivity směřující ke snížení dopravní nehodovosti.

6.4 Vzdělávací programy pro řidiče motorových vozidel

- *JEDU S DOBOU*: Zájmový svaz, pobočný spolek Autoklubu ČR s názvem *Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů AČR* (dále jen *Asociace AČR*), pořádá ve spolupráci s partnery projektu od roku 2018 vzdělávací program pro řidiče seniorského věku nad 65 let s názvem „*Jedu s dobou*“. (Vzhledem k tomu, že tento projekt je stěžejním cílem empirické části mé práce, tak jej podrobně představím v kapitole 6.5). (Automotoklub ČR, 2021).
- *START DRIVING*: Automotoklub ČR pořádá za finanční podpory Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů od roku 2020 preventivní projekt *Start driving*, jehož cílovou skupinou jsou mladí řidiči ve věku od 18 do 24 let s řidičským oprávněním skupiny „B“. Projekt je zaměřen na zdokonalovací výuku a výcvik začínajících řidičů. Projekt je rozšířen i na vzdělávací aktivity pro učitele autoškol a rodiče začínajících řidičů. Náplň vzdělávacího programu tvoří zdokonalovací výcvik v reálném silničním provozu. Součástí výcviku je nácvik tzv. defenzivní jízdy, zvládnutí rizikových situací na polygonu, ale i dopravně psychologický seminář. Pro inspiraci při vzniku tohoto projektu posloužil obdobný vzdělávací systém, který funguje v Rakousku, jenž přispěl k významnému snížení vážných dopravních nehod zaviněných začínajícími mladými řidiči. Partneři projektu jsou např. Policie ČR, Škoda Auto BESIP, asociace dopravních psychologů ČR, Platforma VIZE 0. (Automotoklub ČR, 2021).
- *ZAČNĚME SPOLU ANEB KOLAMA DOLŮ*: uvedený vzdělávací program vznikl je zaměřen na bezpečnost řidičů motocyklů. Projekt zajišťuje Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR v úzké spolupráci s Asociací AČR. Cílem projektu je praktické vzdělávání a zdokonalování řidičů motocyklů před začátkem motorkářské sezóny. Akce probíhá formou společné vyjížďky na trase 80 až 90 km, za doprovodu dopravních policistů na motocyklech, kdy účastníci dojedou do vybraného výcvikového centra, kde probíhá výcvik na polygonu. Na akci jsou mj. prezentovány např. nové bezpečnostní prvky. (Automotoklub ČR, 2021).

- *PROFESIONALIZACE ŘIDIČŮ SLOŽEK IZS ČR*: Jedná se o projekt, který vznikl v roce 2016 dohodou mezi Ministerstvem vnitra ČR a Českou kanceláří pojistitelů. Projekt je financován z fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů. Kurzu se v průběhu tří let zúčastnilo více než 19 000 policistů a kolem 5 000 hasičů. Kurzy probíhaly na 6 polygonech v ČR. Jedná se o speciální kurzy bezpečné jízdy určené pro policisty a hasiče směřující k bezpečnému ovládní vozidel při krizových situacích¹². (Policie ČR, 2021).

Veškeré výše uvedené vzdělávací programy pro řidiče jsou pro jejich účastníky *zdarma*.

Mnoho vzdělávacích programů je organizováno i soukromými podnikatelskými subjekty, zejména se jedná o právnické osoby, které jsou členy již dříve uvedené *Asociace AČR*. Členem *Asociace AČR* je 10 právnických osob, z toho jich osm vlastní v ČR výcviková střediska (polygony)¹³:

1. *CENTRUM LIBROS*, Akreditované školící středisko řidičů a středisko bezpečné jízdy, se sídlem v Ostravě;
2. *AUTODROM MOST a.s.*, se sídlem v Mostě;
3. *AUTOKLUB KAROSA klub v AČR*, se sídlem ve Vysokém Mýtě;
4. *AUTODROM SOSNOVÁ U ČESKÉ LÍPY*, a.s., se sídlem v Sosnové;
5. *ANTONÍN MUSIL – POLYGON JIHLAVA – HOSOVI*, se sídlem v Jihlavě;
6. *S – DRIVE*, se sídlem v Hradci Králové;
7. *MARX KARS +*, se sídlem Dlouhá Lhota, okr. Příbram;
8. *STEEL RING TŘINEC*, s.r.o. se sídlem v Třinci;
9. *DEKRA CZ*, a.s. se sídlem Praha 4 Chodov;
10. *AUTOKLUB ČR*, se sídlem v Praze 1. (*Asociace AČR*, 2021).

¹² pozn. jedná se o celodenní intenzivní kurz, který je prováděn za využití služebních vozidel *Policie ČR* a *HZS*, který jsem osobně absolvoval.

¹³ pozn. subjekty uvedené pod č. 8 a č.9 nevlastní výcvikové polygony

Předmětem a cílem činnosti Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů AČR je:

- *„zajištění kvalitního provádění zdokonalovacího výcviku řidičů motorových vozidel a s tím souvisejících záležitostí*
- *metodické řízení a rozvoj center pro zdokonalovací výcvik řidičů*
- *příprava a zdokonalování instruktorů zdokonalovacího výcviku*
- *kontrola kvality provádění zdokonalovacího výcviku řidičů v jednotlivých centrech*
- *spolupráce a jednání se státními i nestátními organizacemi (institucemi) a orgány v ČR i zahraničí při řešení všech otázek, které se dotýkají zdokonalovacího výcviku řidičů a činnosti Asociace center*
- *účast při posuzování a přípravě zákonů a dalších právních a souvisejících předpisů souvisejících s činností Asociace center*
- *zvyšování bezpečnosti silničního provozu, spolupráce s dalšími subjekty v této oblasti organizování programů a akcí v oblasti zdokonalovacího výcviku řidičů a zvyšování bezpečnosti silničního provozu*
- *veřejně prospěšná činnosti v oblasti zdokonalovacího výcviku řidičů a zvyšování bezpečnosti silničního provozu a dalších aktivit s tím souvisejících*
- *publikační a propagační činnost v rámci činnosti Asociace center“.* (Asociace center AČR, 2021).

Všechna centra bezpečné jízdy vytvářejí a organizují víceméně stejné vzdělávací a preventivní akce, zaměřené na všechny kategorie řidičů, počínaje od vzdělávání směřující k odečtu bodů v bodovém hodnocení řidiče, přes vzdělávání řidičů motocyklů, vzdělávání řidičů osobních vozidel, nákladních vozidel, ale i autobusů a speciálních vozidel. Vzdělávání je rovněž zaměřeno na všechny věkové kategorie řidičů, od nejmladších řidičů motocyklů až po seniory. Vzdělávací akce jsou určeny pro širokou motoristickou společnost, ale i pro různé firmy, které využívají nabízených služeb pro své zaměstnance, v rámci povinných školení. Vzdělávání probíhá jak formou teoretickou, tak praktickým výcvikem na cvičných plochách. Předmětem výcviku je zejména naučit řidiče zvládat krizové situace, se kterými se může v silničním provozu setkat, nejčastěji se jedná o tzv. školy smyku, kde se řidiči učí smyk zvládat a předcházet mu, výuka tzv. defenzivního způsobu jízdy, kondiční jízdy, zážitkové jízdy

(např. ve sportovních vozidlech, speciálních terénních automobilech apod.). Účast na takových vzdělávacích aktivitách je mimo povinná školení profesionálních řidičů *dobrovolná a převážně zpoplatněna*.

Jako konkrétní případ *zpoplatněného* vzdělávacího programu bych uvedl aktuální vzdělávací projekt „*KURZ TEEN*“, který je určen pro řidiče ve věku mladších 25 let vlastníci řídičská oprávnění pro sk. B1, B. Na webových stránkách pořadatelů kurzu je uvedeno, že *„začínající řidič nemá po absolvování základního výcviku v autoškole dostatek zkušeností, zručností, a bohužel někdy ani znalostí, jak řešit rutinní i složitější situaci za volantem. Proto se jeví jako optimální pokračovat ve výcviku základní praxe a vzdělávání začínajícího řidiče, které v rámci krátké přípravy v autoškole nebylo možné, či pro čerstvého držitele řídičského průkazu mohlo být příliš abstraktní“*. (Asociace AČR, 2021). Za projektem stojí Asociace AČR, vzdělávání probíhá v centrech bezpečné jízdy po celé ČR (Ostrava, Hradec Králové, Příbram, Trinec, Jihlava, Most Sosnová u České Lípy, Vysoké Mýto). Cílem projektu je naučit mladé řidiče mj. předcházet a zvládat krizové situace, teoretické vysvětlení fyzikálních zákonností při pohybu vozidel, osvěta v oblasti technického stavu vozidel, vysvětlení v oblasti aktivní a pasivní bezpečnosti vozidel, zvládnutí smyku, krizového brzdění apod. Cena kurzu je ve všech výcvikových centrech stejná 2 890,- Kč. (Asociace AČR, 2021).

Z uvedeného textu je zřejmé, že vzdělávací programy pro řidiče v ČR jsou postaveny na dobrovolnosti (vyjma pravidelných školení řidičů, popsanych v kapitole 6.2). Bezplatné vzdělávací aktivity jsou především pořádány Asociací AČR, ve spolupráci s centry bezpečných jízd v rámci celé ČR, Ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra a Fondu zábran České kanceláře pojistitelů. Zpoplatněné vzdělávací programy zajišťují soukromé subjekty, zejména centra bezpečných jízd v rámci ČR, které vlastní polygony určené a vhodné pro výcvik řidičů motorových vozidel.

6.5 Projekt „Jedu s dobou“

Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů AČR, pořádá ve spolupráci s partnery projektu Českou kanceláří pojistitelů, Radou seniorů České republiky, pojišťovnou Kooperativa, Policií České republiky, Ministerstvem dopravy oddělením BESIP a platformou Vize 0, projekt nazvaný „*JEDU S DOBOU*“.

Jedná se o vzdělávací program, který je určen pro aktivní řidiče seniorského věku od 65 a více let. Program je určen pro řidiče seniory, nejen pro řidiče, kteří za volantem hledají pocit jistoty, ale i pro řidiče seniory s bohatými řidičskými zkušenostmi, získanými za celý svůj „řidičský život“. Účast na vzdělávacím projektu je zcela *zdarma!* Finanční podpora projektu je zajištěna z fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů. Patronem projektu je bývalý vynikající automobilový závodník Karel Loprais (několikanásobný vítěz Rallye DAKAR v kategorií kamionů) a populární český herec Pavel Nový. Vzdělávací programy probíhají, v již dříve uvedených osmi výcvikových centech bezpečné jízdy v celé ČR. (Ostrava, Hradec Králové, Příbram, Třinec, Jihlava, Most Sosnová u České Lípy, Vysoké Mýto). Vzdělávací program je rozdělen do dvou bloků, a to na teoretickou část a praktický výcvik na polygonu. Výcviku se účastní řidiči senioři ve svých vozidlech. Cílem vzdělávacího projektu je, aby jeho účastník poznal chování a limit svého vozidla v praxi a tím získal větší pocit jistoty při řízení, zjistil své silné a slabé stránky, ale i osvěžil si a doplnil znalosti a novinky v dopravních předpisech. Jak již bylo upozorněno, vzdělávací program je rozdělen do dvou částí:

- 1) *Teoretická část:* s časovou dotací cca 2 hodiny je tvořena přednáškou odborných lektorů, a to z oblastí: legislativních novinek v dopravních předpisech; teoretického vysvětlení a zajímavostí předcházení a následnému řešení krizových situací; vysvětlení fyzikálních zákonitostí při pohybu automobilu; osvěty o dobrém technickém stavu vozidla; vysvětlení činnosti, ale i významu elektronických systémů, kterými jsou vozidla vybavená; ukázek nových trendů výbavy vozidel a diskuze nad modelovými situacemi, které budou předmětem praktického výcviku. Po ukončení teoretické části následuje praktická část.
- 2) *Praktická část:* s dotací cca 3 hodiny probíhá přímo v prostoru výcvikového polygonu se soukromými vozidly řidičů. Účastníci se zdokonalují ve zvládnutí nedotáčivého a přetáčivého smyku na mokrém a kluzkém povrchu; učí se správnou techniku při tzv. vyhýbacím manévru; zvládnutí krizového brzdění v různých rychlostech a na různých druzích povrchů (mokra, sucho, kluzký povrch); jak správně projíždět zatáčku. Součástí praktické části je i praktická ukázka v oblasti zdravotní. (Asociace AČR, 2021)

Vzdělávací program „Jedu s dobou“, svým obsahem a koncepcí zcela jasně naplňuje vytýčený cíl programu pro řidiče seniorského věku, kteří po absolvování mohou získat nebo si ověřit své dosavadní řidičské dovednosti, ale i teoretické znalosti v oblasti legislativních změn a novinek týkajících se provozu na pozemních komunikacích, ale i aktuálních novinek a trendů v souvislosti se stále pokračujícím vývojem technického vybavení vozidel. Ať už se jedná o nové bezpečnostní prvky, které napomáhají k vyšší bezpečnosti, ale i digitálních technologií, kterými jsou dnešní nová vozidla standardně již vybavena a v budoucnu se budou již povinně vybavovat. Nové technologie a bezpečnostní prvky mohou na seniory působit negativně. Po seznámení se seniora s novými a moderními prvky ve vozidle se může změnit jeho dosavadní nepříznivý názor na nové technologie. Senior zjistí, že nové technologie mu umožňují bezpečněji řídit vozidlo, což může přispět ke koupi nového moderního vozidla. Získané zkušenosti po absolvování vzdělávacího programu může každý účastník využít v přímém provozu za účelem zvýšení bezpečnosti jak své, tak i ostatních. Absolvování programu může seniora přimět i k tomu, že *sebekriticky* dospěje k názoru, že vzhledem ke svému zdravotnímu stavu a věku řízení vozidla již zcela bezpečně neovládá a přestane své vozidlo řídit úplně nebo nebude řídit např. na kluzkém povrchu v zimním období. Uvedený vzdělávací program „Jedu s dobou“ byl využit v praktické části mé práce jako předmět výzkumu.

Empirická část

7 Výzkumné šetření

V teoretické části jsem se zabýval koncepty souvisejícími s problematikou seniorského věku, vzděláváním seniorů, problematikou v oblasti řízení motorových vozidel seniory, preventivními programy a vzděláváním řidičů seniorského věku za účelem zvýšení bezpečnosti v silničním provozu. V empirické části jsem se zaměřil na specifickou skupinu, konkrétně na řidiče seniory ve věku 65 let a více, kteří vlastní řidičská oprávnění pro řízení motorových vozidel minimálně pro skupinu B. Dále popíši cíl mého výzkumu, formuluji výzkumné otázky, představím použitou metodu, za jejíž pomoci jsem získal data k výzkumu, včetně výzkumného postupu, charakterizuji respondenty mého výzkumu, popíši, jakým způsobem jsem zpracovával data. V souladu s výzkumným cílem představím výsledky výzkumného šetření a pokusím se o jejich interpretaci a diskusi. V závěru vyhodnotím naplnění výzkumného cíle a navrhnou možná řešení zjištěných nedostatků.

7.1 Cíl výzkumu, formulace výzkumných otázek

Cílem mého výzkumu bylo charakterizovat, analyzovat a zhodnotit vybraný vzdělávací program pro řidiče seniorského věku směřující ke zvýšení bezpečnosti v silničním provozu s názvem „*Jedu s dobou*“. Výzkumné otázky směřovaly ke zjištění, jaká jsou specifika a výstupy z realizace vybraného programu vzdělávání řidičů seniorského věku ke zvýšení bezpečnosti v silničním provozu.

Výzkumné otázky zní:

1. *Jaká je motivace řidičů seniorského věku nad 65 let se vzdělávacího programu zúčastnit?*

Zdůvodnění zařazení otázky: Otázku zařazuji proto, abych zjistil, zda se řidiči senioři účastní vzdělávacího programu, aby lépe ovládali vozidlo, seznámili se s novinkami v legislativě a technice nebo vyhledávali sociální kontakty, popř. tzv. „zabýjeli nudu“.

2. *Hraje roli věk a nejvyšší dosažený stupeň vzdělání v počtu účastníků vzdělávacího programu?*

Zdůvodnění zařazení otázky: Předpokládám, že se vzdělávacího programu budou v největším počtu účastnit vysokoškoláci, dále středoškoláci, potom vyučení a nejméně senioři se základním vzděláním. Dále předpokládám, že se vzdělávacího programu zúčastní v největším počtu věková skupina řidičů od 65 do 70 let. V dalších věkových skupinách (nad 70 let) bude účastníků ubývat.

3. *Účastní se vzdělávacího programu senioři opakovaně a mají zájem se zúčastnit v budoucnu stejného nebo obdobného vzdělávacího programu?*

Zdůvodnění zařazení otázky: Domnívám se, že pokud budou mít účastníci zájem o opakování vzdělávacího programu, může to znamenat, že jsou spokojeni s jeho kvalitou a že splnil jejich očekávání.

4. *Zavedli by účastníci vzdělávacího programu jeho absolvování jako jednu z podmínek pro prodloužení řídičského oprávnění řidičů seniorského věku nad 65 let?*

Zdůvodnění zařazení otázky: Podle mého názoru také tato otázka směřuje k ověření splnění očekávání vzdělávacího programu a pochopení významu programu pro seniory.

5. *Zvýšilo absolvování vzdělávacího programu dovednost bezpečněji ovládat motorové vozidlo při krizových situacích?*

Zdůvodnění zařazení otázky: Tuto otázku považuji za nejvýznamnější, protože souvisí se smyslem organizace vzdělávacího programu.

7.2 Použitá metoda

Pro získání potřebných dat jsem zvolil kvantitativní výzkum, při kterém jsem použil dotazníkovou metodu. Jedná se o jednu z nejčastěji používaných technik při sběru dat (Lužný, 2013). Při formulování otázek v dotazníku jsem kladl důraz na jejich srozumitelnost a přehlednost, ale i na to, aby otázky na sebe postupně a logicky navazovaly.

V úvodu dotazníku jsem se respondentům představil, uvedl jsem, že dotazník je zcela anonymní a k jakému účelu bude využit. Následně jsem doplnil, jaká bude časová náročnost pro jeho vyplnění a způsob vyplňování dotazníku. Závěrem jsem poděkoval respondentům za zpracování dotazníku.

Dotazník byl sestaven z celkem 18 otázek, přičemž první 3 otázky měly demografický charakter. V dotazníku jsem upřednostnil otázky uzavřené, kterých bylo 12, přičemž respondent měl na výběr pouze jednu z možností při využití škály s konkrétním označením odpovědi. Obsahově byly tyto otázky zaměřené na zjištění *pohlaví, věku, nejvyššího dosaženého vzdělání, nejvyšší skupiny řidičského oprávnění, praxe v řízení motorových vozidel apod.* Jedná se o otázky č. 1 až 7, v otázce č. 9 bylo umožněno slovní doplnění nabídnuté odpovědi (polouzavřená odpověď). V dalších otázkách byla možnost odpovědí s výběrem *ano – ne*. Jednalo se o otázky č. 8, 10, 12, 13. V otázce č. 11 a č. 14 mohli respondenti zvolit slovní doplnění (polouzavřená odpověď). V otázce č. 15 byla použita škála *ano – ne*, doplněná možností *částečně*. Uvedené otázky (č. 1 až č. 15) se týkaly zjištění motivace respondentů se vzdělávacího programu zúčastnit, zda program splnil jejich očekávání a byl dosažen cíl programu, jestli se v minulosti programu zúčastnili a budou se chtít v budoucnu opět zapojit, zda by absolvování programu doporučili řidičům seniorského věku a zavedli jako jednu z podmínek pro prodloužení platnosti řidičského oprávnění u řidičů seniorů apod. Další 3 otázky (č. 15 až č. 18) byly otevřené, byla jimi dána možnost k širšímu vyjádření respondentů. Těmito otázkami jsem sledoval vyjádření se k případným podnětům a připomínkám pro organizátory, jaká byla spokojenost s vzdělávacím programem apod. Dotazník je přílohou mé diplomové práce. (viz příloha č. 1).

Sběr dat jsem uskutečnil v období od měsíce března až měsíce října roku 2020. Dotazníky byly respondentům předávány osobně v rámci mé účasti na vzdělávacích

programech pro řidiče seniorského věku „*Jedu s dobou*“, kterých jsem se účastnil ve vybraném areálu jednoho z center bezpečné jízdy. Vyplněné dotazníky mi byly následně respondenty osobně zpět předány. Vzhledem k tomu byla návratnost dotazníku stoprocentní. Všechny dotazníky byly zcela vyplněny a mohly tak být použity pro výzkum. Výzkum byl prováděn s předchozím souhlasem organizátorů vzdělávacích programů.

7.3 Charakteristika respondentů a zpracování dat

Jak jsem již v úvodu empirické části uvedl, cílovou skupinu mého výzkumu tvořili řidiči ve věku 65 a více let, kteří vlastní řidičská oprávnění pro řízení motorových vozidel minimálně pro skupinu B. Respondenti pocházeli z řad účastníků vzdělávacího projektu pro řidiče nad 65 let s názvem „*Jedu s dobou*“, kterého jsem se osobně zúčastnil. Mého výzkumu se celkem zúčastnilo 108 respondentů. Výběr respondentů byl určen tzv. *náhodným výběrem*. Lužný (2013) uvádí, že při náhodném výběru respondentů má možnost být vybrán každý z výběrového souboru.

7.4 Způsob zpracování dat

Zpracování dat probíhalo za využití software Microsoft 365 Apps (Excel), kde jsem si pro jednotlivé otázky vytvořil tabulky, do kterých jsem postupně zapisoval zjištěná data z dotazníků. Ke každé otázce jsem do prvního sloupce v tabulce zapsal absolutní četnost respondentů (108), poté jsem do předem připravených tabulek do příslušných sloupců, podle jednotlivých odpovědí zapisoval data zjištěná z dotazníků a z těch jsem za pomoci uvedeného software vypočítal relativní četnost v procentuálním poměru k absolutní četnosti. Zjištěná data jsem interpretoval a pro lepší přehlednost a porovnání graficky znázornil, přičemž jsem zvolil výsečový graf se znázorněním relativní četnosti odpovědí.

8 Prezentace, charakteristika, analýza a vyhodnocení získaných dat z dotazníkového šetření

V této části textu se zaměřím na zjištěná data, která jsem získal kvantitativní metodou za pomoci dotazníků. Jak jsem již v předešlé kapitole uvedl, tak data z dotazníků jsem přepsal za využití uvedeného software Microsoft do tabulek. Většinu získaných dat jsem pro lepší přehlednost a možnost srovnání graficky znázornil ve výšečovém grafu s uvedením relativní četnosti. Jednotlivé grafy jsem stručně písemně popsal.

Otázka č. 1: Jaké je Vaše pohlaví?

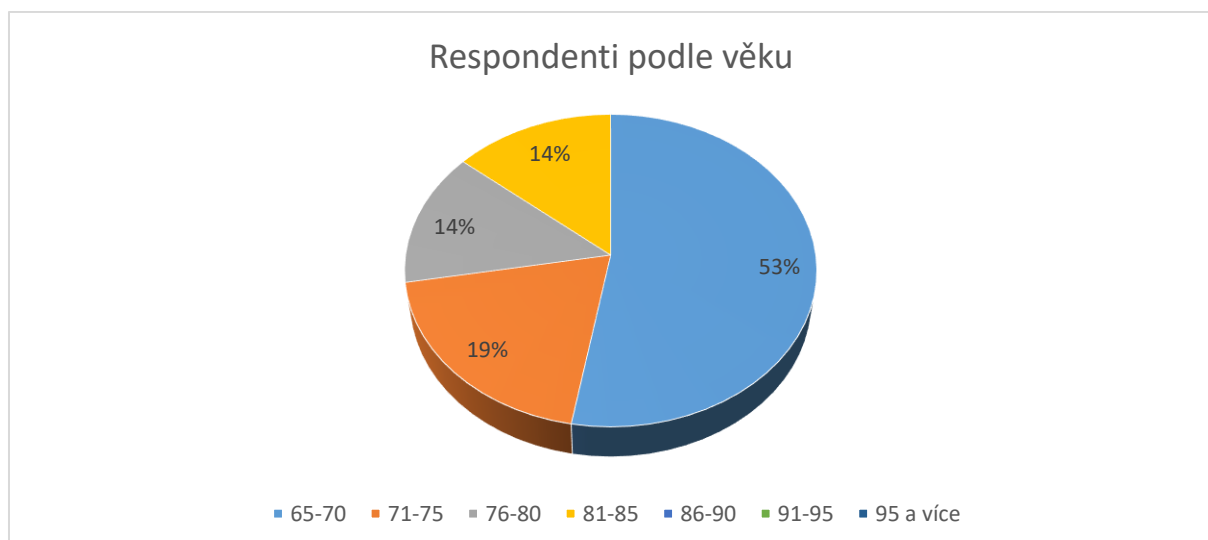
- Muž
- Žena

Výzkumný vzorek tvořilo celkem 108 respondentů, z toho bylo 81 mužů (75 %) a 27 žen (25 %).

Otázka č. 2: Jaký je Váš věk?

- 65–70
- 71–75
- 76–80
- 81–85
- 86–90
- 91–95
- 95 a více

Graf č.6: otázka v dotazníku č. 2

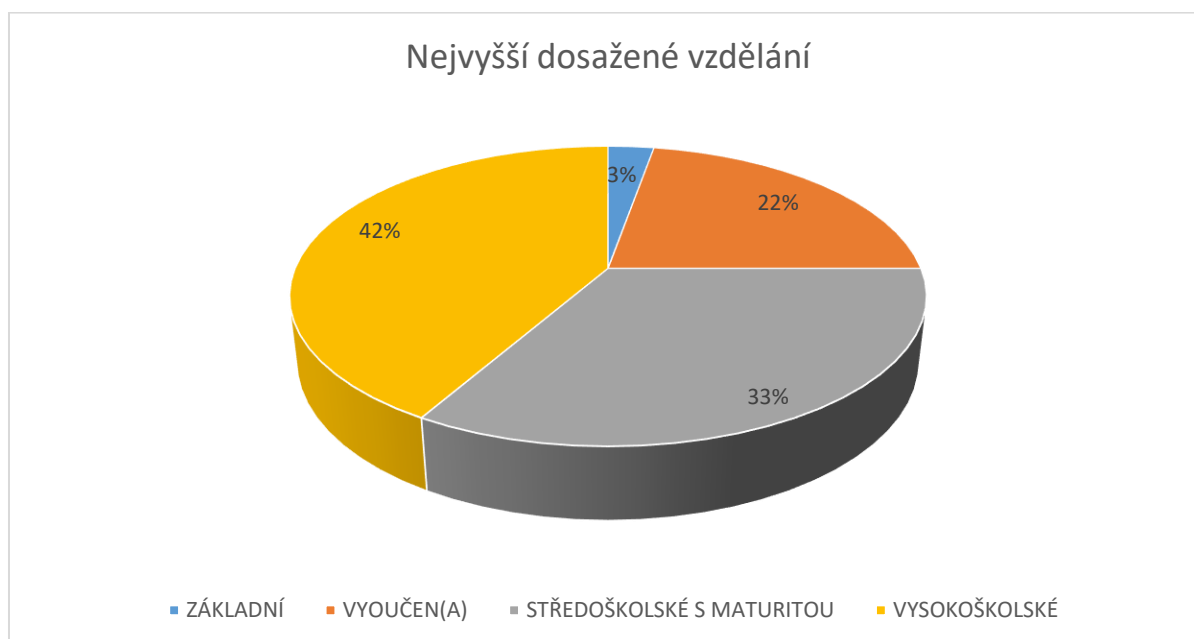


Z uvedeného grafu č. 6 je patrné, že největší skupinu tvořili respondenti nejmladší věkové skupiny, tedy skupiny ve věku od 65 do 70 let, kterých bylo zastoupeno celkem 57 z celkového počtu 108 respondentů, což zaokrouhleně představuje 53 %. Druhou nejpočetnější skupinou byla skupina 21 respondentů, kterou tvořila věková kategorie respondentů od 71 do 75 let (19 %). Věkové kategorie od 76 do 80 let a od 81 do 85 let měli shodné zastoupení po 15 respondentech, což v procentuálním podíle činí po 14 % u každé skupiny. Věkové skupiny od 86 až 90 let, od 91 až 95 let, ani respondenti starší 95 let se mého výzkumu nezúčastnili.

Otázka č. 3: Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

- Základní
- Vyučen(a)
- Střední s maturitou
- Vysokoškolské

Graf č.7: otázka v dotazníku č. 3



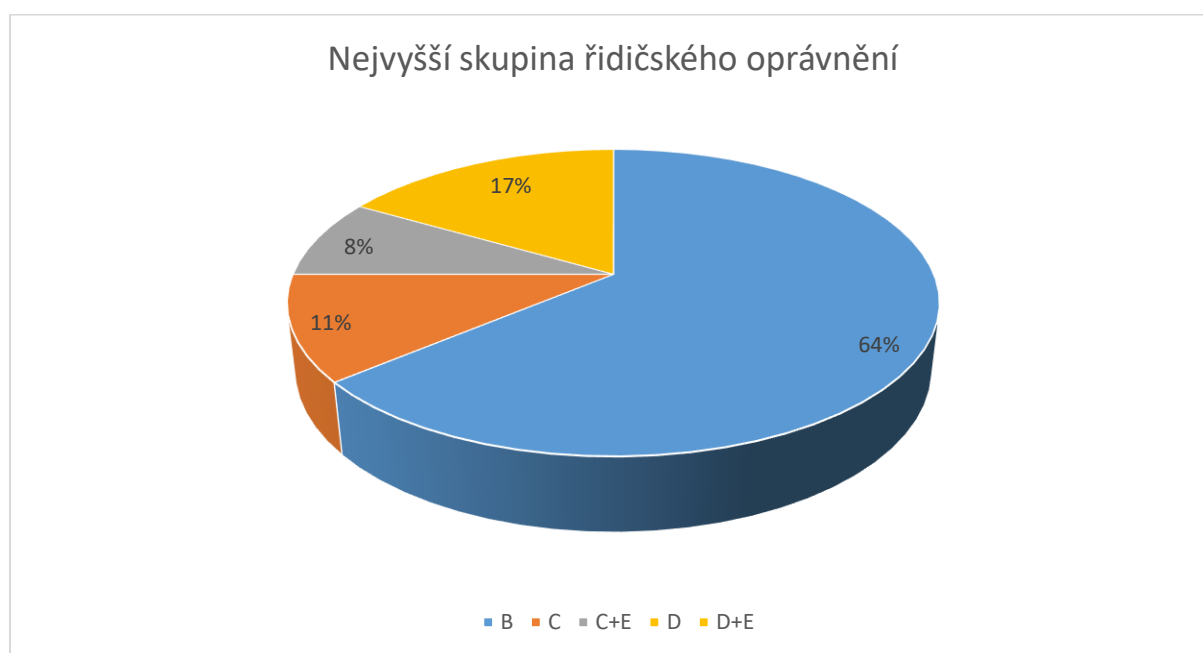
Z výše uvedeného grafu č. 7 je zřejmé, že z celkového počtu 108 respondentů měla v mém výzkumu největší zastoupení skupina vysokoškolsky vzdělaných osob. Tato skupina byla zastoupena v počtu 45 osob, což představuje 42 %. Druhou nejpočetnější skupinu tvořili středoškolsky vzdělaní lidé, ta měla celkem 36 osob (33 %), za ní následovala skupina s učňovským vzděláním, která sestávala s celkem

24 osob (22 %) a nejméně zastoupenou skupinou byly osoby se základním vzděláním, ta byla tvořena 3 osobami (3 %).

Otázka č. 4: Nejvyšší skupina získaného řidičského oprávnění?

- A
- B
- C
- C+E
- D
- D+E
- T

Graf č. 8: otázka v dotazníku č. 4



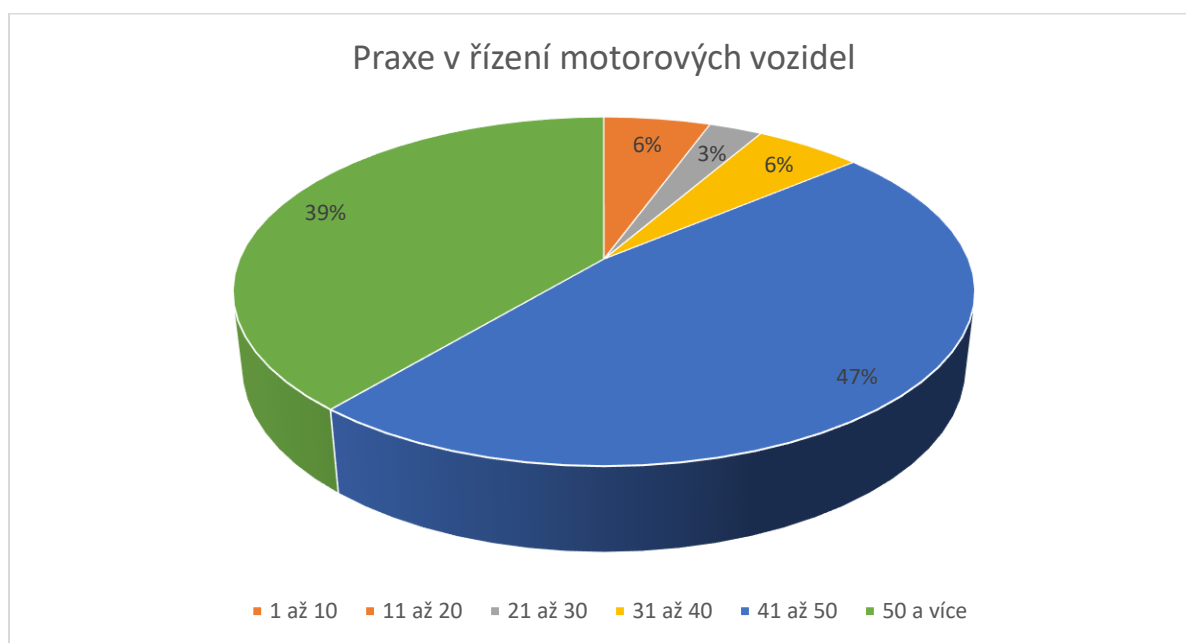
Z grafu č. 8 vyplývá, že největší zastoupení mezi respondenty mají držitelé řidičského oprávnění pro řízení vozidel skupiny B. Jedná se celkem o 69 respondentů, což představuje 64 %. Druhou nejpočetnější skupinu tvoří respondenti s řidičským oprávněním skupiny D+E, do které patří celkem 18 respondentů (17 %). Za ní následuje skupina respondentů s řidičským oprávněním pro skupinu C. Ta je sestavena s celkem 12 respondentů (11 %). Za ní pokračují respondenti s řidičským oprávněním pro skupinu C+E, kterou tvoří celkem 9 respondentů, což je 8 %. (Řidiči

s nejvyšším řídicím oprávněním pro skupiny A, T, nebyli na vzdělávacích programech zastoupení, jelikož program je určen pro řidiče s řídicím oprávněním minimálně pro skupinu B).

Otázka č. 5: Jaká je Vaše praxe v řízení motorových vozidel? (počet roků)

- 1–10 let
- 11–20
- 21–30
- 31–40
- 41–50
- 50 a více

Graf č. 9: otázka v dotazníku č. 5

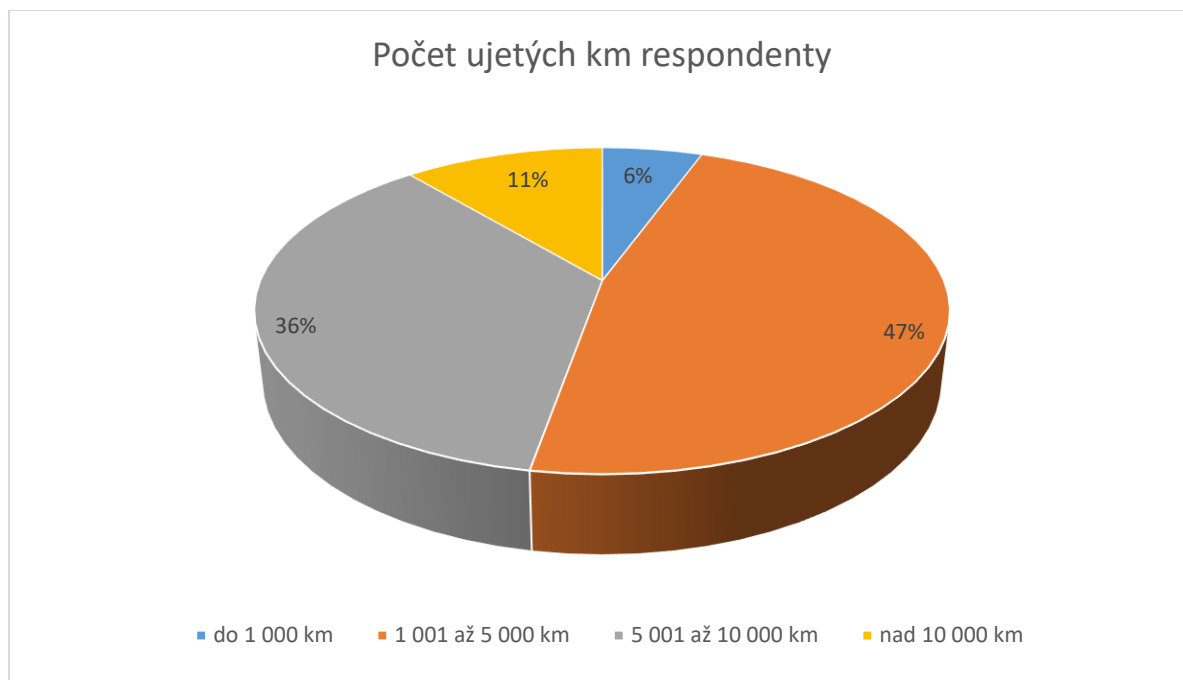


Co se týče praxe v řízení motorových vozidel, tak z grafu č. 9 je zcela evidentní, že většina respondentů má dlouholetou praxi v řízení vozidel. Z celkového počtu 108 respondentů má největší zastoupení skupina s řídicí praxí od 40 do 50 let. Tu tvoří 51 respondentů (47 %). Za ní následuje skupina s praxí řízení 50 a více let, do které patří celkem 42 respondentů (39 %). Za ní jsou uvedeny skupiny s řídicí praxí od 1 až 10 let a od 31 až 40 let, které jsou shodně zastoupeny po 6 respondentech, tzn., že každá skupina má zastoupení po 6 %. Nejmenší podíl má skupina řidičů s praxí 21 až 30 let, která je tvořena 3 respondenty (3 %).

Otázka č. 6: Kolik přibližně ujedete jako řidič za rok kilometrů?

- do 1 000 km
- 1 001 až 5 000 km
- 5 001 km až 10 000 km
- nad 10 000 km

Graf č. 10: otázka v dotazníku č. 6

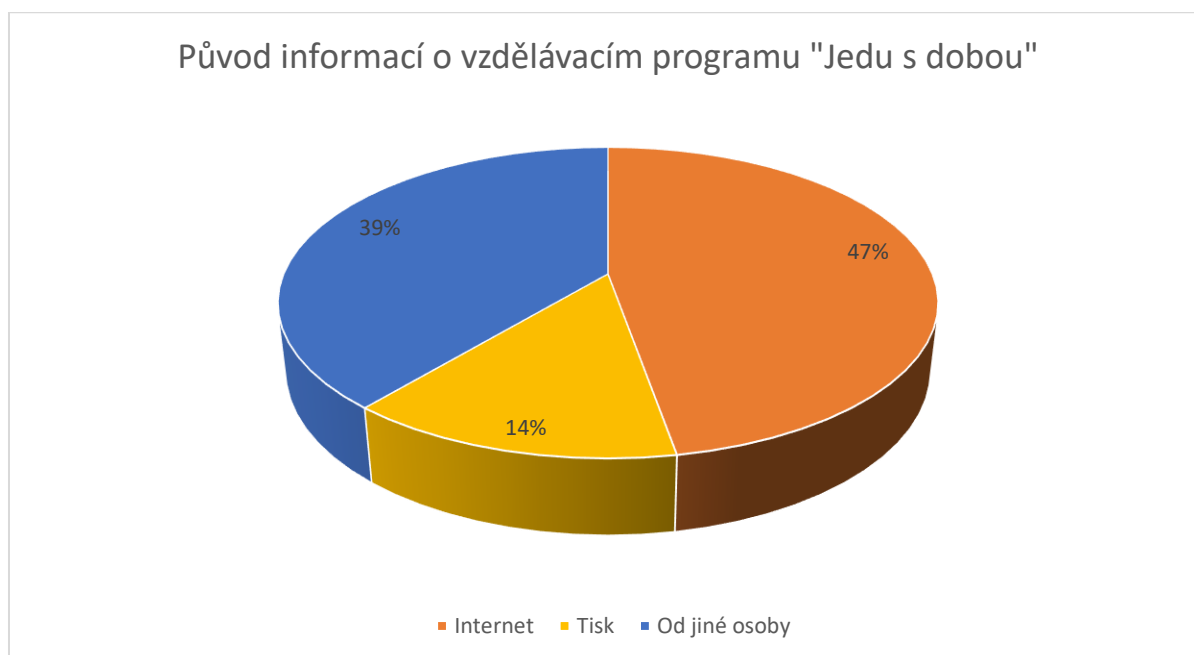


Z grafu č. 10 lze identifikovat, že v této oblasti má největší zastoupení skupina respondentů, kteří ujedou za rok od 1 tisíce do 5 tisíc km. Z celkového počtu respondentů se jedná celkem o 51 osob (47 %). Za ní následuje skupina respondentů s nájazdem od 5 tisíc do 10 tisíc km, kterou tvoří celkem 39 respondentů (36 %). Za ní je zařazena skupina s ročním nájazdem nad 10 tisíc km, na čemž se podílí celkem 12 osob (11 %). Poslední skupinu tvoří respondenti, kteří ročně ujedou do jednoho tisíce km. Do této skupiny patří 6 osob, což je v procentuálním zastoupení 6 %.

Otázka č. 7: Jak jste se o projektu Jedu s dobou dozvěděl(a)?

- Internet
- Televize
- Rádio
- Tisk
- Od jiné osoby

Graf č. 11: otázka v dotazníku č. 7

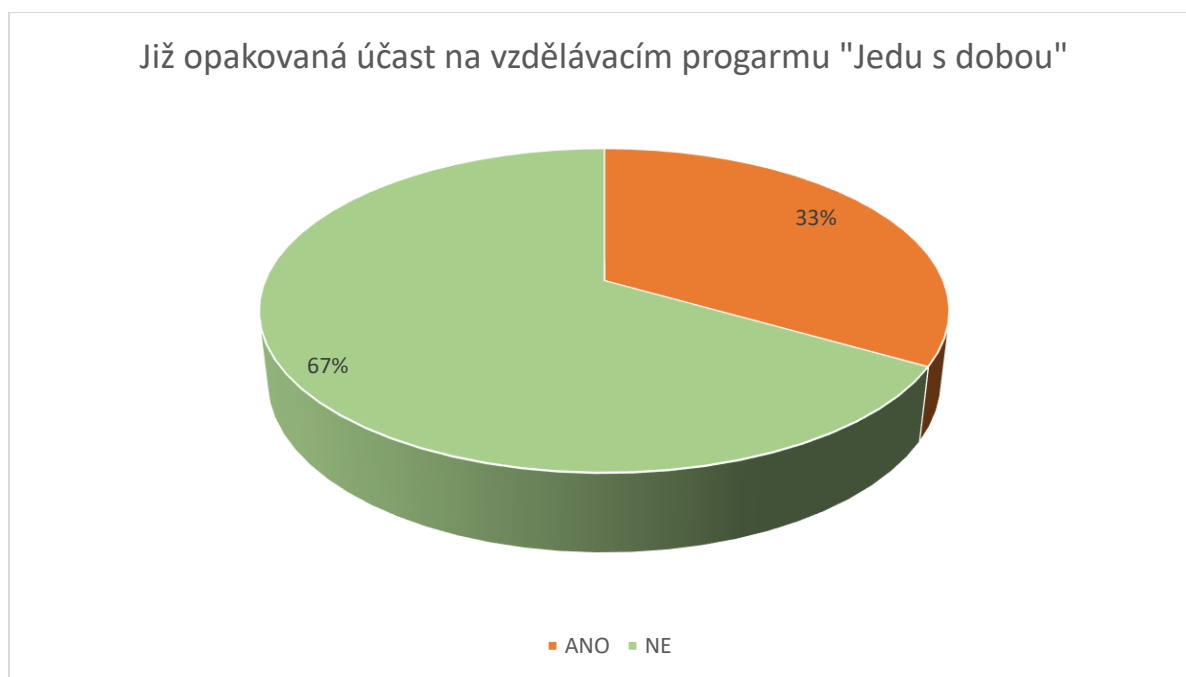


Z grafu č. 11 vyplývá, že i u starší generace má největší vliv na informovanosti, fenomén dnešní doby, internet. 51 ze 108 respondentů uvedlo, že se o vzdělávacím programu pro řidiče seniory ve věku nad 65 let dozvěděli sami, prostřednictvím internetu, což představuje 47 % z celkového počtu respondentů. V pořadí druhým zdrojem informací byly informace od jiných osob. Tuto skupinu tvoří celkem 42 respondentů (39 %). V pořadí třetím zdrojem informací byl tisk. Prostřednictvím tisku se o vzdělávacím programu dozvědělo celkem 15 respondentů (14 %). Překvapivým zjištěním bylo, že o projektu Jedu s dobou se žádný z respondentů nedozvěděl z televizního, ani rozhlasového vysílání, zejména veřejnoprávních televizních a rozhlasových médií, jelikož se dá předpokládat, že tato média jsou seniorskou generací často sledována.

Otázka č. 8: Absolvoval(a) jste již uvedený nebo obdobný vzdělávací program určený pro řidiče seniorského věku?

- ANO
- NE

Graf č. 12: otázka v dotazníku č. 8

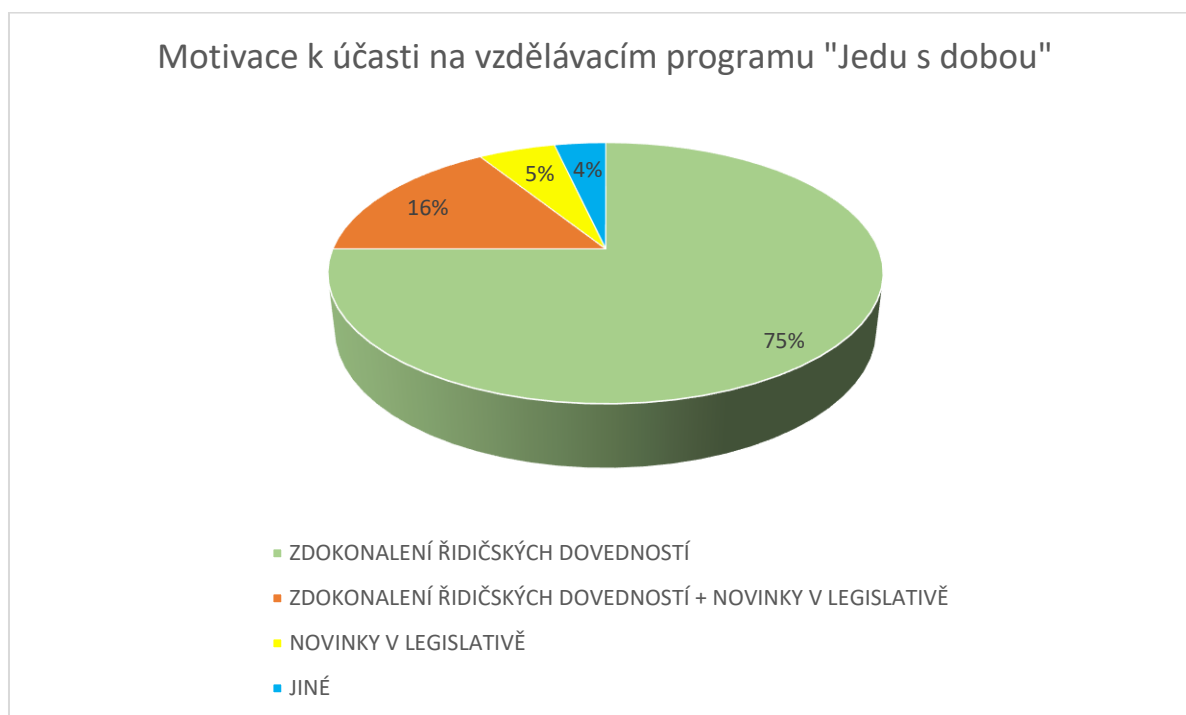


Z grafu č. 12 je patrné, že ze 108 respondentů, se 72 respondentů zúčastnilo vzdělávacího programu „Jedu s dobou“ poprvé (67 %). Opakovaně absolvovalo uvedený projekt celkem 36 řidičů, což představuje 1/3 ze všech respondentů (33 %).

Otázka č. 9: Co Vás vedlo se vzdělávacího programu zúčastnit? (můžete označit i více odpovědí)

- Zdokonalení řidičských dovedností
- Novinky v legislativě a v oblasti dopravy
- Jiné (napište stručně slovy)

Graf č. 13: otázka v dotazníku č. 9



Na otázku č. 9, týkající se otázky motivace zúčastnit se vzdělávacího programu „Jedu s dobou“, odpovědělo 80 respondentů (75 %), že jejich hlavní motivací bylo zdokonalení řidičských dovedností. Dalších 18 respondentů (16 %) uvedlo, že za jejich motivací stálo nejen zdokonalení řidičských dovedností, ale i získání informací v oblasti legislativních novinek. 6 respondentů (5 %) odpovědělo, že se vzdělávacího programu zúčastnili pouze, aby načerpali nové informace v oblasti aktuální legislativy. Další 4 z dotazovaných respondentů (4 %) uvedli, že se programu zúčastnili z jiných pohnutek, konkrétně uvedli ve dvou případech: „zvědavost“; v dalším případě se jednalo o: „dárek od syna k osmdesátým prvním narozeninám“; a čtvrtý respondent uvedl: „zájem doby“.

Otázka č. 10: Splnil vzdělávací program Vaše očekávání?

- ANO
- NE

Na otázku č. 10, odpověděli všichni respondenti shodně ANO, vzdělávací program tak naplnil jejich očekávání.

Otázka č. 11: Doporučil(a) byste absolvování vzdělávacího programu všem řidičům seniorské věku?

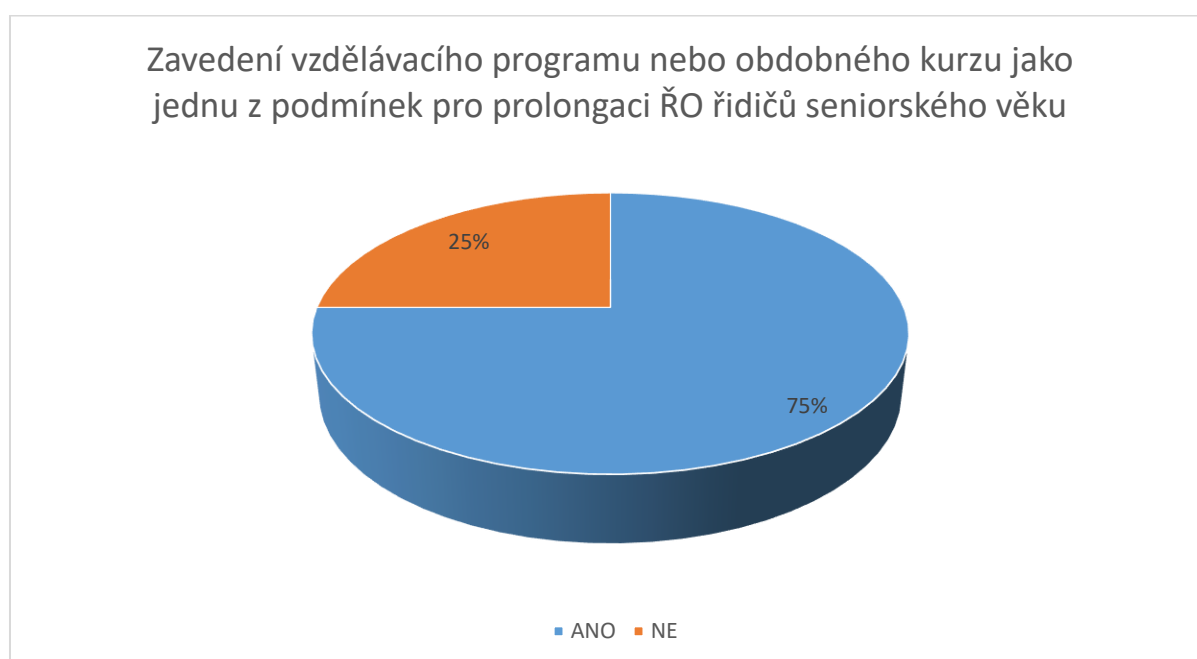
- ANO
- NE

Rovněž na otázku č. 11 ohledně doporučení vzdělávacího programu k účasti všem řidičům seniorského věku, odpověděli všichni respondenti ANO. Všichni respondenti uvedli jako hlavní důvod to, že absolvováním praktické části na výcvikovém polygonu si mohou účastníci vzdělávacího programu bezpečně vyzkoušet, jak se vyvarovat vzniku nebezpečné krizové situace v silničním provozu (např. smyku) a když už tato situace nastane, tak se jí pokusit bezpečně zvládnout.

Otázka č. 12: Zavedl(a) byste absolvování vzdělávacího programu jako jednu z podmínek pro prolongaci řídičského oprávnění řidičů seniorského věku nad 65 let?

- ANO
- NE

Graf č. 14: otázka v dotazníku č. 12



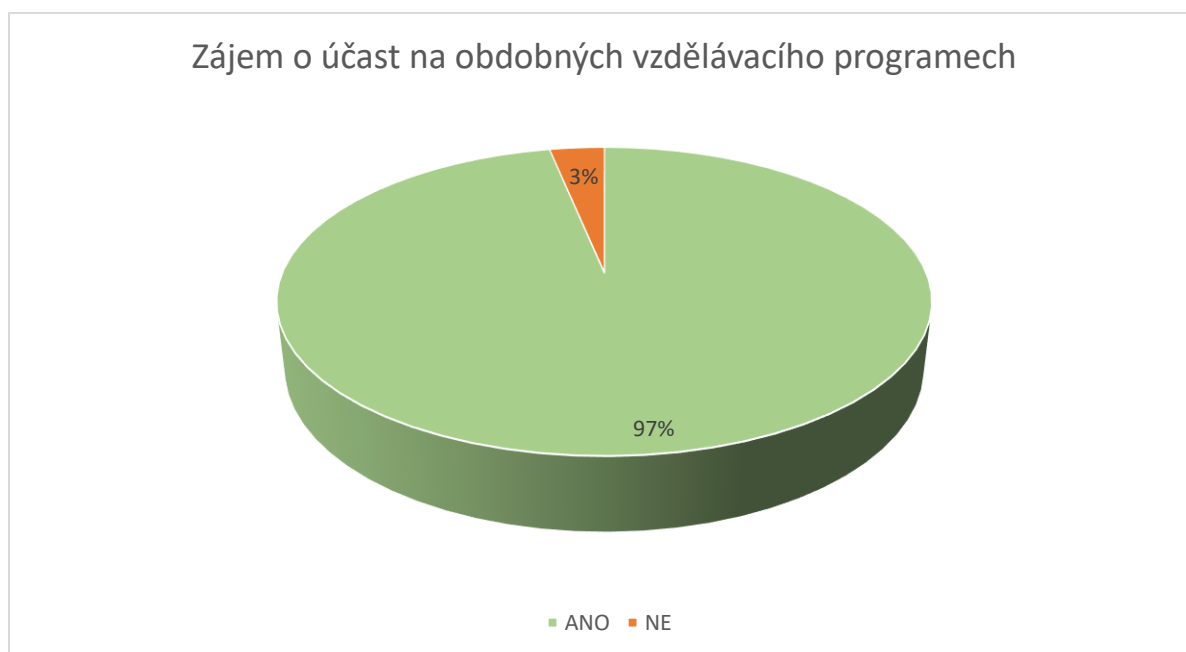
Na otázku č. 12 ohledně povinného zavedení absolvování vzdělávacího programu jako jednu z podmínek pro prolongaci řídičského oprávnění řidičů ve věku 65 let a více,

odpovědělo celkem 81 respondentů (75 %) ANO. Zbýlá část 27 respondentů, (25 %) odpovědělo, že NE.

Otázka č. 13: Zúčastníte se v budoucnu obdobných vzdělávacích programů pro řidiče seniorského věku?

- ANO
- NE

Graf č. 15: otázka v dotazníku č. 13

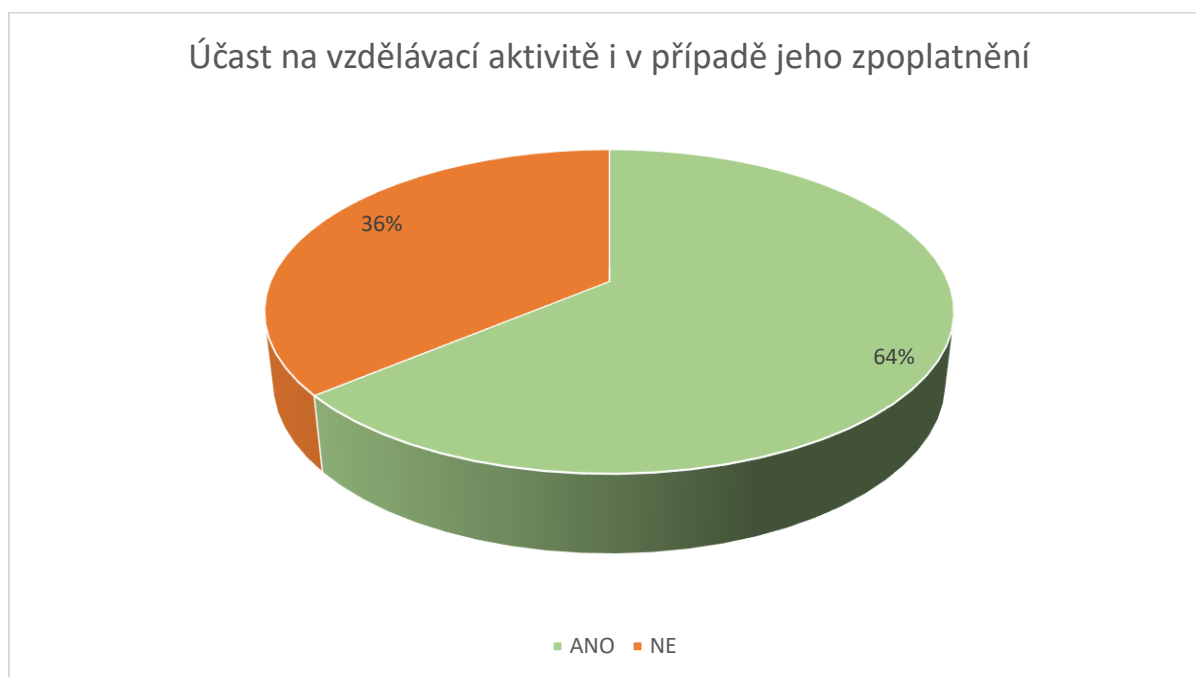


Na otázku č. 13 odpověděla naprostá většina, která představuje 96 respondentů (97 %), že se v budoucnu hodlá zúčastnit obdobných vzdělávacích programů určených pro řidiče seniorského věku. 12 respondentů (3 %) uvedlo, že v budoucnu již nemá zájem se obdobného vzdělávacího programu účastnit.

Otázka č. 14: Zúčastnil(a) byste se vzdělávacího programu, pokud by byl zpoplatněn?

- ANO (pokud ano, tak jakou částku byste byl(a) ochoten(a) zaplatit?)
- NE

Graf č. 16: otázka v dotazníku č. 14

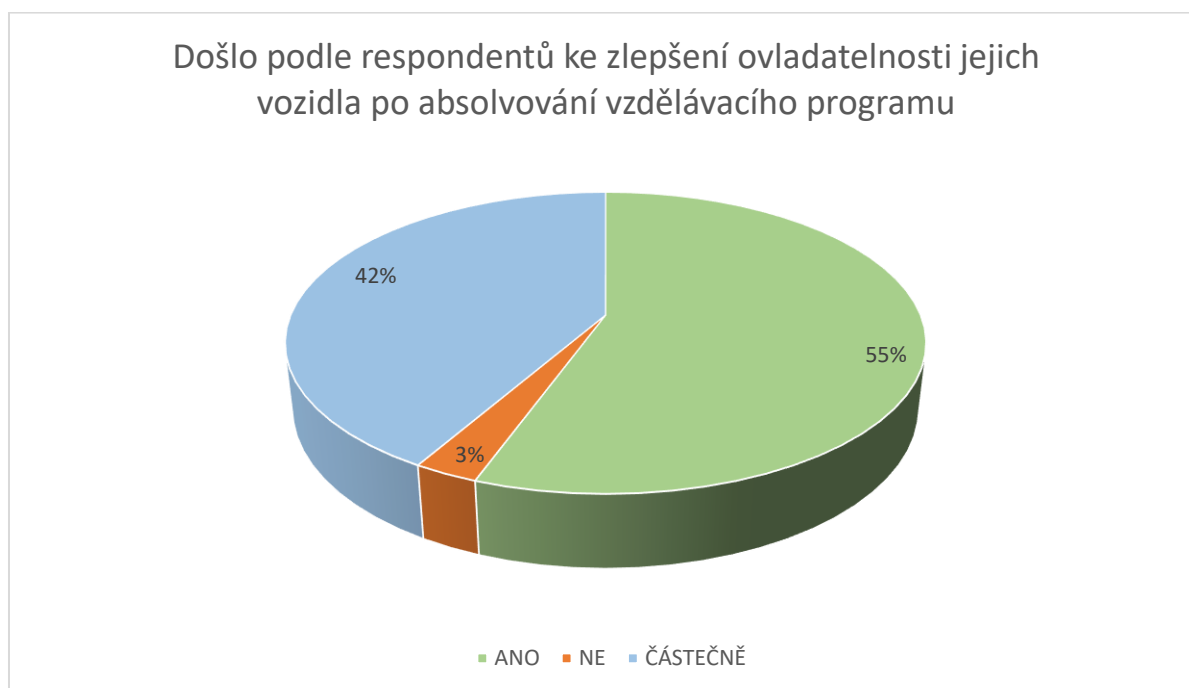


Jak je vidět z výše uvedeného grafu, tak na otázku č. 14, týkající se ochoty v budoucnu se zúčastnit vzdělávacího programu pro řidiče seniorské věku i v případě jeho zpoplatnění, odpovědělo 69 respondentů (64 %), že má zájem o účast i v případě zpoplatnění. (67 respondentů by bylo ochotno zaplatit částku do 500,- Kč. 2 respondenti by byli ochotni zaplatit částku do 1 000,- Kč). 39 respondentů (36 %) by se vzdělávacího programu v případě jeho zpoplatnění neúčastnilo.

Otázka č. 15: Myslíte si, že po absolvování vzdělávacího programu se zvýšila Vaše dovednost bezpečněji ovládat motorové vozidlo při krizových situacích?

- *Ano*
- *Ne*
- *Částečně*

Graf č.17: otázka v dotazníku č. 15



Na otázku č. 15 týkající se bezpečnější ovladatelnosti vozidla po absolvování vzdělávacího programu, odpovědělo 60 respondentů (55 %) *ano*, 45 respondentů (42 %) se vyjádřilo, že *částečně* a 6 respondentů (3 %) sdělilo, že po absolvování vzdělávacího programu se *nezvýšila* jejich schopnost bezpečněji ovládat vozidlo.

Otázka č. 16: Jaký byl podle Vás přístup lektorů, byli jste s jejich přístupem spokojen (a) nebo nespokojen(a)? (např. profesionalita, ochota, trpělivost apod.):

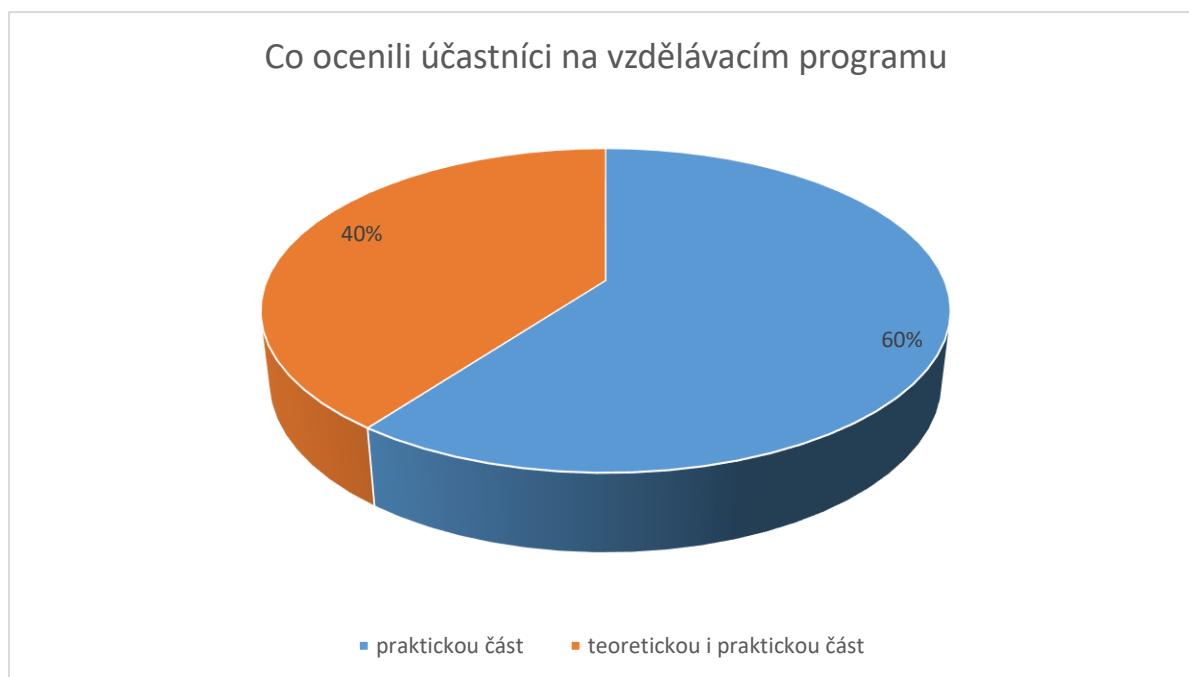
Otázka č. 16 byla otevřená, respondenti odpovídali volným projevem bez omezení. *Všichni* respondenti se vyjádřili shodně, že oceňují profesionální přístup všech instruktorů, také jejich ochotu, trpělivost a pochopení, zejména v praktické části vzdělávacího programu probíhající na polygonu. V žádné z odpovědí nebyla zaznamenána negativní reakce (výtka) k přístupu lektorů.

Otázka č. 17: Co oceňujete v obsahu vzdělávacího programu, co se Vám líbilo, nelíbilo:

Otázka č. 17 byla také otevřená i zde měli respondenti možnost volného vyjádření. 65 respondentů (60 %) ocenilo praktickou část výcviku, která probíhala v jejich vozidlech na polygonu. 43 respondentů (40 %) vyzvedlo vzdělávací program

jako celek, tzn. teoretickou i praktickou část. Nikdo ze zúčastněných respondentů neměl k vzdělávacímu programu žádnou výtku.

Graf č.18: otázka v dotazníku č. 17



Otázka č. 18: Vaše případné podněty a připomínky pro organizátory vzdělávacího programu:

Další otevřená otázka č. 18 dávala všem respondentům možnost vyjádřit podněty a připomínky k vzdělávacímu programu. Celkem 42 respondentů (39 %) nemělo pro organizátory vzdělávacího programu žádné připomínky. 60 respondentů (55 %) by uvítalo delší dobu praktického výcviku ve vozidlech na polygonu. 3 respondenti (3 %) by potřebovali delší teoretickou část, kde se chtěli zabývat vyplňováním testů z autoškol. 3 respondenti (3 %) by přivítali více termínů. Pro přehlednost níže doplňuji graf. č. 19.

Graf č.19: otázka v dotazníku č. 18



V této osmé kapitole jsem analyzoval zjištěná data z dotazníkového šetření, které jsem ve většině pro lepší přehlednost graficky znázornil a popsal.

9 Interpretace a diskuse

V této kapitole provedu v rámci interpretace a diskuse nejdříve shrnutí, a potom zhodnocení jednotlivých výzkumných problémů.

1. Jaká je motivace řidičů seniorského věku nad 65 let se vzdělávacího programu zúčastnit?

Na základě získaných dat, lze jednoznačně konstatovat, že za skutečnou motivací řidičů seniorského věku nad 65 let se vzdělávací aktivity zúčastnit, stálo *zdokonalení jejich řídičských dovedností*. Tuto odpověď zvolilo celkem 75 % procent respondentů. Dalších 16 % respondentů uvedlo, že jejich motivací bylo jednak *zdokonalení jejich řídičských dovedností*, ale i *získání informací v oblasti aktuální legislativy a v oblasti dopravy*. Dalo by se tedy konstatovat, že pro 91 % respondentů výzkumu, bylo hlavní motivací zdokonalení jejich řídičských oprávnění. Pouze 5 % respondentů sdělilo, že jejich motivací při účasti na vzdělávací aktivitě, bylo získání nových informací v oblasti legislativy a novinek v dopravě. Poslední skupina

4 % respondentů se vyjádřila, že za jejich motivací stály jiné pohnutky, jednalo se např. o zvědavost, dárek k narozeninám a zájem doby.

Ze zjištěných dat lze jednoznačně konstatovat, že za motivací seniorů se vzdělávacích aktivit zúčastnit stojí zvýšení dovedností při ovládnutí vozidla, což má za následek vyšší bezpečnost v silničním provozu nejen u řidičů seniorů, ale i u ostatních účastníků silničního provozu. Motivace u seniorů zúčastnit se vzdělávacích aktivit je tzv. *motivace vnitřní*, tzn., že v seniorském věku je veškerá vzdělávací aktivita dobrovolná činnost, kterou senior vykonává pouze na základě svého rozhodnutí. U seniorů je to považováno za nejvhodnější, což potvrzuje i Špatenková a Smékalová (2015). Účast seniorů na vzdělávacím programu „*Jedu s dobou*“ je důkazem toho, že učení je možné ve všech etapách života, včetně stáří (příklad celoživotní vzdělávání). Beneš (2008) uvádí, že motivace seniorů závisí mj. hlavně na stupni nejvyššího dosaženého vzdělání, dosaženého druhu vzdělání, dřívější účasti na dalším vzdělávání, účasti na kulturním životě, sociálních aktivitách v rodině a mimo rodinu, politické angažovanosti, prosazování zájmů seniorů apod. Vzdělávání pro seniory může být také koníčkem. Častou motivací je i touha po sociálních kontaktech, snaha lépe zvládat tělesné, psychické a sociální změny, ale i udržení vlastních sil, přičemž u seniorů má vzdělávání často charakter *prevence*. (Beneš, 2008) S tvrzením Beneše se lze v případě mého výzkumu jednoznačně ztotožnit, protože hlavním cílem vzdělávacího programu *Jedu s dobou* je skutečně *prevence*! Z mé účasti na vzdělávacím programu *Jedu s dobou*, mohu potvrdit, že se ho účastnili senioři, kteří měli značný zájem o zdokonalení svých řídicích schopností při možných krizových situacích, ale i získání poznatků v oblasti legislativních novinek a technologických novinek v automobilovém odvětví. Postupem času u všech vzdělávacích programů *Jedu s dobou*, jsem mohl sledovat, že jednotliví senioři mezi sebou navazovali sociální kontakty, přičemž tvořili menší skupinky, ve kterých hojně diskutovali mezi sebou i s lektory.

2. Hraje roli věk a nejvyšší dosažený stupeň vzdělání v počtu účastníků vzdělávacího programu?

Respondenti byli rozdělení celkem do 7 skupin. Jednotlivé skupiny byly ve věkovém rozmezí pěti let. Nejmladší skupinu tvořili účastníci ve věku od 65 do 70 let. Nejstarší skupinou byla skupina lidí ve věku od 81 až do 85 let. (Starší lidé ve věku od 86 let se výzkumu ani vzdělávacích programů, kterých jsem se zúčastnil, nezúčastnili).

Z dat získaných ve výzkumu je patrné, že vzdělávací aktivity se nejvíce účastnili lidé, kterou tvořily osoby ve věku od 65 do 70 let. Tato skupina byla zastoupená celkem 53 % respondentů. Za ní následovala v pořadí druhá skupina účastníků ve věku od 71 do 75 let, kterou tvořilo 19 % z celkového počtu respondentů. Skupina osob ve věku od 76 do 80 let a skupina účastníků ve věku 81 až 85 let byly shodně zastoupeny po 14 %.

Ohledně této části otázky týkající se role věku při účasti na vzdělávacích aktivitách v rámci projektu Jedu s dobou, lze ze získaných dat provedeného výzkumu konstatovat, že věk *hraje* roli na počtu složení jednotlivých skupin účastníků vzdělávací aktivity. S narůstajícím věkem se počet v jednotlivých skupinách snižuje, to lze přisuzovat zřejmě většímu počtu onemocnění souvisejících s přibývajícím věkem, které ovlivňují řízení motorových vozidel. Avšak může se jednat i o nezáměr nebo pohodlnost starších lidí.

Ohledně účasti respondentů podle dosaženého vzdělání, bylo výzkumem zjištěno, že při účasti na vzdělávací aktivitě procentuální zastoupení klesá úměrně s dosaženým nejvyšším stupněm vzdělání, tzn. že nejvyšší účast měla skupina osob s vysokoškolským vzděláním, která byla zastoupena celkem 42 % respondentů, za ní následovala skupina účastníků se středoškolským vzděláním, ta byla zastoupena ve 33 %, poté se vyskytovala skupina osob s učňovským vzděláním, ta byla tvořena 22 % a jako poslední byla skupina lidí se základním vzděláním, která čítala pouze 3 %. Tento fakt lze odůvodnit tím, že osoby s vyšším vzděláním mohou mít větší motivaci se nadále vzdělávat, čímž dochází k naplnění i filozofie (konceptu) tzv. celoživotního vzdělávání.

Co se týče otázky, zda hraje roli nejvyšší dosažený stupeň vzdělání, lze rovněž konstatovat, že stupeň vzdělání *hraje* roli v počtu účastníků vzdělávacího programu. Ze získaných dat lze jednoznačně konstatovat, že čím vyšší dosažené vzdělání seniori mají, tím mají větší zájem o vzdělávací aktivity. Je možné zdůvodnit to tak, že osoby s vyšším vzděláním mohou mít větší motivaci se nadále vzdělávat, čímž dochází k realizaci celoživotního vzdělávání. Názory Beneše (2008) dokumentují, že při účasti na vzdělávacích aktivitách hraje značnou roli stupeň nejvyššího dosaženého vzdělání, což souvisí s motivací seniorů, o které jsem se vyjadřoval v předcházející otázce č. 1.

Ve výzkumu jsem byl „mile“ překvapen, že vzdělávacího programu pro řidiče se zúčastnilo poměrně velké procento seniorů ve věku nad 70 let, ale dokonce i nad 80 let. Příznivé zjištění je, že i lidé v tomto vysokém věku mají chuť na sobě pracovat! Samozřejmě, že mnoho seniorů má i jiné priority, jako např. četbu knih, sledování různých soutěžních pořadů či nekonečných seriálů v televizi apod. Každý z nás se určitě mohl setkat se starými lidmi, kteří tráví svůj volný čas např. nakupováním nejrůznějších nepotřebných věcí při slevových akcích prodejních řetězců, což mnohdy vyvolává až úsměvné scény, při kterých se senioři přetahují o poslední kusy zlevněného zboží nebo „sekýrováním“ ostatních.

Neméně zajímavé zjištění pro mě bylo, že téměř polovina respondentů se o vzdělávacím programu Jedu s dobou dozvěděla prostřednictvím internetu. I to souvisí s formami celoživotního vzdělávání. Značná část seniorů umí ovládat a využívat informace získané za pomoci digitálních technologií, což je pro společnost, ale především pro seniory bezesporu velkým přínosem.

3. Účastní se vzdělávacího programu senioři opakovaně a mají zájem se zúčastnit v budoucnu stejného nebo obdobného vzdělávacího programu?

Z provedeného výzkumného šetření jsem zjistil, že 1/3 z celkového počtu respondentů se již vzdělávací aktivity v projektu „Jedu s dobou“ zúčastnila, tak velkou opakovanou účast jsem nepředpokládal.

Tato skutečnost svědčí o zájmu seniorů si nadále udržovat i zvyšovat svou dovednost bezpečně řídit a ovládat svá vozidla, přičemž si uvědomují závažnost a odpovědnost vůči sobě samým, ale i jiným účastníkům silničního provozu. Jejich zájem je zaměřen na seznamování se se změnami v legislativě i s technickými novinkami a trendy v automobilovém průmyslu. Zájem o novinky v automobilovém průmyslu byly zřejmé z toho, jakým způsobem se řidiči senioři zajímali o momentální trend související s elektromobily, které byly v rámci projektu Jedu s dobou prezentovány soukromým prodejcem. Účastníkům bylo umožněno se v elektromobilech svézt. Mohl jsem sledovat, že poměrně velká část seniorských řidičů užívá opravdu moderní a poměrně drahá vozidla vybavená nejnovějšími technickými novinkami.

Dalším překvapivým zjištěním bylo, že 97 % respondentů má zájem opakovaně se stejné nebo obdobné vzdělávací aktivity pro řidiče seniory zúčastnit! Neméně

zajímavé je, že z uvedených 97 % respondentů, je 64 % respondentů ochotných zaplatit určitou finanční částku (téměř všichni max. do 500,- Kč).

Tato skutečnost vypovídá o erudici lektorů a kvalitě i obsahu celé vzdělávací aktivity v rámci projektu Jedu s dobou! (O zájmu na účasti v projektu svědčí také to, že před pandemickou situací v souvislosti s onemocněním Covid-19 byly vzdělávací kapacity projektu zcela naplněny). S kvalitou vzdělávacího programu souvisí skutečnost, že všichni účastníci shodně uvedli, že vzdělávací program splnil jejich očekávání a byli s jeho formou i obsahem spokojeni! Tento fakt je potvrzen vyjádřením, že všichni respondenti by doporučili absolvovat vzdělávací program všem řidičům seniorského věku! O kvalitě vzdělávací aktivity svědčí, že všichni účastníci shodně ocenili odbornost, profesionální a empatický přístup všech lektorů. V rozsahu 60 % ocenili respondenti zejména praktickou část, která probíhala na polygonu. Zbytek respondentů ohodnotil jak praktickou, tak i teoretickou část, tedy celek. Zajímavé byly i podněty a připomínky respondentů ke vzdělávacímu programu. Celkově 55 % respondentů by uvítalo delší dobu praktického výcviku přímo ve vozidlech na polygonu. Pro organizátory vzdělávacího programu nemělo žádné připomínky 3 % respondentů, 3 % respondentů by uvítala delší teoretickou část, kde by se chtěla zabývat vyplňováním testů z autoškol. Poslední 3 % respondentů by přivítala více termínů vzdělávací akce, což také svědčí o kvalitě kurzu.

4. Zavedli by účastníci vzdělávacího programu jeho absolvování jako jednu z podmínek pro prolongaci řídičského oprávnění řidičů seniorského věku nad 65 let?

V rámci provedeného výzkumu bylo zjištěno, že 2/3 respondentů (75 %) by absolvování vzdělávacího programu *zavedli* jako jednu z podmínek pro prolongaci (prodloužení platnosti) řídičských oprávnění, které umožňuje řidičům starším 65 let nadále řídit motorová vozidla! Zjištění mě potěšilo, protože vypovídá o značné odpovědnosti seniorských řidičů směřujících k zajištění své vlastní bezpečnosti a bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu. Vyzkoumaná data také potvrzují kvalitu a náplň vzdělávacího programu Jedu s dobou.

5. Zvýšilo absolvování vzdělávacího programu dovednost bezpečněji ovládat motorové vozidlo při krizových situacích?

V provedeném výzkumu bylo dotazníkovým šetřením zjištěno, že u více než poloviny respondentů (55 %), kteří se výzkumu zúčastnili, se vyskytl názor, že po absolvování vzdělávacího programu se *zvýšila* jejich dovednost při ovládání vozidla v krizových situacích popsaných v kapitole věnující se vzdělávacímu projektu „Jedu s dobou“ (zvládnutí smyku, vyhýbání se neočekávaným překážkám, nouzové brzdění na různých površích apod.). Další část respondentů, konkrétně 42 % uvedlo, že po absolvování vzdělávací aktivity se schopnost bezpečněji ovládat vozidlo v krizových situacích zlepšila jen *částečně*. Pouze 3 % z řad respondentů, kteří se mého výzkumu zúčastnili, se vyjádřilo, že absolvování vzdělávacího programu *nepřispělo* k bezpečnější ovladatelnosti vozidla při krizových situacích.

Ze zjištěných dat pramenících z otázky týkající se bezpečnějšího ovládání vozidel po absolvování vzdělávací aktivity, zcela jednoznačně vyplývá, že u více než poloviny respondentů (55 %) *došlo* ke zvýšení dovednosti při ovládání vozidla v krizových situacích. U dalších 42 % respondentů se projevilo částečné zlepšení ovládání vozidla v krizových situacích. Zjištěná data nasvědčují tomu, že pořádání obdobných vzdělávacích programů má svůj význam nejen u řidičů seniorského věku, ale u řidičů všech věkových kategorií a profesí. Přesvědčil jsem se o tom při absolvování kurzu bezpečné jízdy pro řidiče složek Integrovaného záchranného systému ČR s názvem „*Profesionalizace řidičů složek IZS ČR*“, který rovněž přispěl ke zlepšení ovládání vozidel v krizových situacích. Ještě mohu potvrdit, že je důležité dovednosti získané v jakémkoliv věku opakovat a tím se stále zdokonalovat. O smysluplnosti celého programu vypovídá i skutečnost, že téměř všichni respondenti (97 %) se hodlají v budoucnu stejného nebo obdobných vzdělávacích programů zúčastnit i za cenu jeho mírného zpoplatnění.

V osmé kapitole jsem popsal, shrnul, vyhodnotil, interpretoval a diskutoval všechny výzkumné otázky.

ZÁVĚR

Cílem mého výzkumu bylo charakterizovat, analyzovat a zhodnotit vybraný vzdělávací program pro řidiče seniorského věku směřující ke zvýšení bezpečnosti v silničním provozu s názvem „*Jedu s dobou*“.

Diplomová práce byla koncipována do celkem devíti kapitol, které tvořily teoretickou a výzkumnou část diplomové práce.

V teoretické části jsem se zaměřil na charakteristiku seniorského věku, vzdělávání seniorů, vzdělávání řidičů a problematiku týkající se oblasti řízení motorových vozidel seniory a s tím související bezpečnost a plynulost v silničním provozu. Na začátku textu jsem se v teoretické části vyjádřil k pojmu senior, aby byla zřejmá specifická seniorského období s uvedením zajímavostí demografických dat. Na to bylo navázáno popisem a charakteristikou stárnutí a stáří. V této části práce jsem uvedl, že charakterizovat seniora není snadné, jak se na první pohled může zdát. V naší české společnosti se starší osoby označují běžně také jako *důchodce*, *geront*, *babička*, *dědeček*. Opíral jsem se o několik autorů např. Hoškovcová (2010), Petřková (2004), Jarošová (2006), kteří pojmenovávají starší osoby různě. Za nejvhodnější pro označování lidí staršího věku považuji spolu s Petřkovou (2004) pojem *senior*. K používání pojmu senior, je však třeba přistupovat citlivě, a to s ohledem na sociologický, psychologický a medicínský kontext. Snažil jsem se poukázat na skutečnost, že chronologický věk není jediné kritérium zařazení starších osob do skupiny seniorů.

V kapitole věnované stárnutí a stáří jsem po prostudování odborné literatury od různých autorů např. Mühlpachr (2009), Kalvach, Mikeš (2004), Špatenková, Smékalová (2015), charakterizoval typické znaky pro uvedená období a vyjádřil jsem se k zákonitostem procesu stárnutí. Stárnutí je zákonité a typické nejen pro člověka, ale pro všechny živé organizmy. Jedná se o nedílnou součást našeho životního cyklu. Poukázal jsem na demografická data, která dokumentují, že stárnutí je v současné době trendem, který postihuje všechny vyspělé země. V souvislosti se stářím jsem se zabýval kalendářním, sociálním a biologickým stářím, při kterém dochází k poklesu a nezvratným změnám v lidském organismu, které mají za následek omezení a oslabení funkcí člověka a vznik onemocnění v pozdním věku.

Upozornil jsem rovněž na vědní obory, které se problematikou stáří a stárnutí zabývají. Pojednal jsem o *Gerontologii* a *Geriatрии*. Vzhledem k tomu, že tématem mé diplomové práce byl vzdělávací program pro řidiče seniory, musela logicky následovat kapitola o celoživotním vzdělávání, vzdělávání dospělých a seniorů. Celoživotní vzdělávání jsem pojal jako skutečnost, která je v dnešní moderní době hlavní předpoklad pro uplatnění jedince nejen na trhu práce, ale i ve společnosti. To se týká i seberealizace starších osob. Vzdělávání dospělých a seniorů jsem věnoval kapitole věnující se celoživotnímu vzdělávání v ČR. Charakterizoval jsem pojem a filozofii celoživotního vzdělávání a popsal, jakým způsobem probíhá v ČR vzdělávání dospělých a jaká jsou specifika při vzdělávání seniorů.

Následně jsem pozornost zaměřil na seniora v silničním provozu a řidiče seniora. Za nejdůležitější považuji akcentovat mobilitu seniorů potřebnou k zabezpečení různých aktivit sociálních a osobních potřeb, jako např. návštěva rodiny, známých, výletů, zajištění nákupů a lékařské péče, zejména u seniorů bydlících na vesnicích. Dále jsem specifikoval legislativní úpravy týkající se řízení vozidla řidiči nad 65 let věku, s čímž souvisí i povinnost absolvovat u řidičů daného věku pravidelné lékařské prohlídky, které jsou nutné k řízení motorového vozidla. Poslední kapitoly teoretické části jsem věnoval strategickým a legislativním dokumentům, preventivním a vzdělávacím programům a projektům v ČR, určeným pro řidiče, zejména pak detailnějšímu představení projektu pro řidiče seniorského věku „Jedu s dobou“. V této části práce jsem popsal a charakterizoval strategické cíle v ČR směřující ke snížení dopravní nehodovosti a s ní spojeným následkům, eliminaci vážných dopravních nehod, při kterých dochází ke smrtelným a těžkým zraněním osob. Představil jsem strategický plán Ministerstva dopravy pro období od roku 2021 do roku 2030 a preventivní projekt nazvaný „VIZE NULA“, který má za cíl do roku 2050 zabránit vzniku dopravních nehod s následkem smrtelného nebo těžkého zranění. Dále jsem se věnoval legislativě upravující získávání řidičských oprávnění a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v ČR. Potom následovala část, zabývající se preventivními kampaněmi a vzdělávacími programy pro řidiče motorových vozidel v ČR. Závěr teoretické části patřil popisu vzdělávacího programu pro řidiče motorových vozidel seniorského věku nad 65 let, který byl východiskem pro empirickou část mé diplomové práce.

V empirické části jsem nejdříve vytýčil výzkumný cíl a výzkumné otázky. Výzkumný cíl byl formulačně totožný s cílem celé diplomové práce, výzkumné otázky zněly:

1. *Jaká je motivace řidičů seniorského věku nad 65 let se vzdělávacího programu zúčastnit?*
2. *Hraje roli věk a nejvyšší dosažený stupeň vzdělání v počtu účastníků vzdělávacího programu?*
3. *Účastní se vzdělávacího programu senioři opakovaně a mají zájem se zúčastnit v budoucnu stejného nebo obdobného vzdělávacího programu?*
4. *Zavedli by účastníci vzdělávacího programu jeho absolvování jako jednu z podmínek pro prolongaci řídičského oprávnění řidičů seniorského věku nad 65 let?*
5. *Zvýšilo absolvování vzdělávacího programu dovednost bezpečněji ovládat motorové vozidlo při krizových situacích?*

K dosažení výzkumného cíle a získání odpovědí na výzkumné otázky jsem použil metodu dotazníku. V úvodu dotazníku jsem se respondentům představil, uvedl jsem, že dotazník je zcela anonymní a k jakému účelu bude využit. Dotazník byl tvořen 18 otázkami, které byly z větší části uzavřené. Respondenti pocházeli z řad účastníků vzdělávacího projektu pro řidiče nad 65 let s názvem „*Jedu s dobou*“, kterého jsem se osobně zúčastnil. Na mém výzkumu celkem participovalo 108 respondentů. Výběr respondentů byl určen tzv. náhodným výběrem (v mém případě každý z účastníku vzdělávacího programu). Prostřednictvím dotazníkového šetření jsem získal data k analýze a zhodnocení vybraného programu vzdělávání řidičů seniorského věku ke zvýšení bezpečnosti v silničním provozu.

Zajímavá zkušenost pro mě byla samotná realizace empirické části, která probíhala přímo v terénu při vzdělávacích programech *Jedu s dobou*. Bezesporu pro mě jako výzkumníka, bylo velkou výhodou, že jsem na uvedeném vzdělávacím projektu *Jedu s dobou* zastupoval službu dopravní policie, Policie české republiky. Mimo to, že jsem se já sám snažil s účastníky vzdělávacích programů *Jedu s dobou* aktivně komunikovat, tak i oni za mnou chodili s různými dotazy souvisejícími s bezpečností v silničním provozu, ale týkajícími se i oblasti aktuální legislativy a technických novinek ve vozidlech. Často mi sdělovali své negativní zkušenosti ze silničního provozu, žádali o nejrůznější rady apod. Dalo by se říct, že po určité době

jsem s některými účastníky navázal až přátelský vztah. Zajímavá zkušenost byla i při pozorování, jak jednotliví řidiči zvládají úskalí a nástrahy všech disciplín ve snaze se zlepšit při ovládání svého vozu a jak plní pokyny lektorů, přestože lektoři byli v mnoha případech mladší o několik generací. Lektoři mi sdělili, že se s řidiči seniory velice dobře spolupracuje, jelikož se snaží pozorně vyslechnout jejich rady a doporučení, jsou trpěliví a vděční za připomínky a doporučení, na rozdíl od mladých začínajících řidičů.

Ohledně zvýšení bezpečného ovládání vozidla, bylo u většiny účastníků patrné, že dochází k určitému zlepšení při ovládání vozidel v krizových situacích. Vyhodnotit rozsah a kvalitu této změny není ovšem možné krátkodobým výzkumem pomocí dotazníku, ale dlouhodobým zkoumáním praxe.

Zajímavé byly některé podněty účastníků k obsahu a organizaci vzdělávacího programu, jako např. zavedení nějaké soutěže v jízdě zručnosti, zadávání testů, které vyplňují žáci autoškol při závěrečné zkoušce. Výsledky testů by mohly být zajímavé, možná i pro mnohé s nepříjemnými následky, protože někteří účastníci absolvovali základní autoškolu před více než padesáti, respektive před 60 lety. Co se týče implementace zavedení obdobného programu jako jednu z podmínek pro prodloužení platnosti řidičských oprávnění, které by nevadilo 2/3 respondentů, tak by se o této povinnosti dalo uvažovat. Napadá mě možnost, že tato povinnost by následovala při dosažení určitého věku, popř. při zavinění závažné dopravní nehody nebo hrubého porušení dopravních předpisů, kde by pro řidiče seniorského věku nastala i povinnost absolvovat dopravně psychologické vyšetření. Navrhoval bych tzv. kondiční jízdy, které by mohly probíhat jak na polygonu, tak v běžném silničním provozu, za dohledu zkušebního komisaře nebo lektora z certifikovaného centra bezpečné jízdy. Na závěr by byla povinnost absolvovat přezkoušení z dopravních předpisů, podobně jak v autoškole. Určitě se tedy přikláním k názoru Mühlpachra (2008), který je pro zavedení povinných psychologických vyšetření u řidičů seniorského věku, jelikož stávající systém lékařských kontrol není podle něj dostatečný a soustředí se více méně na viditelné projevy nezpůsobilosti k řízení motorových vozidel a jedná se o více méně formální lékařské potvrzení předložené žádosti. K zavedení takových povinností by však byla nutná také legislativní úprava.

Zjistil jsem, že důležitým faktorem při bezpečném ovládání vozidla a „jistotě“ řidičů seniorského věku „za volantem“ je i ekonomická situace seniorů. Značnou roli

při bezpečném ovládní vozidla hraje jeho stáří. Moderní automobily jsou vybaveny nejrůznějšími systémy, jako např. pohon všech kol, ABS, ASR apod., které si mohou dovolit zakoupit lépe finančně zajištění senioři. Další roli hraje tzv. „vyježděnost“, tzn. časté řízení vozidla, nejen z důvodů základních potřeb jakou jsou nákupy, cesta k lékaři, cesta na hřbitov apod., ale využívání automobilu jako prostředku k naplnění nejrůznějších aktivit spojených s cestováním, realizací dovolené, s návštěvami rodiny, přátel apod. Mnozí řidiči seniorského věku si ale nemohou dovolit z nedostatku financí provozovat automobil z těchto rozmanitých důvodů, zvláště když cena pohonných hmot je pro ně velmi často nepříznivá.

Na závěr bych ještě uvedl, že z provedeného výzkumu bylo pro mě zajímavé zjištění, že vzdělávacího programu se zúčastnila poměrně velká skupina řidičů nad 70, ale i nad 80 let. Je opravdu obdivuhodné, že i v takovém věku mají senioři zájem získávat nové zkušenosti v řízení motorového vozidla, nové informace v legislativě a v nových trendech v automobilové oboru. Rovněž pro mě bylo zajímavé zjištění, že 1/3 respondentů se již dříve zúčastnila projektu Jedu s dobou. Dalším překvapivým poznatkem pro mě bylo i to, že 2/3 respondentů by nebylo proti tomu, aby obdobný vzdělávacího programu bezpečné jízdy byl implementován do příslušných norem, jako jedna z podmínek pro prodloužení doby platnosti řidičských oprávnění řidičů nad 65 let věku. Významným zjištěním bylo, že velká část respondentů (55 %) uvedlo, že po absolvování vzdělávacího programu se zlepšila ovladatelnost jejich vozidla při krizových situacích a 42 % respondentů sdělilo, že se tato schopnost zvýšila částečně. Rovněž o kvalitě projektu nasvědčuje skutečnost, že 97 % respondentů má zájem v budoucnu se stejné nebo obdobné vzdělávací aktivity opakovaně zúčastnit. Zajímavým, příznivým a potěšujícím zjištěním pro mě bylo i to, že téměř polovina respondentů se o vzdělávacím programu Jedu s dobou dozvěděla prostřednictvím internetu.

V rámci výzkumu jsem se mohl přesvědčit, že seniorští řidiči navazovali také sociální kontakty. Tvořili mezi sebou jednotlivé skupinky, ve kterých diskutovali spolu i s lektory, tak s osobami, které prezentovaly elektromobily, ale i s příslušníky policie. Veškeré vzdělávací programy, u kterých jsem byl přítomen, se nesly ve velmi příjemné přátelské atmosféře. Vzdělávací aktivita pro seniory přispěla nejen k novým vědomostem a dovednostem, avšak také k rozvoji sociálních vazeb, což není pro seniory zanedbatelné.

Studiem a výzkumem problematiky související se stárnutím a stářím, jsem dospěl také k závěru, že i přes nejrůznější zdravotní komplikace a úskalí související s uvedenou životní etapou, často chtějí senioři stále vést aktivní život. Chtějí se nadále vzdělávat, být soběstační a aktivně se podílet na společenském životě, a k tomu může zásadním způsobem přispět jejich „mobilita“, kterou jim může zajistit bezpečné řízení vozidla.

Závěrem bych chtěl konstatovat, že cíl diplomové práce *charakterizovat, analyzovat a zhodnotit vybraný program vzdělávání řidičů seniorského věku* jsem splnil.

Seznam použité literatury a zdrojů:

- Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů AČR. (2020). *Jedu s dobou*. Citováno 7. února 2021. Dostupné z: <https://www.jedusdobou.cz/>
- Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů AČR. (2021). *Kurz teen*. Citováno 5. února 2021. Dostupné z: <https://www.kurzteen.cz/>
- Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů AČR. (2021). *O nás*. Citováno 7. února 2021. Dostupné z: https://www.asociacecenter.cz/o_nas.html
- Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů AČR. (2021). *Organizační a jednací řád Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů AČR*. Citováno 7. února 2021. Dostupné z: <https://road-safety.cz/wp-content/uploads/2017/11/OJ%C5%98-Asociace-center-3-2018.pdf>
- Automotoklub ČR. (2021). *Projekt start driving v roce 2021*. Citováno 6. února 2021. Dostupné z: <https://www.autoklub.cz/158923-projekt-start-driving-v-roce-2021/>
- Automotoklub ČR. (2019). *Začneme spolu aneb kolama dolů 2*. Citováno 4. února 2021. Dostupné z: <https://www.autoklub.cz/137958-zacneme-spolu-aneb-kolama-dolu-2/>
- Automotoklub ČR. (2021). *Projekt start driving v roce 2021*. Citováno 10. února 2021. Dostupné z: <https://www.autoklub.cz/158923-projekt-start-driving-v-roce-2021/>
- Barták. (2020). *Hrozí zpříšňování vyšetření řidičů seniorů? Stačí, co už dnes máme?*. Citováno 20. prosince 2020. Dostupné z: <https://www.auto.cz/hrozi-zprishnovani-vysetreni-ridicu-senioru-staci-co-uz-dnes-mame-132773>
- Beneš, M. (2008). *Andragogika*. Praha: Grada.
- Benešová, V. (2003). *Úrazy seniorů a možnosti jejich prevence*. Praha: Centrum úrazové prevence UK 2. LF a FN Motol.
- Bragdon, A., Gamon, D. (2009). *Nedovolte mozku stárnout*. Praha: Portál.
- Buijssen, H. (2006). *Demence průvodce pro rodinné příslušníky a pečovatele*. Praha: Portál.
- Česko. (2018). *Vyhláška č. 277/2004 Sb. Vyhláška o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem*. Citováno 2. února 2021. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-277>
- Česko. (2020). *Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. Citováno 2. února 2021. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=361%2F2000>
- Česko. (2021). *Zákon č. 247/2000 Sb. Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů*. Citováno 4. února 2021. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#cast10>

Český statistický úřad. (2018). *Senioři a zdraví*. Citováno 12.ledna 2021 z: <https://www.czso.cz/documents/10180/60664322/31003418b1.pdf/11e9eab0-c51b-4dda-8e05-0a8bfd1012e?version=1.0>

Český statistický úřad. (2021). *Senioři*. Citováno 12.ledna 2021. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/seniori>

Čornaničová, R. (1998). *Edukácia seniorov*. Bratislava: Univerzita Komenského.

Demografické informační centrum. (2020). *ANALÝZA: Perspektivy populačního stárnutí v Evropě*. Citováno 12. ledna .2021. Dostupné z: http://www.demografie.info/?cz_detail_clanku&artclID=201

Hartl, P., Hartlová, H. (2000). *Psychologický slovník*. Praha: Portál.

Haškovcová, H. (2010). *Fenomén stáří*. Praha: Havlíček Brain Team1.

Hayflick, L. (1997). *Jak a proč stárneme*. Praha: Knižní klub.

Jarošová, D. (2006). *Péče o seniory*. Ostrava: Ostravská univerzita.

Jirák, R., Koukolík, F. (2004). *Demence*. Praha: Galén.

Kalvach, Z., Zadák, Z., Jirák, R., Zavázalová, H., Sucharda, P., a kol. (2004). *Geriatric a Gerontologie*. Praha: Grada Publishing, a.s.

Kozáková, Z., Müller O. (2006). *Aktivizační přístupy k osobám seniorského věku*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Kubešová, L. (2006). *Zdraví pro třetí věk*. Čestlice: Rebo.

Lužný, D. (2013). *Metodologie společenských věd: studijní text pro kombinované studium*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Matoušek, J. (2020). *Ukážněnější, přesto zranitelnější a nebezpečnější. Řidičů seniorů v Česku přibývá*. Citováno 2. ledna 2021. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/ridiciseniori/r~10f1c2f4139b11eb9d470cc47ab5f122/v~sl:dc9edc8ab07ffdbec749c2dcb6cccecf/>

MF DNES. (2010). *Řidiči-senioři musí být opatrní, lékařská prohlídka nemá být jen formální*. Citováno 15. ledna 2021. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/ridici-seniori-musi-byt-opatrnii-lekarska-prohlidka-nema-byt-jen-formalni.A100707_181906_automoto_fdv

Ministerstvo dopravy. (2020). *Strategie BESIP 2021-2030*. Citováno 4. února 2021. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

Ministerstvo dopravy. (2020). *Strategie BESIP 2021–2030. Příloha č. 2*. Citováno 4. února 2021. Dostupné z: <https://ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Priloha-2-Analyticke-podklady-ke-klicovym-ukazatelum.pdf>

Ministerstvo dopravy. (2021). *Senioři*. Citováno 26.ledna 2021. Dostupné z: <https://ibesip.cz/Tematicke-stranky/Seniori>

Ministerstvo dopravy. (2021). *Aktuální strategie*. Citováno 20. ledna 2021. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>

Ministerstvo dopravy. (2021). *Kdo jsme*. Citováno 15. února. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>

Ministerstvo dopravy. (2021). *Akce a kampaně*. Citováno 20. února. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane>

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. (2007). *Strategie celoživotního učení*. Praha. ISBN 978-80-254-2218-2. Citováno 15. prosince 2020. Dostupné z: <https://www.msmt.cz/vzdelavani/dalsi-vzdelavani/strategie-celozivotniho-uceni-cr>

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. (2020) *Strategie 2030+*. Citováno 5. ledna 2021. Dostupné z: <https://www.msmt.cz/file/54104/>

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. (2021). *Strategie vzdělávací politiky České republiky do roku 2020*. Citováno 5. ledna 2021. Dostupné z: <https://www.msmt.cz/vzdelavani/skolstvi-v-cr/strategie-vzdelavaci-politiky-2020-1?highlightWords=strategie+vzd%C4%9BI%C3%A1vac%C3%AD+politiky>

Mühlpachr, P. (2008). *Základy gerontologie*. Brno: MSD.

Mühlpachr, P. (2009). *Gerontopedagogika*. Brno: Masarykova univerzita.

Novinky.cz. (2019). *Senior, který havaroval v protisměru na dálnici D5, je po smrti*. Citováno 10. prosince 2020. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/krimi/clanek/v-nemocnici-zemrel-senior-ktery-havaroval-v-protismeru-na-dalnici-d5-40271378>

Novinky.cz. (2020). *Senior jel na Liberecku kilometry v protisměru. Na upozornění ostatních šoférů nereagoval*. Citováno 10. prosince 2020. Dostupné z: https://www.novinky.cz/krimi/clanek/senior-jel-na-liberecku-kilometry-v-protismeru-na-upozorneni-ostatnich-soferu-nereagoval-40343547#seq_no=6&dop_ab_variant=0&dop_source_zone_name=novinky.web.nexttoart&dop_req_id=4yLFFJ0q1t9p-202011271616&source=article-detail

Petřková, A., Čornaničová, R. (2004). *Gerontagogika: úvod do teorie a praxe edukace senioru*. Olomouc: Univerzita Palackého.

Policie ČR. (2020). *Vyhodnocení dopravní nehodovosti za rok 2019*. Citováno dne 28. ledna 2021. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-za-rok-2019.aspx>

Policie ČR. (2021). *Vyhodnocení dopravní nehodovosti za rok 2020*. Citováno 27. ledna 2021. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/web-informacni-servis-zpravodajstvi-vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-za-rok-2020.aspx>

Policie ČR. (2021). *Profesionalizace řidičů složek IZS ČR*. Citováno 6. února 2021. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/profesionalizace-ridicu-slozek-izs-cr.aspx>

Průcha, J. (2009). *Moderní pedagogika*. Praha: Portál. Citováno dne 5. ledna 2021. Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:ee214810-bc0f-11e8-bbaa-005056827e52?page=uuid:fd2f09e0-e438-11e8-9210-5ef3fc9bb22f>)

Smutná, M. (2016). *Seniorů za volantem rychle přibývá, nejstaršímu řidiči v Česku je 102 let*. Citováno 2. ledna 2021. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/starnuti-populace-senior-ridic-bezpecnost-dopravy.A161011_135944_domaci_mav

Svátková., J. (2010). *Řízení motorových vozidel u seniorů*. *Medicína pro praxi* 7(11), str. 437-439, Citováno 15.ledna 2021. Dostupné z: <https://www.medicinapropraxi.cz/pdfs/med/2010/11/09.pdf>

Špatenková, N., Smékalová, L. (2015). *Edukace seniorů*. Praha: Grada. Citováno 12. ledna 2021. Dostupné z: <https://www.bookport.cz/e-kniha/edukace-senioru-371743/>

Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum.

Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková J. (2006). *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*. Praha: Karolinum.

ZdravéZprávy.cz. (2019). *Zdravotní prohlídky seniorů řidičů by mohly být i častější*. Citováno 2. ledna 2021. Dostupné z: <https://www.zdravezpravy.cz/2019/09/17/zdravotni-prohlidky-senioru-ridicu-by-mohly-byt-castejsi/>

Přílohy:

Příloha č. 1: Dotazník

Dobrý den.

Jmenuji se Martin Jaroš. Jsem student 2. ročníku navazujícího magisterského studia, oboru Andragogika, na Filozofické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci. Ve své závěrečné diplomové práci se zabývám problematikou Vzdělávacího programu pro řidiče seniory za účelem zvýšení bezpečnosti v silničním provozu.

Žádám Vás o vyplnění předloženého dotazníku. Dotazník je zcela anonymní a je určen pouze k účelu mé diplomové práce. Vyplnění dotazníku Vám bude trvat maximálně 10 minut.

Při vyplňování dotazníku vyberte, prosím, pouze jednu odpověď (pokud u otázky nebude uvedeno jinak).

Děkuji Vám za Váš čas při vyplňování dotazníku.

Martin Jaroš

Otázka č. 1: Jaké je Vaše pohlaví?

Muž

Žena

Otázka č. 2: Jaký je Váš věk?

65–70

71–75

76–80

81–85

86–90

91–95

95 a více

Otázka č. 3: Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

Základní

Vyučen(a)

Střední s maturitou

Vysokoškolské

Otázka č. 4: Nejvyšší skupina získaného řidičského oprávnění?

A

B

C

C+E

D

D+E

T

Otázka č. 5: Jaká je Vaše praxe v řízení motorových vozidel? (počet roků)?

1–10

11–20

21–30

31–40

41–50

50 a více

Otázka č. 6: kolik přibližně ujedete jako řidič za rok kilometrů?

do 1 000 km

1 001 až 5 000 km

5 001 až 10 000 km

nad 10 000 km

Otázka č. 7: Jak jste se o vzdělávacím programu Jedu s dobou dozvěděl(a)?

Internet

Televize

Rozhlasové vysílání

Tisk

Od jiné osoby

Otázka č. 8: Absolvoval(a) jste již uvedený nebo obdobný vzdělávací program určený pro řidiče seniorského věku?

ANO

NE

Otázka č. 9: Co Vás vedlo se vzdělávacího programu zúčastnit? (můžete označit i více odpovědí)

Zdokonalení řídičských dovedností

Novinky v legislativě a v oblasti dopravy

Jiné (napište stručně slovy):

Otázka č. 10: Splnil kurz Vaše očekávání?

ANO

NE

Otázka č. 11: Doporučil(a) byste absolvování vzdělávacího programu všem řidičům seniorské věku?

ANO (proč?):

NE (proč?):

Otázka č. 12: Zavedl(a) byste absolvování kurzu bezpečné jízdy jako jednu z podmínek pro prodloužení řídičského oprávnění řidičů seniorského věku nad 65 let?

ANO

NE

Otázka č. 13: Zúčastníte se v budoucnu obdobných vzdělávacích programů pro řidiče seniorského věku?

ANO

NE

Otázka č. 14: Zúčastnil(a) byste se vzdělávacího programu, pokud by byl zpoplatněn?

ANO (pokud ano, tak jakou částku byste byl(a) ochoten(a) zaplatit?):

NE

Otázka č. 15: Myslíte si, že po absolvování vzdělávacího programu se zvýšila Vaše dovednost bezpečněji ovládat motorové vozidlo při krizových situacích?

ANO

NE

Částečně

Otázka č. 16: Jaký byl podle Vás přístup lektorů, byli jste s jejich přístupem spokojen (a) nebo nespokojen(a)? (např. profesionalita, ochota, trpělivost apod.):

Otázka č. 17: Co oceňujete v obsahu vzdělávacího programu, co se Vám líbilo a nelíbilo:

Otázka č. 18: Vaše případné podněty a připomínky pro organizátory vzdělávacího programu:

Příloha č. 2: Seznam grafů:

Graf č. 1: Procentuální zastoupení populace ve věku 65 let v jednotlivých státech Evropy v letech 2000 a 2018

Graf č. 2: Naděje dožití mužů a žen při narození od roku 1960 až 2018

Graf č. 3: Vývoj podílu osob v období od roku 2000 do roku 2050 ve vybraných evropských zemích.

Graf č. 4: Počet usmrcených mužů dle věku a kategorie účastníka silničního provozu v roce 2019

Graf č. 5: Počet usmrcených žen dle věku a kategorie účastníka silničního provozu v roce 2019

Graf č.6: Respondenti podle věku

Graf č.7: Nejvyšší dosažené vzdělání

Graf č.8: Nejvyšší skupina řidičského oprávnění

Graf č. 9: Praxe v řízení motorových vozidel

Graf č.10: Počet ujetých kilometrů respondenty

Graf č.11: Původ informací o vzdělávacím programu „Jedu s dobou“

Graf č.12: Již opakovaná účast na vzdělávacím programu „Jedu s dobou“

Graf č.13: Motivace k účasti na vzdělávacího programu „Jedu s dobou“

Graf č. 14: Zavedení vzdělávacího programu nebo obdobného kurzu jako jednu z podmínek pro prolongaci ŘO řidičů seniorského věku

Graf č. 15: Zájem o účast na obdobných vzdělávacích programech

Graf č. 16: Účast na vzdělávací aktivitě i v případě jeho zpoplatnění

Graf č. 17: Došlo podle respondentů ke zlepšení ovladatelnosti jejich vozidla po absolvování vzdělávacího programu

Graf č. 18: Co ocenili účastníci na vzdělávacím programu

Graf č. 19: 18 Podněty a připomínky pro organizátory vzdělávacího programu

Příloha č. 3: Seznam obrázků:

Obrázek č. 1: Schéma „Strategie BESIP 2021-2030“ a „Vize nula“