

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Ústav pedagogiky a sociálních studií

Diplomová práce

Josef Miškář

DOPRAVNÍ VÝCHOVA JAKO PŘEDPOKLAD

SNIŽOVÁNÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI

Prohlašuji, že jsem svou závěrečnou práci vypracoval samostatně a použil jsem uvedených pramenů a literatury.

Souhlasím, aby práce byla uložena na Univerzitě Palackého a zpřístupněna ke studijním účelům.

V Olomouci 20. 4. 2012

Děkuji Doc. PaedDr. Marcele Musilové, Ph.D. za odborné vedení diplomové práce, poskytování rad, její čas a trpělivost. Rovněž děkuji všem, jenž mi poskytli svou podporu a pomoc při tvorbě této práce.

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Josef Miškář
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	Doc. PaedDr. Marcela Musilová, Ph.D.
Rok obhajoby:	2012

Název práce:	DOPRAVNÍ VÝCHOVA JAKO PŘEDPOKLAD SNIŽOVÁNÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI
Název v angličtině:	ROAD SAFETY EDUCATION AS A PREREQUISITE FOR REDUCING ROAD ACCIDENTS
Anotace práce:	<p>Diplomová práce je zaměřena na problematiku dopravní výchovy a na prevenci vzniku dopravních nehod. Mezi její hlavní cíle patří především vymezení základních pojmů kategorie dětí a mládeže, dospělých a seniorů coby účastníků silničního provozu, klasifikace jednotlivých případů výuky dopravní výchovy a charakteristika současné situace dopravy v České republice.</p> <p>Cílem empirického výzkumu je prozkoumání úrovně dopravní výchovy a jejích rozdílů mezi řidiči, především ve Zlínském kraji.</p>
Klíčová slova:	Doprava, dopravní výchova, výuka, prevence.
Anotace v angličtině:	<p>The diploma work is aimed at questions of traffic education and prevention of traffic accidents. Its main objectives are the definition of basic terms in particular categories of children and youth, adults and older people as road users, the classification of individual cases of traffic education and traffic characteristics of the current situation in the Czech Republic.</p> <p>The aim of the empiric research is to explore levels of traffic education and education differences between drivers, especially in the Zlín region.</p>
Klíčová slova v angličtině:	Traffic, traffic education, education, prevention.
Přílohy vázané v práci:	<p>Příloha č. 1 – Dotazník pro řidiče, použitý v praktické části</p> <p>Příloha č. 2 – Leták Policie ČR pro veřejnost</p> <p>Příloha č. 3 – Leták BESIPu pro veřejnost</p>
Rozsah práce:	150
Jazyk práce:	Český jazyk

Úvod.....	8
TEORETICKÁ ČÁST	10
1 Historie a vývoj silniční dopravy	10
1.1 Z historie silniční dopravy	10
1.2 Silniční doprava dnes	12
1.3 Vývoj pravidel silničního provozu v České republice	13
1.4 Vývoj sankčního systému	15
2 Nehoda a dopravní nehodovost	18
2.1 Strategie bezpečnosti silničního provozu v České republice	19
2.2 Úloha Služby dopravní policie.....	21
2.3 Dopravní nehodovost	22
2.3.1 Příčiny dopravních nehod	31
2.3.2 Nehody pod vlivem návykových látek.....	34
2.3.3 Dítě – účastníkem dopravní nehody	40
3 Dopravní výchova.....	45
3.1 Dopravní výchova dětí	47
3.1.1 Dopravní výchova dětí v mateřských školách.....	49
3.1.2 Dopravní výchova dětí v základních školách.....	50
3.1.3 Dopravní výchova dětí v rodině	53
3.2 Dopravní výchova mládeže - středoškoláků	54
3.3 Dopravní výchova v autoškolách	56
3.4 Celoživotní dopravní výchova dospělých	59
3.5 Senioři	61
4 Dopravní výchova v kurikulárních materiálech.....	66
4.1 Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání z hlediska dopravní výchovy.....	66
4.2 Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání z hlediska dopravní výchovy	68
4.3 Rámcový vzdělávací program pro gymnázia z hlediska dopravní výchovy.....	70
4.4 Vzdělávací program Základní škola a dopravní výchova.....	71
5 Mimoškolní aktivity prevence dopravní nehodovosti	79
5.1 Dětská dopravní hřiště	80
5.2 První pomoc	81
5.3 Dopravní soutěž mladých cyklistů.....	83

6	Podpůrné projekty v dopravní výchově	85
6.1	Zebra se za Tebe nerozhlédne!	85
6.2	Ajaxův zápisník	86
6.3	Škoda hrou	87
6.4	Gentleman silnic	87
6.5	Nemyslíš, zaplatíš!	88
6.6	Domluvme se	88
6.7	The Action	89
6.8	BESIP Team	90
6.9	Jablko nebo citron a Jezdíme s úsměvem	90
6.10	Jsme vidět	91
	PRAKTICKÁ ČÁST	93
7	Dotazník řidičům zaměřený na problematiku jejich dopravní výchovy	93
7.1	Podmínky výzkumu	93
7.2	Výzkum zaměřený na úroveň dopravní výchovy	93
7.2.1	Cíl, hypotézy a metody výzkumu – úroveň	93
7.2.2	Analýza výzkumu a výsledky šetření	96
7.2.3	Závěry šetření	126
7.3	Statistické výsledky dotazníkového šetření	127
7.3.1	Cíl, hypotézy a metody výzkumu – rozdíly výsledků	127
7.3.2	Analýza výzkumu a výsledky šetření	128
7.3.3	Závěry šetření – rozdíly výsledků	131
7.4	Závěr šetření a diskuse	132
	Závěr	134
	Seznam zkratk	136
	Literatura a prameny	137
	Elektronické odkazy	139
	Seznam příloh	143

„Dopravní nehodovost je největším zločincem v zemi!“

genpor. JUDr. Jiří Kolář

(leták Policie České republiky)

Úvod

Jako téma mé diplomové práce jsem si vybral téma: „Dopravní výchova jako předpoklad snižování dopravní nehodovosti“. Myslím si, že dopravní nehodovost je tématem dnešní doby. Denně nám média sdělují zprávy o tragických dopravních nehodách, zprávy o „silničních pirátech“, o „rekordmanech“, jenž usedli k řízení dopravního prostředku pod vlivem drog či alkoholu zpravidla s takovou naměřenou hodnotou, že je až s podivem, že dotyčný „rekordman“ je ještě naživu. Občas se objeví i zpráva o nějaké „kuriózní“ dopravní nehodě. Kuriózní do té doby, než si uvědomíme, jak špatně taky mohla dopravní nehoda skončit. Většina z nás si zprávu vyslechne, shlédne nebo přečte. Pak se zasměje nebo pobouří a pak nad tím mávne rukou. Zpravidla do té doby, než se jej dopravní nehoda a její následky osobně dotknou.

Ve své práci jsem se zaměřil především na úroveň dopravní výchovy v České republice, jež považuji za velmi nízkou, neřku-li mizernou a dopravní nehodovost, která je s úrovní výchovy účastníků silničního provozu v příčinné souvislosti.

U Policie České republiky pracuji od roku 1999, po předchozím čtyřletém studiu na Střední policejní škole Ministerstva vnitra v Holešově. Převážnou část své policejní kariéry se v rámci své služby zabývám silniční dopravou. V současné době jako inspektor Skupiny dopravních nehod Dopravního inspektorátu v Uherském Hradišti. Za těch 13 let jsem se už na našich silnicích setkal s ledasčím a odhlédneme-li od statistických položek příčin dopravních nehod a porušování dopravních předpisů celkově, zjistíme, že se v pozadí nachází jeden společný jmenovatel a tím je dopravní nevychovanost účastníků silničního provozu. A to se týká všech věkových kategorií. Od dětí přes dospívající mládež, dospělé až po seniory.

V oblasti silniční dopravy a dopravní nehodovosti došlo v posledních letech k mnoha změnám. Jedním z důvodů je i vstup České republiky do Evropské unie a s tím související závazek snížení dopravní nehodovosti a snížení následků dopravních nehod. V některých případech ke změnám výrazným. Došlo ke zpřísnění pravidel v některých oblastech silniční dopravy, zejména nákladní (kamionové) autodopravy. Byl zaveden bodový systém a zpřísnily se některé sankce za porušování předpisů. Došlo však i ke změnám, které přinesly spíše více škody, než užítu jako například přijetí nového správního řádu a s tím související změny ve správním řízení o přestupcích v dopravě nebo zavedení bonusů a malusů v rámci pojištění vozidel. Je na místě podotknout, že všechny tyto změny jsou však jen změnami dílčími a že stále nedošlo k výrazné systémové změně. Po úpadku dopravní výchovy na přelomu tisíciletí však budme rádi alespoň za ty dílčí změny. Je potřeba si uvědomit, že žádný systém, ať je

jakkoli nastavený a realizovaný, nebude dokonalý nikdy a nebude účinně fungovat, dokud si každý jednotlivec neuvědomí, že s dodržováním pravidel silničního provozu musí začít nejprve sám u sebe.

V rámci svého povolání jsem se účastnil přednášek v mateřských a základních školách, přezkušování znalostí a dovedností cyklistů na základních školách a také jsem měl možnost navštívit výuku v některých autoškolách. Od účastníků dopravních nehod pak až velmi často slyším, že nevědí, co měli nebo mají udělat anebo slyším absolutně mylné, někdy až úsměvné interpretace dopravních předpisů. To vše postupem času zformovalo můj názor, že dopravní výchova u nás není v dobré kondici. Přesto však stále věřím, že se tato situace zlepší. Věřím, že pokud se zlepší úroveň dopravní výchovy, zlepší se i nelichotivé statistiky dopravní nehodovosti.

Diplomová práce je rozdělena na část teoretickou a praktickou. V teoretické části se zabývám silniční dopravou, dopravní nehodovostí, prevencí a dopravní výchovou. Rovněž se zaměřuji na zařazení dopravní výchovy do vyučovacího procesu všech věkových kategorií účastníků silničního provozu.

V praktické části se věnuji empirickému šetření u řidičů účastnících se silničního provozu především na Uherskohradištsku.

Cílem diplomové práce je v teoretické části zmapovat a popsat systém silniční dopravy, systém prevence, systém dopravní výchovy účastníků silničního provozu všech věkových kategorií a situaci v dopravní nehodovosti a systém její evidence. Cílem v praktické části pak zjistit pomocí dotazníku úroveň dopravní výchovy u uvedených osob, především u řidičů motorových vozidel, kteří již získali řidičské oprávnění, abych poté mohl výsledky šetření vyhodnotit a případně je použít jako podklad pro další práci především v rámci preventivní činnosti.

TEORETICKÁ ČÁST

1 Historie a vývoj silniční dopravy

Ke konci 19. století, když začínal rozmach automobilismu, byl automobil vnímán a vítán jako nositel pokroku. Nositel pokroku technologického a ekonomického, ale také sociálního. Na začátku si mohli vlastníci automobilu dovolit jen ti nejbohatší, ale již ke konci prvního desetiletí dvacátého století se zejména ve Spojených státech amerických stal automobil předmětem masové spotřeby.

Tento rozvoj však s sebou přinesl i stinné stránky. Se vzrůstajícím počtem automobilů na silnicích začala v silničním provozu narůstat také agresivita, bezohlednost a nezodpovědnost. Rovněž se začala projevovat neúcta k životu a také neznalost pravidel.

V dopravě mohou účastníci silničního provozu i za malé chyby zaplatit závažnými důsledky. I jakýkoliv malý omyl, přecenění schopností či podcenění nebezpečí se může stát posledním omylem v životě. A tak s rozvojem automobilismu došlo i na nehody a úrazy způsobené vozidly, a to včetně těch smrtelných. Do širšího povědomí veřejnosti se pak dopravní nehodovost dostala po tragické dopravní nehodě americké tanečnice Isidory Duncan v roce 1927, která zahynula při projížděce ve svém kabrioletu, když se její šál zamotal do kol automobilu. Do života Isidory Duncan automobilismus celkově zasáhl hodně. Již v roce 1913 se její dvě děti utopily v automobilu poté, co vůz sjel do řeky Seiny.

S rozmachem automobilismu a všech důsledků, které s sebou přinesl, vyvstala i potřeba věnovat se dopravní výchově obyvatelstva. Postupem času se dopravní výchova stala součástí socializačního procesu každého člověka.

1.1 Z historie silniční dopravy

Vliv motorismu a zrod dopravních nehod s úmrtím vedl k tomu, že se ve světě začala zavádět různá opatření vedoucí k bezpečnosti silničního provozu. Již v roce 1893 byla vydána první evidenční (registrační) značka vozidla, a to policií ve Francii.

Počátkem roku 1904 vstoupila v platnost první ucelená norma týkající se motorismu. Bylo to ve Velké Británii a norma byla známá jako „Motoristický zákon“. Ten zaváděl povinnosti jako registraci vozidel a opatření vozidel čísly či to, že motorista musí vlastnit řidičský průkaz. Řidičské zkoušky se sice ještě neskládaly a postačovalo si podat žádost

a zaplatit poplatek; i tak se však nebezpečná jízda stala trestným činem, za nějž bylo možno motoristu žalovat. Poprvé na světě tato norma také zaváděla dopravní značky.

V České republice (potažmo Československé republice) rovněž s rozmachem automobilismu postupně vyvstala i potřeba účastníky silničního provozu vzdělávat. Mimo jiné se o výchovu staral Autoklub republiky československé. Ten také, pod tlakem nepříznivého vývoje dopravní nehodovosti, uspořádal v roce 1932 v Praze tzv. „týden bezpečnosti“. S cílem zvýšit povědomí obyvatelstva o bezpečnosti na silnicích byla uspořádána i výstava s prezentací bohatého materiálu a ukázkou všech druhů výstražných značek. V roce 1935 pak byla otevřena „Výstava dopravní bezpečnosti“, kde bylo prezentováno uskutečňování dopravní výchovy dětí a mládeže na školách. Tedy již v meziválečné době probíhala na školách dopravní výchova dětí, což je patrné i z učebních osnov pro 1. až 5. ročník z roku 1934. Kromě toho také Autoklub pořádal ve své budově v Praze kurzy, tzv. „hodinky bezpečnosti“. Tyto kurzy probíhaly také v ostatních městech. Pro venkov pak tyto „hodinky bezpečnosti“ byly vysílány i rozhlasem pro školy.

I v době 2. světové války na našem území nebyla dopravní výchova přerušena. Jedním z důvodů bylo také zavedení jízdy vpravo. Mezi lidmi přetrvává názor, že pravostrannou jízdu zavedli na území ČSR (Československé republiky) Němci. Ovšem není tomu tak. Již od 20. let minulého století byla ČSR zavázána mezinárodními smlouvami k zavedení pravostranné dopravy. Zavedení této změny se však neustále odkládalo. Na začátku válečného období byly v Evropě již jen 4 státy s levostrannou dopravou. Byla to ČSR, Maďarsko, Švédsko a Velká Británie. Němci tak pouze urychlili zavedení této změny. Již v listopadu 1938 bylo schváleno opatření vedoucí k pravostrannému provozu, kdy tak mělo být učiněno od 1. května 1939. Do té doby měly být na silnicích provedeny příslušné změny. Německá armáda to však ještě o několik týdnů urychlila. Na území Protektorátu Čechy a Morava se tak oficiálně začalo jezdit vpravo od 17. března 1939 s výjimkou Prahy, kde se tak stalo 26. března 1939.

I po druhé světové válce se v dopravní výchově obyvatelstva stále pokračovalo. Zejména byla dopravní výchova zaměřena na děti. V 50. letech minulého století se na území ČSR začala systematicky sledovat dopravní nehodovost na pozemních komunikacích. Ta nebyla v období nízké úrovně motorizace považována za závažný problém. S postupným nárůstem motorizace od začátku 60. let začal prudce narůstat počet usmrcených osob v silniční dopravě. V roce 1969 bylo dosaženo dokonce historického maxima. Za 24 hodin bylo usmrceno 1758 osob. V dalších letech následovalo dlouhodobé zlepšování situace v bezpečnosti silničního provozu, a to až do roku 1987. V té době byla dopravní výchově také věnována zvýšená

pozornost. Zaměřena byla především na děti, ale opomíjeni nebyli ani ostatní účastníci. Aktivní v tomto směru byl především BESIP (Bezpečnost Silničního Provozu), oddělení tehdejšího ministerstva dopravy. Ve spolupráci s Veřejnou bezpečností, složkou Sboru národní bezpečnosti, se BESIP podílel na tvorbě jak tiskovin tak i rozhlasových a krátkých televizních pořadů věnovaných dopravní výchově obyvatelstva. V rozmezí let 1969 – 2004 bylo vydáno našimi nakladatelstvími pro účely dopravní výchovy více než 70 výukových materiálů pro mateřské a základní školy. Nejstarším a stále ještě používaným materiálem je Metodika dopravní výchovy v předškolním věku. Je však patřičné vzpomenout, že od roku 2008 tato metodika prochází inovací.

Po těchto příznivých letech se však vývoj obrátil opět záporným směrem, zatímco ve vyspělých evropských zemích pokračoval nastartovaný příznivý vývoj. Ačkoli v roce 1986 patřila Česká republika (v rámci tehdejší Československé socialistické republiky) k zemím s nejlepší úrovní dopravní nehodovosti v Evropě, po roce 1986 se vývoj obrátil. Následky dopravní nehodovosti začaly prudce narůstat. Tento trend se po roce 1989 ještě zhoršil a pokračoval až do poloviny 90. let minulého století. Pak se teprve situace pomalu začala opět zlepšovat. Přesto však ČR (Česká republika) stále patří k zemím s nejhorší úrovní dopravní nehodovosti v Evropě. Jak v rámci EU (Evropské unie), tak v rámci OECD (Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj). (<http://www.ped.muni.cz>)

Dá se říci, že se změnami v oblasti dopravní výchovy koresponduje i vývoj dopravní nehodovosti. Lze říci, že zde existuje jistá úměra. Čím nižší je úroveň dopravní výchovy, tím vyšší je dopravní nehodovost a její následky. Je samozřejmé, že dopravní výchova není samospasitelná a na snižování následků dopravních nehod se podílejí i další faktory, jako technologický pokrok v konstrukci automobilů, vývoj dopravních předpisů, či vývoj sankčního systému, ale dopravní výchova stále je tím základním prvkem.

1.2 Silniční doprava dnes

Zejména ke konci 20. století zaznamenala silniční doprava prudký rozvoj, stejně tak jako i ostatní druhy dopravy. V dnešní překotné a uspěchané době si náš způsob života vyžaduje dopravu ve všech směrech. Život bez dopravních prostředků si snad ani nedokážeme představit, anebo jen velmi těžko. Dopravní prostředky jsou jistě velkým přínosem, ale přinášejí i svá negativa. Nemůžeme opomenout podíl dopravy na znečišťování životního prostředí nebo na devastaci krajiny dopravními stavbami. Někteří obyvatelé museli opustit

svůj třeba i rodný dům a ten musel ustoupit stavbě nové silnice. Nesmíme ani zapomínat na miliony usmrčených, zmrzačených či jinak postižených při dopravních nehodách na celém světě, včetně jejich rodin.

Podle statistik bylo jen v České republice v pololetí r. 2011 registrováno více než 4,5 milionu osobních automobilů. Po zeměkouli pak jezdí 1,1 miliardy motorových vozidel. Za posledních 20 let se počet automobilů na českých silnicích zdvojnásobil. Podle předpokladů EK (Evropská komise) se do roku 2020 počet automobilu ještě zdvojnásobí. I proto je nutné dělat vše, co je možné, aby byla silniční doprava bezpečnější.

Je statisticky doloženo, že dopravní nehody si ročně na celém světě násobně vyžádají větší počet obětí než válečné konflikty. I proto je dopravní nehodovost považována za největšího a nejmasovějšího současného zločince.

Vývoj technologií nejen v automobilovém průmyslu se stále snaží omezit vliv lidského faktoru. Částečně se to i daří. Ale lidský faktor stále hraje v dopravě tu nejdůležitější roli. Tento lidský faktor v dopravě není neomylný a není bez chyb. Je potřeba jej řádně a správně vychovávat, chceme-li snižovat následky jeho chyb. A i proto je dopravní výchova v dnešní době důležitým a složitým procesem v socializaci člověka a společnost se bez dopravní výchovy jednoduše obejít nemůže.

1.3 Vývoj pravidel silničního provozu v České republice

Již v době Rakouska – Uherska byly vydávány předpisy, které se nějak dotýkaly dopravy na silnicích. Jednalo se o zákony, vyhlášky a nařízení, které zpravidla upravovaly jen jednotlivé oblasti. Byly vydány předpisy, které se týkaly např. jízdy silničních parostrojů, jízdy s neobyčejným nákladem po mostech na říšských silnicích, o jízdě na kolech, o jízdách silostrojích či řád policie silniční. V roce 1910 bylo vydáno nařízení č. 81/1910 ř. z. (Říšský zákoník) Předpisy o jízdě samohybných vozidel. Toto nařízení zavedlo na základě Vídeňské konvence povinnost poznávacích značek.

I v době Československé republiky a v období 2. světové války se přijímaly předpisy upravující oblast silniční dopravy. Vládní nařízení č. 203/1935 Sb., kterým se provádí zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly zavedlo jednotný vzhled prvních pěti výstražných značek. O tři roky později byl následně přijat zákon č. 82/1938 Sb., o dopravních značkách pro silniční dopravu. V témže roce byl opatřením stálého výboru č. 275/1938 Sb. zaveden pravostranný provoz. Na okupovaných územích (v Sudetech) byl pravostranný provoz

zaveden okamžitě, na území protektorátu pak od jara roku 1939. Několik dalších předpisů bylo ještě přijato v letech 1939, 1942 a 1943.

Další úprava pravidel chování na silnicích byla provedena až v padesátých letech minulého století. Obecné zásady provozu byly vydány zákonem č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích. Tímto zákonem také došlo ke sjednocení pravidel provozu v českých zemích a na Slovensku, kde stále platily předpisy z roku 1890 a zákon z roku 1935. Stále se však nejednalo o konkrétní pravidla silničního provozu. Po několika dalších vyhláškách byla pravidla silničního provozu vydána komplexně vyhláškou č. 141/1960 Sb. Tuto vyhlášku pak nahradila vyhláška č. 80/1966 Sb., kterou následně nahradila vyhláška č. 100/1975 Sb. Tato vyhláška byla nejdéle účinným předpisem pravidel silničního provozu. Za dobu své účinnosti od 1. ledna 1976 do 31. 12. 1989 byla jen dvakrát novelizována. Ale doba a vývoj se nezastavily a 1. ledna 1990 nahradil tuto vyhlášku nový předpis. Vyhláška č. 99/1989 Sb. pak přežila až do nového tisíciletí.

Společenské změny, rozmach motorismu a změny v právním řádu v České republice po listopadu 1989 si vyžádaly další významnou úpravu. Z hlediska právního řádu ČR již nepostačoval předpis ve formě vyhlášky a tak 1. ledna 2001 vstoupil v účinnost zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (o silničním provozu). Tento zákon účinný dodnes sdružuje a upravuje několik oblastí. Kromě samotných pravidel silničního provozu jsou to práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, úprava a řízení provozu, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a také tento zákon vymezil působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon byl od začátku kritizován a označován jako „paskvil“ a legislativní „zmetek“. Do konce roku 2011 byl již šestadvacetkrát novelizován, i to mimo jiné vypovídá o jeho „kvalitním“ zpracování. Díky tomuto zákonu přišla dokonce policie na nějaký čas o možnost zadržet řidiči jeho řidičský průkaz.

Vstupem do Evropské unie vyvstala nutnost implementovat evropské právní předpisy do právních předpisů České republiky i v oblasti silniční dopravy. V roce 2005 byla proto přijata tzv. velká novela silničního zákona. Této novely bylo také využito k zapracování některých ustanovení, které si kromě implementace evropských směrnic a nařízení, vyžádal společenský vývoj a vývoj provozu na pozemních komunikacích. Do zákona byly zapracovány některé instituty, které si vyžádalo praktické uplatňování zákona, např. již zmíněné oprávnění policie zadržet řidiči řidičský průkaz. Tato novela také zavedla v České republice tolik diskutovaný, a přitom ve vyspělých státech celkem obvyklý, bodový systém.

Změny, ke kterým v pravidlech silničního provozu dochází, jsou převážně drobnějšího charakteru. Zpravidla se jedná o zpřesňování pravidel v souvislosti s vývojem společnosti, motorismu, silniční dopravy, dopravních prostředků a v neposlední řadě s vývojem českého právního řádu. Všechny změny pravidel silničního provozu jako takových jsou vždy určeny ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ke zvýšení bezpečnosti jeho účastníků. Tyto změny se však i kvůli zanedbané dopravní výchově často míjejí s žádaným účinkem.

1.4 Vývoj sankčního systému

S tím jak se vyvíjela pravidla silničního provozu, vyvíjel se i sankční systém. V roce 1951 byly vyhláškou č. 328/1951 Ú. 1. (Úřední list), o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu zavedeny vložky řidičského průkazu s 10 útržky. Jednalo se o obdobu dnešního bodového systému. Jednotlivé útržky odnímal řidiči orgán okresního národního výboru nebo orgán národní bezpečnosti. Útržky vložky se řidiči odníмали, pokud se dopustil vážného dopravního přestupku. Útržek vložky odejmul okresní národní výbor též tehdy, když se řidič dopustil opětovně přestupků v provozu. Za vážný dopravní přestupek bylo považováno takové přestupkové jednání, jímž řidič projevil hrubou bezohlednost k bezpečnosti ostatních účastníků provozu. S posledním útržkem byl pak řidiči odebrán i řidičský průkaz. Tento systém platil do 30. června 1953.

Vyhláška ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech opět vložky zavedla. Jednalo se o kartičku o rozměrech 5x8 cm, která byla spojena s konkrétním řidičským průkazem, na vložce bylo zapsáno číslo řidičského průkazu, k němuž byla vydána a také jméno a příjmení řidiče. Na jejím okraji byly uvedeny některé závažné přestupky jako nedání přednosti v jízdě, rychlost jízdy, předjíždění či vliv alkoholu. Při spáchání přestupku byla vložka v příslušném místě proštípnuta nebo označena. Nárok na vydání nové, čisté vložky vznikl 6 měsíců po spáchání posledního vyznačeného přestupku. Při stanovování sankce a její výše pak příslušný orgán zohlednil i záznamy na vložce. Okresní dopravní inspektorát také mohl rozhodnout, že páchaním protiprávních jednání se stal nespolehlivým k řízení motorových vozidel, a řidičské oprávnění mohl řidiči odejmout. Na konci 80. let minulého století byla vložka řidičského průkazu zrušena a řidičské průkazy byly vydávány ve formě karty bez vložky.

Porušení pravidel silničního provozu méně závažného charakteru, které nebyly trestným činem, projednávaly pověřené orgány podle zákona č. 60/1961 Sb., o úkolech národních

výborů při zajišťování socialistického pořádku. Podle tohoto zákona příslušný orgán mohl využít sankce napomenutí, veřejné důtky nebo pokuty do výše 500 Kčs. Vedle toho mohl ještě vyslovit propadnutí nebo zabránění věci a to za splnění stanovených podmínek. Tohoto institutu se však mnoho u přestupků v silničním provozu nevyužívalo a nevyužívá ani dodnes. Pověřené orgány také mohly přestupek projednat v blokovém řízení. V blokovém řízení byla tímto zákonem stanovena maximální výše blokové pokuty 100 Kčs, později novelou zvýšena na 200 Kčs.

Podle tohoto zákona byly přestupky v dopravě řešeny až do roku 1990, kdy jej nahradil zákon České národní rady č. 200/1990 Sb., o přestupcích, který vstoupil v účinnost 1. července 1990 a je účinný až dodnes. Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu byly upraveny v § 22 tohoto zákona. V době nabytí své účinnosti zákon stanovoval pokutu za porušení pravidel 1000 Kčs, za závažné přestupky jako např. přestupky spojené s alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti silničního provozu nebo za způsobení dopravní nehody pak bylo možno uložit pokutu do výše 5000 Kčs a zákaz činnosti do jednoho roku. V blokovém řízení pak mohla být přestupci uložena bloková pokuta do výše 500 Kčs. Při novelizování tohoto zákona se v oblasti přestupků vůči pravidlům silničního provozu jednalo zpravidla o zpřísnění sankcí anebo o vyčlenění některého jednání do samostatné skutkové podstaty spojené s přísnějším postihem. Novelizací zákona o silničním provozu byl § 22 zákona č. 200/1990 Sb. zrušen a jeho obsah byl nově s účinností od 1. 8. 2011 přesunut přímo do zákona o silničním provozu do § 125c. V dnešní době, po všech novelizacích, jsou sankce za dopravní přestupky mnohem přísnější. V blokovém řízení lze podle zákona o silničním provozu řidiči uložit pokutu až 2500 Kč a ve správním řízení se u některých přestupků, u těch závažných, může sankce vyšplhat až do výše 50 000 Kč. Zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel může dosáhnout doby až dvou let.

Velkou novelou zákona o silničním provozu byl od 1. července 2006 v ČR zaveden bodový systém. Bodový systém (bodové hodnocení) slouží ke sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů. Typicky se v silničním provozu užívá zejména jako nástroj, jímž je vynucováno dodržování pravidel provozu. Obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamenává řidiči v registru řidičů „trestné“ body do jeho evidenční karty. Bodové hodnocení přestupků se týká porušení vybraných povinností v provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla. Ostatních účastníků silničního provozu se bodový systém netýká. Pokud se řidič jedním svým jednáním dopustí více přestupků nebo trestných činů, zaznamenají se řidiči pouze body za nejzávažnější z nich. Každý řidič začíná s nulovým

počtem bodů. Pokud řidič dosáhne počtu 12 bodů, pozbývá na dobu jednoho roku oprávnění řídit motorová vozidla na území České republiky. I bodový systém prošel v roce 2011 změnou. Některá méně závažná porušení pravidel byla z bodového systému vyjmuta, u některých došlo ke snížení bodového ohodnocení, u některých, zejména těch závažnějších porušení pravidel bylo naopak bodové ohodnocení takových jednání zpřísněno.

Zavedení bodového systému a zvýšení sankcí rozhodně přineslo svá pozitiva. Již několik měsíců před a po účinnosti novely zákona o silničním provozu se chování řidičů v silničním provozu zlepšilo. V počtu řidičů, jenž pravidelně nebo závažným způsobem nerespektovali právní předpisy, došlo k dlouhodobému poklesu. Některým řidičům však již „otrulo“, což je zapříčiněno i nízkou reálnou vymahatelností práva.

Protiprávní jednání v silničním provozu, která ohrožují zákonem chráněné zájmy společnosti závažnějším způsobem a na něž již nepostačuje přestupkové právo, jsou vymezena v trestním právu jako trestné činy. Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. Až do konce roku 2009 taková jednání upravoval zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon. Od 1. 1. 2010 jej v rámci rekodifikace trestního práva nahradil zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Ten nově upravil a vymezil jednotlivá porušení pravidel ze strany účastníků silničního provozu a zpřísnil sankce za porušení těchto pravidel silničního provozu. Účastník silničního provozu, nejčastěji řidič, se může dopustit některého trestného činu z celé řádky trestných činů. Nejčastěji se řidiči vozidel dopouštějí trestných činů podle uvedeného zákona Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274), Maření výkonu úředního rozhodnutí (§ 337), Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147) a Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148). Samozřejmě se účastníci silničního provozu mohou dopustit i jiných trestných činů, například Neoprávněné užívání cizí věci (§ 207), Obecné ohrožení (§ 272), Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273), Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277) a dalších a dalších trestných činů.

Shledá-li soud obžalovaného vinným ze žalovaných trestných činů, může využít celé plejády možností trestů, které mu zákon k potrestání pachatele umožňuje. Pro řidiče motorových vozidel bývá nejcitelnějším trestem několikaletý zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, který může soud uložit až na dobu 10 let.

Mnoho účastníků silničního provozu si ani neuvědomuje, že svým nezodpovědným a bezohledným chováním se může dopustit trestného činu. O to větší je pak jejich překvapení.

2 Nehoda a dopravní nehodovost

Nehody se nestávají jen tak, jsou řetězem kritických událostí. Toto známé úsloví je mnohem pravdivější než by se mohlo zdát. I když za způsobením dopravní nehody stojí statisticky jedno pochybení, které bylo v dané situaci kritické, např. řidič se plně nevěnoval řízení vozidla, vedla k němu a je s ním spojena řada dalších faktorů. Např. osobnost řidiče, stres, zdravotní stav a mnoho dalších. Jedním z faktorů také je, jaké dopravní výchovy se řidiči dostalo.

Známe různé druhy nehod a ty mívají různé následky. Ať už se jedná o nehody v dopravě silniční, letecké či železniční, nehody pracovní či v osobním životě mohou tyto mít šťastný konec. Ale také může jejich konec být velmi tragický. Troufám si říci, že každý z nás se s nějakou nehodou ve svém životě setkal. Nejčastěji se můžeme nějakou formou setkat s dopravní nehodou. Buď při výkonu svého povolání, nebo alespoň ze zpravodajství médií. Ti méně šťastní pak přímo jako její účastníci.

Zákonodárci a odborníci definovali dopravní nehodu v § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Tato definice zní: *„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“*

Při většině dopravních nehod dojde jen k hmotné škodě na majetku. Při dopravních nehodách, kdy dojde k újmě na zdraví člověka, se pak nejčastěji jedná o lehké zranění. Přibližně ve 4 % těchto událostí utrpí některý účastník dopravní nehody zranění těžké. Asi v 1 % případů pak účastníci dopravních nehod zaplatí daň nejvyšší, svůj život.

Silniční doprava v posledních 20 letech několikanásobně vzrostla. A úměrně tomu se také situace v silničním provozu zhoršila. Odborná veřejnost, i část laické veřejnosti si uvědomila, že dnešní situace na silnicích se stává nevladatelnou. V posledních letech se proto vymýšlí další a další způsoby, jak silniční provoz zvládnout. Po vstupu České republiky do Evropské unie tlak na zvládnutí silničního provozu a snížení dopravní nehodovosti a následku dopravních nehod ještě zesílil. Vznikají spousty různých preventivních programů, kampaní a strategií. Přitvrzují se represe vůči neukázněným účastníkům silničního provozu. Rozšiřuje se a zkapacitňuje se silniční síť. Stále probíhají a vznikají nové výzkumy, které mají přispět k odhalení příčin neutěšeného stavu na našich silnicích. Při vymýšlení všech různých více méně neúčinných opatření se však zapomíná na jednu základní věc. Na věc, o níž si myslím, že v boji za zlepšení situace v silničním provozu a v procesu tolik žádaného snížení dopravní

nehodovosti a následků dopravních nehod, by měla být na prvním místě. Touto věcí je DOPRAVNÍ VÝCHOVA.

2.1 Strategie bezpečnosti silničního provozu v České republice

V české společnosti není bezpečnost silničního provozu stále vnímána jako prioritní otázka. Stále je mezi lidmi zakořeněn mýtus, že když dodržují pravidla a tyto poruší jen mírně a výjimečně tak se jim nemůže nic stát a že jich se problém bezpečnosti silničního provozu netýká. Právní povědomí účastníků silničního provozu se v posledních letech mírně zvýšilo. Bohužel ne v oblasti pravidel silničního provozu a jejich dodržování, ale spíše v oblasti řízení o přestupku a vyhnutí se sankci. Dotčení účastníci silničního provozu vesměs znají svá práva. Horší už je to ale se znalostí povinností. Na nízké úrovni je pak také vymahatelnost práva. Celkově za vyspělými státy v této oblasti silně zaostáváme. Docílit nápravy tohoto neutěšeného stavu by mohlo jít pouze koordinovaným a vyváženým přístupem k oblasti prevence a represe a přijetím nutných, kvalitně provedených legislativních změn právní úpravy.

V srpnu 2011 přijala vláda České republiky Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020 (dále jen strategie). Strategie analyzuje celkový vývoj dopravní nehodovosti v ČR a v zahraničí, vč. mezinárodního srovnání, plnění národní strategie na národní úrovni a plnění z pohledu cíle EU. Strategie také vytyčuje cíle a základní principy vč. návrhů konkrétních opatření, které směřují k zásadnímu snížení nehodovosti na našich silnicích. Evropská unie a potažmo Česká republika si uložily velmi ambiciózní cíl. Do roku 2020 snížit počet dopravních nehod na polovinu a do roku 2050 pak snížit počet usmrcených osob v silniční dopravě téměř na nulu. Strategie se také zabývá ekonomickými dopady dopravní nehodovosti na národní hospodářství. Ekonomické ztráty znamenají pro stát náklady ve výši 2 % HDP.

Strategie také předpokládá zapojení dalších subjektů, které mohou přispět ke snížení nehodovosti. Chce reflektovat jejich potřeby a možnosti a také podmínky k realizaci nápravných opatření. Proto již při přípravě tohoto dokumentu byly osloveny kraje, obce, autoškoly, dopravci a dopravní podniky i soukromé subjekty či nevládní organizace a občanská sdružení.

Pro specifické problémové oblasti k vytyčení příslušných dílčích cílů s cílem naplnění stanovených strategických cílů strategie identifikuje nejproblémovější skupiny účastníků silničního provozu a nejnebezpečnější rizikové faktory chování:

- děti,
- chodci,
- cyklisté,
- motocyklisté,
- mladí a noví řidiči,
- stárnoucí populace,
- alkohol a jiné návykové látky při řízení
- nepřiměřená rychlost
- agresivní způsob jízdy.

Jako nápravná opatření si strategie vytyčila tři oblasti:

- Bezpečná pozemní komunikace
- Bezpečný dopravní prostředek
- Bezpečné chování

Kromě již uvedených oblastí a spousty dalších oblastí se strategie zabývá i dopravní výchovou. Ve svých závěrech strategie konstatuje, že stále chybí vhodná metodika výuky dopravní výchovy pro žáky středních škol. Strategie uvádí, že v nadcházejícím období by se v rámci dopravní výchovy měla věnovat speciální pozornost zásadnímu zkvalitnění přípravy nových řidičů v autoškolách. Neopomíná ani další vzdělávání učitelů autoškol a zkušebních komisařů. Další rizikovou skupinou, na kterou by se dopravní výchova měla zaměřit, jsou řidiči, kteří se opakovaně dopouštějí dopravních přestupků, jejichž následné vzdělávání a práce s nimi téměř zcela chybí. Vzhledem k demografickému vývoji je potřeba klást vyšší důraz v dopravní výchově také na skupinu seniorů.

Z této strategie následně vycházejí další subjekty, především kraje ve spolupráci s Policií ČR, při tvorbě svých strategií v oblasti bezpečnosti silničního provozu a v oblasti boje s kriminalitou v rámci svých krajských území.

Součástí strategie je i Akční program a návrh možností financování opatření BESIP.

(<http://www.ibesip.cz>)

2.2 Úloha Služby dopravní policie

Jak jsem již výše uvedl, jsem příslušníkem služby dopravní policie. Policie ČR v oblasti silniční dopravy nepůsobí pouze v rámci represe. Podílí se samozřejmě i na prevenci.

Služba dopravní policie, jako součást Policie ČR, zejména:

- dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu
- šetří dopravní nehody
- projednává přestupky v blokovém řízení a ve správním řízení v oblastech svěřené jí zákonem
- vede evidenci dopravních nehod
- provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Působnost v oblasti prevence policii i stanovuje zákon o silničním provozu.

Služba dopravní policie je řízena Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Ředitelství služby metodicky řídí nižší články služby. Na krajském stupni se jedná o Odbory služby dopravní policie, jimž jsou následně podřízeny Dopravní inspektoráty územních odborů na bývalé okresní úrovni.

Dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se zabývají první skupiny dopravních inspektorátů, dopravní nehody řeší druhé skupiny okresních dopravních inspektorátů. Dopravnímu inženýrství se pak věnuje dopravně inženýrský úsek, zpravidla je na každém dopravním inspektorátu alespoň jeden dopravní inženýr.

Do roku 2001 na dopravních inspektorátech existovala ještě třetí skupina zabývající se evidencí vozidel a evidencí řidičů. Tyto agendy rokem 2001 přešly i s veškerými úkony a kompetencemi na obecní úřady obcí s rozšířenou působností a ty se tedy staly výkonným orgánem těchto evidencí.

U Služby dopravní policie je zařazeno cca 4 000 příslušníků policie. S ohledem na úkoly, které jsou v současné době na policii v oblasti silniční dopravy kladeny, je tento personální stav nedostatečný. Roli dopravních policistů proto musí často suplovat příslušníci jiných služeb policie, nejčastěji ze Služby pořádkové a železniční policie.

Nedostatečné personální obsazení a technické vybavení policie, jakož i přebujelou administrativu a nedostatečné finanční zajištění, kritizuje i již zmíněná Národní strategie bezpečnosti v silničním provozu. I přes nepříznivou ekonomickou situaci se technické vybavení dopravní policie zlepšuje. Sice velmi pomalu, ale přece. V personální oblasti je však

situace horší a hned tak se nezlepší. Přes veškerou uvedenou kritiku je dopravní policie pro některé policejní manažery pověstným trnem v oku a nejráději by se této službě zbavili.

I přes snahu snížit administrativní zátěž se toto příliš nedaří. Část administrativy je dána obecně závaznými normami a potřebami z nich vyplývajícími a bez legislativních úprav se tuto administrativu snížit nepodaří. Velkou část administrativní zátěže však tvoří management policie svými interními akty řízení. Pokud by byla vůle, věřím tomu, že by se s touto částí administrativní zátěže jistě dalo něco udělat.

Jako názorný příklad uvedených nešvarů může „hrdě“ posloužit Krajské ředitelství police Zlínského kraje. Jako příklad mohu uvést dvojí systém evidence dopravních nehod. Dopravní nehoda je evidována v počítačovém databázovém systému Lotus Notes, následně se z tohoto systému překlápí (importuje) do dalšího počítačového systému ETR (Evidence Trestního Řízení). Poloautomatický import dat však ani téměř po roce není plně funkční a je vysoce poruchový. Zpracování dopravní nehody tak policistovi zabere až jednou tolik času.

V rámci prevence, do níž je zahrnuta i jistá dopravní výchova, policie spolupracuje s orgány státní správy, samosprávy, neziskovými organizacemi i dalšími subjekty. Policie tak má jak své vlastní preventivní programy, tak se i na řadě dalších preventivních programů jiných subjektů podílí. Prevenci a preventivním projektům je věnována samostatná kapitola.

2.3 Dopravní nehodovost

Denně je veřejnost sdělovacími prostředky informována ve zpravodajství o situaci na českých silnicích a o dopravních nehodách. Jak již bylo uvedeno, dopravní nehodovost se v ČR sleduje již od padesátých let minulého století. Po době, kdy se dopravní nehodovost vyšplhala do obřích výšin a zavedení některých opatření k jejímu snížení, nastalo období poklesu dopravních nehod i jejich následků. Klesající trend trval až téměř do konce let osmdesátých. Pak se situace zlomila a nehodovost opět začala stoupat. Po roce 1989 se situace výrazně zhoršila. To trvalo až do poloviny devadesátých let. S dalším nárůstem dopravy počet dopravních nehod pokračoval v nepříznivém trendu. Od zavedení nového zákona o provozu na pozemních komunikacích si mnozí slibovali, že se situace výrazně zlepší. Nestalo se tak. Nepříznivý vývoj pokračoval až do roku 2006. Svůj podíl na tom měl i nový zákon o provozu na pozemních komunikacích. Až po velké novele zákona o provozu na pozemních komunikacích se zavedením bodového systému a dalších opatření, se začala situace v dopravní nehodovosti zlepšovat a tento trend se stále daří udržet.

Jednou ze zásadních skutečností, proč došlo k tak nepříznivému vývoji, byl značný nárůst silniční dopravy. Legislativa v oblasti provozu na pozemních komunikacích na to nedokázala pružně a kvalitně zareagovat. Prevence ze strany státu byla odsunuta na vedlejší kolej a ztratila krok s rychlým vývojem dopravy. Oblast dopravní infrastruktury rovněž tak rychlému vývoji nestíhala a nestíhá dodnes.

Nekvalitní a nepružná legislativa a nízká vymahatelnost práva měla za následek ještě další věc. Dopravní výchova všech kategorií účastníků silničního provozu byla odsunuta ještě více do pozadí. Díky tomu, a díky celkovému úpadku morálky u obyvatelstva, narostla bezohlednost, neukázněnost a agresivita účastníků silničního provozu. A to se netýká jen řidičů, ale také chodců či cyklistů, mladší generace i generace starší.

Podle oficiálních policejních statistik v České republice klesá počet dopravních nehod, tedy snižuje se dopravní nehodovost, ubývá zraněných i mrtvých. Podle těchto oficiálních statistik v České republice zemřelo v roce 2010 při dopravních nehodách 753 lidí. To je nejméně za posledních 20 let. Podle plánu EU a potažmo českého Ministerstva dopravy, by měl počet mrtvých na českých silnicích klesnout na 650 osob v následujících letech, což by byl pokles o více jak 50 % za posledních 20 let. Doposud nejtragičtějším rokem v novodobé historii České republiky byl rok 1994, kdy na českých silnicích zahynulo 1473 lidí. V době zpracovávání tohoto textu nebyla ještě k dispozici oficiální statistika za rok 2011. Podle předběžně zveřejněné statistiky však bylo v roce 2011 na českých silnicích usmrceno 707 osob. Jak se zdá, daří se klesající trend v počtu usmrcených osob udržet. Svůj podíl na tom má ovšem i vývoj v automobilovém průmyslu a s tím spojená vyšší bezpečnost automobilů a vyšší ochrana osádky novějších vozidel.

Policie ČR v roce 2010 šetřila 75 522 nehody, při kterých bylo 753 osob usmrceno, 2 823 osob těžce zraněno a 21 610 osob lehce zraněno. Odhadnutá hmotná škoda dopravní policií na místě nehody je 4 924,987 mil. Kč.

Vývoj následků nehod byl v roce 2010 příznivý, neboť zaznamenáváme další pokles počtu usmrcených a zraněných osob. Počet nehod zůstal prakticky na stejné úrovni jako v roce 2009 a jeho pokles oproti období před rokem 2009 lze především přisoudit legislativní změně, která od 1. ledna 2009 změnila „hranici“ povinnosti hlásit nehody Policii z původních 50 000 Kč na 100 000 Kč.

Počet nehod je v roce 2010, v porovnání od roku 1961, uprostřed padesátiletého období. Nejméně nehod bylo šetřeno právě v roce 1961 – 35 842; v roce 1991 byla poprvé překročena hranice 100 000 nehod (101 387), hranice 200 000 nehod „padla“ v roce 1996 (201 697) a nejvíce nehod bylo Policií ČR šetřeno v roce 1999 – 225 690. Při porovnávání počtu nehod

v tomto období je nutné ale brát v úvahu legislativní změny upravující povinnost oznamování nehody Policii.

Počet usmrcených v roce 2010 je od roku 1961 nejnižší. Druhý nejnižší počet byl v roce 1987 – 766 usmrcených a na třetí příčce je rok 1986 se 768 usmrcenými. Nejvíce usmrcených v tomto období bylo v roce 1969 – 1 758 osob, tzn. o 1 005 usmrcených osob více (o 57%), než v roce 2010.

Počet těžce zraněných osob je v roce 2010 nejnižší od roku 1961 a poprvé v tomto období klesl pod hranici 3 000. Nejvíce těžce zraněných osob zaznamenáváme v roce 1969 – 9 258 osob, v porovnání s rokem 2010 představuje rozdíl téměř 70%.

Počet lehce zraněných osob je za posledních 20 let 3. nejnižší. Nejvíce lehce zraněných bylo před 13 lety – v roce 1996 (31 296 osob) a naopak nejméně v roce 1991 – „jen“ 22 806 osob.

V roce 2010 šetřila Policie ČR v průměru každých 7 minut nehodu, každých 24 minut a 16 vteřin byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 3 hodiny a 6 minut těžce. V průměru každých 11 hodin a 36 minut zemřel při nehodě člověk.

Tab. 1: Vývoj základních ukazatelů od roku 1993

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
1993	152 157	1 355	5 629	26 821
1994	156 242	1 473	6 232	29 590
1995	175 520	1 384	6 298	30 866
1996	201 697	1 386	6 621	31 296
1997	198 431	1 411	6 632	30 155
1998	210 138	1 204	6 152	29 225
1999	225 690	1 322	6 093	28 747
2000	211 516	1 336	5 525	27 063
2001	185 664	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777
2010	75 522	753	2 823	21 610

Zdroj: TESARÍK, J.; SOBOTKA, P., 2011.

Ze 75 522 nehod zavinili více jak 89% řidiči motorových vozidel a při těchto nehodách zemřelo 675 osob, což je bezmála 90% z celkového počtu usmrcených. V porovnání s rokem 2009 je sice počet nehod vyšší o 0,3%, ale počet usmrcených je o 80 osob nižší. K největšímu relativnímu nárůstu počtu nehod došlo u nehod zaviněných závadou komunikace – o téměř 46 %. Méně zaviněných nehod registrujeme u řidičů nemotorových vozidel, chodců a jiných účastníků.

V roce 2010 jsme zaznamenali 11 371 případů (tj. necelých 17% z celkového počtu nehod zaviněných řidiči vozidel), kdy viník nehody z místa ujel. Přitom bylo 8 osob usmrceno a dalších 862 zraněno. Počet těchto nehod je vyšší o 893, počet usmrcených je o 6 osob nižší a o 9 osob je nižší i počet zraněných. (Tesařík, J.; Sobotka, P., 2011)

Fenomén ujetí viníka od dopravní nehody se rozrostl po zavedení systému bonusů a malusů v oblasti pojištění vozidel. I když u dopravních nehod s vážnějšími následky nebo přímo s úmrtím jsou důvody ujetí viníka relativně neměnné, kdy stále dominuje stres, šok, panika a strach z vysokého postihu, u dopravních nehod s malými nebo nepatrnými následky pak v drtivé většině u viníka převažuje právě to, že přijde o bezeškodný průběh pojištění a tedy o získaný bonus na pojištění vozidla.

Přestože téměř 90 % dopravních nehod v roce 2010 zavinili řidiči motorových vozidel, je zde i další skupina účastníků silničního provozu, u níž lze sledovat zvyšující se neukázněnost a bezohlednost. Jedná se o řidiče nemotorových vozidel, zejména cyklisty a o chodce.

Řidiči nemotorových vozidel v roce 2010 zavinili 1 851 nehod a při jimi zaviněných nehodách zahynulo 40 osob (o 1 osobu více, než v roce 2009), 260 bylo těžce zraněno (o 9 osob více) a 1 399 bylo lehce zraněno (o 200 osob méně). Nejčetnější skupinou této kategorie jsou cyklisté, kteří zavinili 1 782 nehod, vozkové (jezdci na koních) 8 nehod (stejně jako v roce předchozím) a 4 osoby při těchto nehodách byly zraněny; řidiči jiných nemotorových vozidel zavinili 9 nehod a 6 osob bylo zraněno. Z místa nehody ujelo 52 řidičů nemotorových vozidel – viníků nehody.

Z uváděných počtů zavinily děti cyklisté 204 nehod (o 40 nehod méně); při těchto nehodách nedošlo k usmrcení, ale 183 osob bylo zraněno (o 52 osob méně).

Cyklisté v roce 2010 zavinili o 127 nehod méně (tj. o 6,7%), než v roce 2009. Při nehodách cyklistů zahynulo 40 osob (o 2 osoby více než v roce 2009), dále bylo těžce

zraněno 253 osob (+ 8 osob) a 1 375 osob bylo lehce zraněno (-179 osob). Přes 75 % nehod zavinili cyklisté v obcích.

Cyklisté představují naprostou většinu v této kategorii (přes 96%).

Chodci zavinili celkem 1 243 nehod, z toho nejvíce nehod zavinili muži – 466 nehod (tj. 37,5% z celkového počtu), děti zavinily 461 nehod (tj. 37,1%) a ženy - 257 (tj. 20,7%) a zbytek připadá na skupiny chodců. Při těchto nehodách zahynulo 27 osob, tj. o 5 osob méně, než v roce 2009. Pokles počtu nehod chodců byl ovlivněn především snížením nehod zaviněných muži (pokles o 41 nehod) a ženami (o 39 nehod). Naopak více nehod zavinily děti (o 10 nehod).

Při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel z důvodu neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci („nedání přednosti chodci“), přecházejícímu po vyznačeném přechodu, zahynulo v roce 2010 celkem 23 chodců (o 7 osob více, než v roce 2009). Nejhorší situace byla v roce 2002 a 2001, kdy zemřelo 32, respektive 30 chodců.

Celkový vývoj následků chodců na vyznačených přechodech je relativně příznivý, neboť prakticky od roku 2005 dochází k trvalému meziročnímu poklesu.

Při nehodách bylo v roce 2010 usmrceno celkem 151 chodců (o 6 méně, než v roce 2009), z toho 141 při srážce vozidla s chodcem. Z uvedeného počtu usmrcených chodců (141 osob) připadá na noční nehody 74 usmrcených - o 25 osob méně. Na noční nehody tak připadá 52,5% z počtu usmrcených chodců a tento podíl je v porovnání s rokem 2009 nižší o 13 procentních bodů. Při denních nehodách zahynulo celkem 67 chodců, tj. o 15 chodců více.

Celkově připadá nejvíce obětí chodců na silnice I. třídy - 53 usmrcených chodců, z toho 35 v noci; na silnicích II. třídy bylo usmrceno 25 chodců (z toho 16 v noční době), na sledovaných komunikacích ve velkých městech bylo usmrceno 26 chodců (z toho 10 v noční době), na místních komunikacích zahynulo 23 chodců, z toho 6 v noční době apod.

(Tesařík, J.; Sobotka, P., 2011)

Záměrně zde neuvádím statistické údaje o zavinění dopravních nehod z hlediska věku viníka nehody. Jestliže se účastník silničního provozu nechová tak jak má, tak je úplně jedno kolik mu je let.

Pro osoby věci neznalé je snižování počtu dopravních nehod a počtu usmrcených osob jistě pozitivní zpráva. Ti, kdo se v oblasti dopravní nehodovosti pohybují, však vědí,

že situace není až tak růžová. K poklesu dopravní nehodovosti opravdu dochází. I když oficiální statistika nás bude ujišťovat o dramatickém poklesu dopravní nehodovosti a v bývalém Jihomoravském kraji se v meziročním srovnání let 2008 a 2009 jednalo dokonce o pokles až kouzelný – - 75 %. Tento kouzelný trend je nyní ve Zlínském kraji, neboť jistý nejmenovaný náměstek krajského ředitele Policie ČR sem přešel na stejnou funkci právě z Jihomoravského krajského ředitelství. Přešel i s řadou svých blízkých podřízených a svůj systém, jak dosáhnout co nejlepších statistických výsledků, tento kouzelnický tým ještě zdokonalil. Těchto kouzelných výsledků v oficiálních statistikách však bylo dosaženo pouze triky s čísly ve statistikách a benevolentnější úpravou legislativy. Až třetina dopravních nehod tak vůbec není hlášena policii a proto se ve statistikách neobjeví. Další kouzelné snížení čísel se podařilo policejním funkcionářům tím, že rozdělili dopravní nehody na dvě části. Na ty, které se statisticky vykazují, protože ze zákona tyto musí být vedeny jako dopravní nehody (např. dopravní nehody, při nichž došlo ke zranění či usmrcení osob, škodám na majetku třetích osob, škodám na komunikacích atp.) a pak na ty, které se statisticky vykazují jako přestupky v dopravě a ne jako dopravní nehody, i když tyto události splnily podmínky § 47 zákona o silničním provozu, ve znění novel, který definuje, co to dopravní nehoda je. Touto úpravou statistik tak došlo k dalšímu více než 50% poklesu dopravních nehod. Nejednotnost v systému zpracování a evidování dopravních nehod tak statistiku dopravní nehodovosti významně zkresluje.

Termín „kouzelný pokles“ v souvislosti s počtem dopravních nehod použily pojišťovny. Ty dokonce hlásí, že počet dopravních nehod stoupl až o 10 %. I když v počtu usmrcených má jistě statistika policie pravdu, v počtu dopravních nehod asi ne.

Tab. 2: Počet dopravních nehod v Lotus Notes v okr. Uh. Hradiště

Rok	DN	PŘ - DN	Celkem DN	Systém evidence	
2006	1837	0	1837	starý systém	
2007	1835	0	1835		
2008	1529	0	1529		
2009	527	158	685	přechod na nový systém	+ ETR
2010	470	507	977	nový systém	
2011	426	664	1090		

Zdroj: Systém Lotus Notes, Dopravní inspektorát Uh. Hradiště

Uvedená tabulka demonstruje, jak se policejním funkcionářům podařilo statisticky snížit počet dopravních nehod. Při starém systému evidence dopravních nehod byly všechny

dopravní nehody evidovány v DN databázi (databáze dopravních nehod) a statisticky se vykazovaly. V roce 2009 se přecházelo na nový systém evidence. Část dopravních nehod byla přesunuta do databáze PŘ-DN (přestupek – dopravní nehoda) a ty se statisticky nevykazovaly. Navíc část řešených dopravních nehod se evidovala pouze v systému ETR v části blokové řízení, kde jsou prakticky nedohledatelné a rovněž se statisticky nevykazují. V následujících letech se systém evidence dopravních nehod upravil. Statisticky se vykazují stále databáze DN, databáze PŘ-DN se statisticky nevykazuje. Proto je statisticky tak významný pokles dopravní nehodovosti. K poklesu šetřených dopravních nehod skutečně došlo, to nikdo nezpochybňuje. Ale jak je z uvedené tabulky patrné, nedošlo k tak výraznému poklesu, jaký je statisticky uváděn.

Ještě zajímavější je srovnání statistik pojišťoven se statistikou policie. Souhlasím s tím, že v současné době nejpřesnější statistikou dopravní nehodovosti disponují pojišťovny. Pro příklad uvedu rok 2009. Podle oficiální statistiky policie šetřila v roce 2009 74 815 dopravních nehod. Účastníci dopravních nehod využívají možnosti dané jim zákonem a k nehodám splňujícím zákonné podmínky policii nevolají. Pojišťovnám ve stejném roce bylo nahlášeno 267 000 nehod. (<http://www.ibesip.cz>)

Z toho vyplývá, že počet nehod neklesá, ale klesá jen počet nehod šetřených policií. Poté, co někteří účastníci zveřejnili své zkušenosti z jednání s pojišťovnami, poté, co k dopravní nehodě nepřivolali policii nebo případně po vlastní předchozí zkušenosti, se trend nevolat k drobným dopravním nehodám policii zase začíná obracet a účastníci dnes často vyžadují a trvají na šetření dopravní nehody policií, aby předešli vleklým peripetiím s pojišťovnami. I díky tomu, jak pojišťovny zejména s poškozenými zacházely, se velmi rozmohl nový druh podnikání, kdy různé asistenční služby (nehodoví asistenti) dnes nabízejí poškozeným zastupování při jednání s pojišťovnami a příp. i před soudem. U solidnějších firem pak je běžně smluvně ošetřeno, že vzniklý rozdíl mezi účtovanou cenou pojišťovně viníka a proplacenou částkou pojišťovnou je rizikem podnikání asistenční služby a tento rozdíl není vymáhán po účastníkovi, jenž se zastupovat nechal. Samozřejmě, že jako v každém jiném odvětví i zde se najdou méně solidnější firmy. Ale stačí si prostě jen řádně pročíst smlouvu před jejím podpisem. Považuji za důležité podotknout, že tyto asistenční služby nemají nic společného s policií a alespoň za SDN DI Uh. Hradiště (Skupina dopravních nehod dopravního inspektorátu Uherské Hradiště) mohu uvést, že mezi nimi nejsou žádné vazby. Tyto asistenční služby získávají informace o dopravních nehodách z veřejně dostupných zdrojů dopravního zpravodajství a díky svému rozproštění po území okresu jsou často

u dopravní nehody dříve než hlídka policie. To často vzbuzuje právě dojem, že asistenční služby jsou provázány s policií.

Od r. 1980 se v České republice v evidenci nehod paralelně sledují osoby, které zemřely na následky zranění utrpěných při nehodách v silničním provozu v době od 24 hod. do 30 dnů. Zavedení 30 denní doby pro sledování osob zúčastněných na nehodách umožňuje objektivnější a ucelenější pohled na následky nehod zaviněných jednotlivými účastníky silničního provozu. Tato praxe je v souladu s doporučením Evropské hospodářské komise OSN (Organizace spojených národů) a je běžná ve většině zemí EU.

Podle údajů systému počítačové evidence nehod v silničním provozu šetřila Policie ČR v roce 2010 celkem 75 522 nehod, při kterých bylo 753 osob usmrceno, 2 823 těžce zraněno a 21 610 osob zraněno lehce. Tyto údaje odpovídají skutečnosti zjištěné do 24 hod. po nehodě. Následně, tj. v době od 24 hod. do 30 dnů po nehodě zemřelo ještě dalších 49 osob, tj. 6,1% z celkového počtu osob zemřelých při nehodách nebo na následky utrpěných zranění.

Oproti r. 2009 je počet následně zemřelých nižší o 20 osob. Celkem tedy zahynulo při nehodách v silničním provozu v r. 2010 na území ČR 802 osob – o 99 osob méně (tj. o 11,0%), než v r. 2009. (Tesařík, J.; Sobotka, P., 2011)

Tab. 3: Počty následně zemřelých osob

Rok	Počet usmrcených osob		Celkem
	do 24 hodin po nehodě	od 24 hodin do 30 dnů po nehodě	
1980	1 013	248	1 261
1981	943	256	1 199
1982	898	160	1 058
1983	871	179	1 050
1984	786	142	928
1985	835	152	987
1986	768	128	896
1987	766	149	915
1988	810	146	956
1989	914	164	1 078
1990	1 173	118	1 291
1991	1 194	137	1 331
1992	1 395	137	1 532
1993	1 355	169	1 524
1994	1 473	164	1 637
1995	1 384	204	1 588
1996	1 386	182	1 568
1997	1 411	186	1 597
1998	1 204	156	1 360
1999	1 322	133	1 455
2000	1 336	150	1 486
2001	1 219	115	1 334
2002	1 314	117	1 431
2003	1 319	128	1 447
2004	1 215	167	1 382
2005	1 127	159	1 286
2006	956	107	1 063
2007	1 123	99	1 222
2008	992	84	1 076
2009	832	69	901
2010	753	49	802

Zdroj: TESAŘÍK, J.; SOBOTKA, P., 2011.

A tak na českých silnicích v r. 2011 zahynulo „pouze“ 707 osob, zjištěných do 24 hodin. Měli bychom s tím snad být spokojeni? Říkám si, že ne. Je potřeba na udržení klesajícího

trendu v dopravní nehodovosti a ve zlepšování bezpečnostní situace na českých silnicích stále a intenzivně pracovat.

2.3.1 Příčiny dopravních nehod

Z toho, co již bylo uvedeno, řidiči motorových a nemotorových vozidel a chodci zaviní okolo 94 % všech dopravních nehod. Tato hodnota je s drobnými odchylkami relativně neměnná. Ve sdělovacích prostředcích často můžeme zaslechnout, že dopravní nehodu způsobilo náledí nebo mlha atp. To samozřejmě není pravda. Sama skutečnost, že je náledí nebo snížená viditelnost, třeba v důsledku mlhy, dopravní nehodu nezaviní. Zákon o silničním provozu takové podmínky předpokládá a ukládá účastníkům silničního provozu jisté povinnosti, např. řidičům ukládá povinnost přizpůsobit rychlost své jízdy mimo jiné i povětrnostním podmínkám. Neznalost, neukázněnost, agresivita, přecenění svých schopností, přecenění vlastností vozidla a všeobecně nízký respekt účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy a povinností, to je hlavní příčinou dopravních nehod.

Samozřejmě takto zjednodušeně nelze příčiny dopravních nehod evidovat. Ze statických údajů o příčinách dopravních nehod se mimo jiné vychází i při stanovování oblastí, na které se zaměří aktuální preventivní či represivní akce.

Dopravní policie rozlišuje tyto základní kategorie příčin dopravních nehod:

- ✓ rychlost
- ✓ přednost
- ✓ způsob jízdy
- ✓ předjíždění
- ✓ nezaviněná řidičem
- ✓ technická závada

Každá z těchto kategorií pak má další podkategorie příčin.

Nejčastější hlavní příčinou dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel je nesprávný způsob jízdy následovaný nepřiměřenou rychlostí jízdy. V následující tabulce je uvedeno deset nejčastějších příčin v roce 2010. Tyto příčiny jsou relativně stálé, každoročně se mění jen jejich pořadí v tabulce. Plné nevěnování se řízení vozidla pak na prvním místě tabulky zůstává stabilně.

Tab. 4: Deset nejčtetnějších příčin nehod řidičů motorových vozidel v r. 2010

pořadí	deset nejčtetnějších příčin nehod řidičů motorových vozidel rok 2010	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	12 332
2.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	8 430
3.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	6 078
4.	nesprávné otáčení nebo couvání	5 554
5.	jiný druh nesprávné jízdy	4 775
6.	nedání přednosti proti příkazu dopravní značky „DEJ PŘEDNOST“	3 576
7.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3 557
8.	nezvládnutí řízení vozidla	3 470
9.	jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	2 458
10.	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	2 443

Zdroj: TESARÍK, J.; SOBOTKA, P., 2011.

První tři nejčtetnější příčiny nehod řidičů motorových vozidel v roce 2010 představují téměř 40 % celkového počtu nehod řidičů této kategorie. První místo v příčinách nehod, co se týká tragických následků, pak drží nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky s 97 usmrcenými osobami.

V kategorii řidičů nemotorových vozidel se hlavní příčiny nehod liší od hlavních příčin u řidičů motorových vozidel. Jak již bylo uvedeno, v této kategorii představují největší skupinu viníků cyklisté, přes 96 %. Z tohoto důvodu zde uvedu jejich hlavní příčiny nehod.

Hlavní příčinou nehod cyklistů je nesprávný způsob jízdy následován nedáním přednosti v jízdě, nepřiměřenou rychlostí a nesprávným předjížděním. Podobně jako u řidičů motorových vozidel je nejčtetnější příčinou nehod cyklistů nevěnování se plně řízení vozidla. Na druhém místě se nachází nezvládnutí řízení vozidla, které však je na čelním místě v tragických následcích.

Tab. 5: Deset nejčtenějších příčin nehod cyklistů v r. 2010

pořadí	deset nejčtenějších příčin nehod cyklistů rok 2010	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	444
2.	nezvládnutí řízení vozidla	406
3.	nedání přednosti při vjíždění na silnici	130
4.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	113
5.	jiný druh nesprávné jízdy	111
6.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	97
7.	vjetí do protisměru	89
8.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	42
9.	chyby při udání směru jízdy	35
10.	nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava	34

Zdroj: TESAŘÍK, J.; SOBOTKA, P., 2011.

Z celkového počtu dopravních nehod zaviněných cyklisty téměř každou 3. nehodu zavinil cyklista pod vlivem alkoholu.

V pořadí třetí skupinou viníků dopravních nehod jsou chodci.

Nejvíce nehod chodci zavinili z důvodu přecházení mimo vyznačený přechod (501 nehod) a při přecházení těsně před nebo za stojícím vozidlem (109 nehod), z důvodu vstupu do vozovky na signál STŮJ (77 nehod) atd. Nejtragičtější dopad mají nehody, kdy chodec přechází mimo vyznačený přechod – v roce 2010 takto zahynulo 16 chodců. Následuje jiná situace – 7 usmrčených chodců, vstup na signál STŮJ – 2 usmrcení chodci apod. (Tesařík, J.; Sobotka, P., 2011)

Tab. 6: Hlavní příčiny nehod zaviněných chodci

druh zavinění chodce rok 2010	počet nehod
Jiné zavinění	133
Správné, přiměřené	57
Špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla	116
Náhlé vstoupení do vozovky z chodníku apod.	561
Náhlé vstoupení do vozovky z ostrůvku	62
Zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání	72
Náhlá změna směru chůze	47
Náraz do vozidla z boku	184
Hra dětí na vozovce	11

Zdroj: TESARŮK, J.; SOBOTKA, P., 2011.

16,2 % chodců (viníků) bylo v době dopravní nehody pod vlivem alkoholu. Tedy téměř při každé 6. nehodě, kterou zavinil chodec, byl chodec – viník pod vlivem alkoholu.

Jak z výše uvedeného vyplývá řidiči motorových a nemotorových vozidel a chodci zaviní téměř všechny dopravní nehody. V absolutní většině případů je způsobí svou neukázněností, nerespektováním a často i neznalostí pravidel silničního provozu. Chceme-li počet dopravních nehod a jejich následky snížit je potřeba věnovat dopravní výchově účastníků silničního provozu větší pozornost. A to nejen u dětí ve školách, ale také u budoucích řidičů v autoškolách, u řidičů již řidičský průkaz vlastnících a opomenout nelze ani kategorii seniorů. Kromě toho je potřeba i zvýšit respekt účastníků silničního provozu k dodržování pravidel silničního provozu. Jak prevencí, tak i zvýšením reálné vymahatelnosti práva a podporou, hlavně legislativní, schopnosti příslušných orgánů uložit a vymoci sankci za spáchaný dopravní delikt.

2.3.2 Nehody pod vlivem návykových látek

Často zmiňovaným faktorem při dopravních nehodách je vliv alkoholu. Nejčastěji při diskuzích o povolení nějaké hladiny alkoholu u řidičů. Prozatím je v České republice vůči alkoholu u řidičů motorových vozidel tzv. nulová tolerance. Řidičům vozidel je zakázáno požití alkoholický nápoj během jízdy, řídit vozidlo bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem. Kromě řidičů motorových a nemotorových vozidel se tato ustanovení

vztahují také na jezdce na zvířeti. Tato zakazující ustanovení se netýkají jen alkoholických nápojů, ale také návykových látek.

Definici návykové látky můžeme nalézt v § 130 trestního zákoníku, který uvádí, že návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobící nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.

V rámci silničního provozu se nejčastěji můžeme setkat s účastníky silničního provozu, kteří jsou pod vlivem dvou základních druhů návykových látek. Alkoholů a drog.

Dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu eviduje Policie ČR v posledních letech průměrně 7,6 % ročně z celkového počtu dopravních nehod. Toto číslo na první pohled nevypadá velmi hrozně. Průměrně každá 13. nehoda je zaviněna pod vlivem alkoholu. To není nikterak tragické. Ovšem následky těchto dopravních nehod již tragické jsou. Při dopravních nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu je ročně evidováno průměrně 13,7 % usmrcených osob z celkového ročního počtu obětí dopravních nehod. To znamená, že průměrně každá 7 silniční oběť zahynula při dopravní nehodě, na jejímž zavinění se podílel alkohol.

Nejvyšší početní podíl nehod pod vlivem alkoholu je zaznamenáván ve Zlínském kraji. Zřejmě i pro jeho geografickou polohu a specifický ráz obyvatel.

Ze statistiky vyplývá, že dopravní nehodu pod vlivem alkoholu nejčastěji zaviní řidiči motorových vozidel, následovány cyklisty a poté chodci. Chodci ani cyklisté se totiž při svém pohybu v silničním provozu rovněž alkoholu nijak zvlášť nevyhýbají. Cyklisté dokonce často žijí v mylné představě, že se jich zákaz alkoholu při řízení netýká. Nejčastějším vysloveným argumentem je, že je cyklista a ne řidič. Přitom skoro v 1/3 dopravních nehod zaviněných cyklistou byl cyklista pod vlivem alkoholu, tedy skoro u každé 4. nehody. U chodců je situace o něco lepší: Podíl ovlivnění alkoholem se u dopravních nehod této kategorie viníků udržuje okolo 16 %. Tedy téměř každý 6. chodec – viník nehody byl pod vlivem alkoholu.

Jednou z oblastí, na kterou se prevence v poslední době zaměřuje, je víkendový noční silniční provoz a s ním související jev tzv. diskotékových nehod.

„Návraty z víkendových zábav, tancovaček, technopárty a diskoték se stále častěji zapisují do statistik dopravních nehod. Většina účastníků sem přijela autem a většina chce také autem odjet. Málokdo z nich si odpustí skleničku něčeho ostřejšího. Výjimečně se parta domluví tak, aby se jeden obětoval a odvezl ostatní domů. Zpátky pojedou v noci, pojedou v přeplněných autech, pojedou rychle, budou nepřipoutaní a budou pod vlivem alkoholu.

Včetně řidiče. Ten se navíc bude v opilosti předvádět, jaký je skvělý řidič. Někteří nedojedou, následky těchto nehod bývají ve srovnání s jinými nehodami velmi vážné. Za volantem totiž neplatí, že opilí mají štěstí.“ (<http://www.ceskatelevize.cz>)

Viníkovi dopravní nehody, který je pod vlivem alkoholu, je nejčastěji zjištěna hladina alkoholu vyšší jak 1,51 ‰,

Tab. 7: Členění nehod zaviněných pod vlivem alkoholu podle výše zjištěné hodnoty

Alkohol - členění rok 2010	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
Alkohol u viníka do 1‰	1 554	31,0	37	36,3
Alkohol u viníka 1‰ a více	3 447	68,7	64	62,7
Alkohol a drogy	14	0,3	1	1,0

Zdroj: TESAŘÍK, J.; SOBOTKA, P., 2011.

Tab. 8: Členění nehod zaviněných pod vlivem alkoholu podle hodnoty zjištěné hladiny a dále počty pozitivních nálezů drog

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo s pozitivním nálezem drog; ROK 2011	počet nehod	počet usmrcených
zjištěná hladina alkoholu je nižší než 0,24‰	659	13
zjištěná hladina alkoholu je 0,24 až 0,5‰	314	1
zjištěná hladina alkoholu je 0,51 až 0,8‰	316	8
zjištěná hladina alkoholu je 0,81 až 1,0‰	201	3
zjištěná hladina alkoholu je 1,1 až 1,5‰	784	20
zjištěná hladina alkoholu je 1,51‰ a vyšší	2 952	42
zjištěno požití drog i alkoholu	16	2
zjištěno požití drog	149	8

Zdroj: TESAŘÍK, J.; SOBOTKA, P., 2012.

Od roku 2010 policie statisticky sleduje i požití drog u viníka nehody. Počet zjištěných řidičů pod vlivem drog obecně narůstá. Ne že by rapidně přibývalo řidičů užívajících drogy. Počet odhalených takovýchto řidičů narůstá ve statistikách především proto, že od roku 2009 začaly být hlídky policie vybavovány přístroji – analyzátoři jako Dräger DrugTest 5000 System a častěji pak jednorázovými testy Drugwipe 5 a Drugwipe 5+. Těmito jednorázovými testy je možné ze slin kontrolované osoby zjistit prakticky všechny návykové látky a během pár minut tak určit, zda byla při řízení drogou ovlivněna. Detekuje 5 druhů drog – marihuana, amfetaminy, kokain, opiáty, metamfetamin. Nejčastěji u českých řidičů je detekována

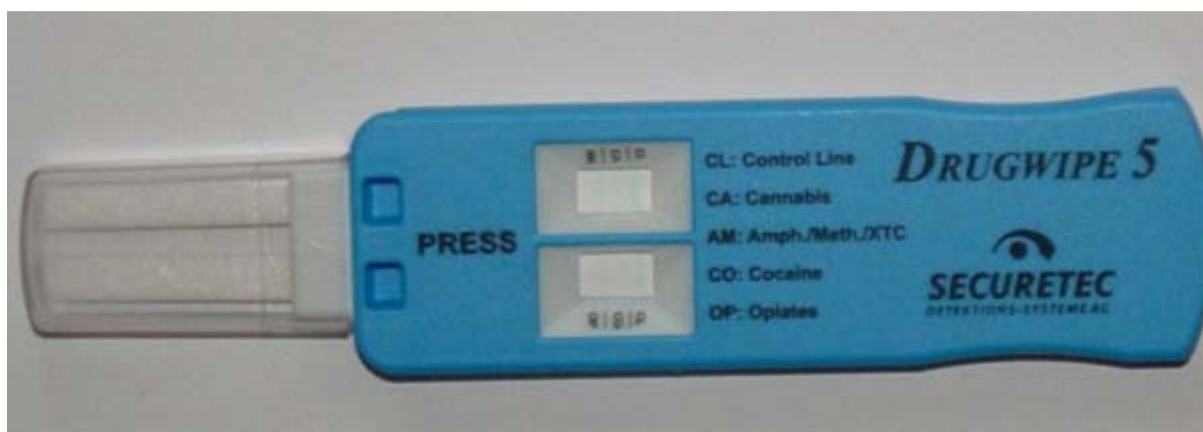
marihuana a metamfetamin (pervitin). Ze statistických čísel za rok 2011 vyplývá, že u téměř každé 18. nehody, při níž u viníka bylo zjištěno požití drog, došlo k usmrcení osoby. Tyto nehody mají tedy závažnější následky, než nehody zaviněné pod vlivem alkoholu, kde k usmrcení osoby při dopravní nehodě došlo v průměru při každé 59. nehodě.

Obr. 1: analyzátor Dräger DrugTest 5000



Zdroj: <http://www.draeger.com>

Obr. 2: DrugWipe 5 - detekce pěti drog ze slin



Zdroj: <http://www.ibesip.cz>

Podle mých praktických zkušeností řidiči pod vlivem návykových látek často následky svého jednání nedomyšlí. Ještě častěji pak neví, jaké důsledky jejich počínání bude mít v případě odhalení jejich ovlivnění.

A proč je vlastně řízení vozidel pod vlivem návykových látek zakázáno?

Zhoršená schopnost řídit motorové vozidlo nastává i při poměrně nízkých hladinách alkoholu v krvi pod 0,5 promile. Zhoršení schopnosti řídit se prokázalo po dávkách kolem 10 g alkoholu (tedy asi půl litr 10° piva). Přehled účinků alkoholu na řízení shrnuje následující tabulka.

Tab. 9: Hladina alkoholu v krvi a řízení motorového vozidla

Hladina alkoholu v krvi a řízení motorového vozidla	
Hladina alkoholu v krvi	Projevy ovlivnění ve vztahu k řízení motorového vozidla
0,2 až 0,5 promile	Prokazatelné zhoršení schopnosti řídit. Tendence riskovat, nepřiměřená sebedůvěra, zhoršená schopnost rozeznat pohybující se světla. Horší odhad vzdálenosti. Velmi nebezpečné je to, že si takto alkoholem ovlivněný řidič neuvědomuje svůj stav a naopak má sklon se přeceňovat.
0,5 až 0,8 promile	Viz výše, navíc pronikavě prodloužený reakční čas (zhoršený postřeh). Dále roste přeceňování vlastních schopností, oči se obtížně přizpůsobují přechodu ze světla do tmy a naopak, horší vnímání barev (červená!). Zhoršená schopnost soustředění. Poruchy rovnováhy (motocyklisté a cyklisté!). Dále se zhoršuje odhad vzdálenosti.
0,8 až 1,2 promile	Viz výše, navíc se zhoršuje schopnost vnímat okraje zorného pole (tzv. tunelové vidění), další zhoršování soustředění, je ještě více prodloužen reakční čas, roste bezohlednost při řízení.
Přes 1,2 promile	Viz výše. Takový řidič představuje pro sebe i okolí obrovské riziko. Nadále se zhoršují poruchy soustředění, reakční čas, rovnováha i nekritičnost. Často i špatná orientace. I velmi zkušený řidič se v tomto stavu může dopustit hrubých chyb jako je zašlápnutí plynu místo brzdy.
Kocovina, kdy alkohol už z krve vymizel	Vyšší riziko spánku, nevolnosti a dalších tělesných a duševních obtíží, které odvádějí pozornost řidiče, krátkodobá ztráta vědomí v důsledku hypoglykémie (poklesu krevního cukru). Zhoršení některých nemocí, což může ovlivnit schopnost bezpečně řídit (např. vysoký krevní tlak, cukrovka, nemoci trávicího systému, epilepsie).

Zdroj: <http://www.ibesip.cz>

Účinky i velmi nízkých dávek alkoholu jsou zvláště dramatické u žen, dospívajících, u lidí s nižší hmotností a u lidí s určitými chorobami nebo léčených některými léky. Dopravní nehody pod vlivem alkoholu končí častěji smrtelně a jsou častěji spojeny s výskytem mnohočetných zranění, protože alkoholem ovlivněný řidič se dopouští hrubších chyb a v okamžiku nehody se hůře chrání. (<http://www.ibesip.cz>)

Tab. 10: Možné účinky některých drog na řidiče

Možné účinky některých drog na řidiče	
Cannabioidy	Sedace, silná únava, motorické poruchy, poruchy koncentrace a pozornosti, prodloužení reakčního času, hromadění falešných neodpovídajících reakcí, narušení jemných automatismů (mění se rychlost jízdy, odchýlení se z přímého směru), chybné reakce na chování řidiče jedoucího před, zhoršená schopnost vnímání červené barvy a signálních světel, neadekvátní reakce na vjemy z okraje zorného pole, akutní příznaky se projevují po 1-2 hodiny po klasické aplikaci
Metamfetamin	V akutní fázi ovlivnění riziková jízda bez zábran vysokou rychlostí s přeceněním vlastních schopností k jízdě (zvýšená sebedůvěra, nekritičnost, roztěkanost, neklid, nervozita, podrážděnost, agresivita), navršení chyb. Rychlý puls, mydriáza a z toho plynoucí zvýšená citlivost na oslnění. Po odeznění účinku se dostavuje dramatický pokles výkonu provázený útlumem, únavou ospalostí. Během jízdy se mohou projevit i deprese a halucinace. Chybné řízení, vybočování z jízdního pruhu a ze silnice, vlnkovitá jízda, riskantní chování, kolize za velké rychlosti.
Kokain	Rizikový styl jízdy bez zábran nepřiměřeně velkou rychlostí s přeceněním vlastních schopností k jízdě, zvýšená citlivost na oslnění (rozšířené zornice), nepozornost, neklid, roztěkanost, nervozita a podrážděnost, agresivita, snížená schopnost soustředění, snížení pozornosti, ale také v důsledku vyčerpání a deprese pomalá jízda nebo mění se rychlost, ujíždění před domnělým pronásledovatelem.
Halucinogeny	Uživatel se po aplikaci halucinogenu nachází ve změněném stavu vědomí, nemá vztah k realitě. Halucinace jsou pro něj zcela konkrétní vjemy a to jak zrakové, tak sluchové
Hypnotika	Vyvolávají lhostejnost vůči dojmům navozujícím strach, potlačují sklony ke křečím. Reakce na vnější podněty jsou opožděné a neadekvátní
Opiáty	Centrální útlum, sedace, spavost, apatie, otupělost se sníženou schopností koncentrace, zpomalená motorika, prodloužení reakčního času, zúžení zornic (omezení přizpůsobivosti na střídání světla a stínu, tmy), krátce po aplikaci nebo při doznívání účinku pomalá jízda s odchylkami od přímého směru, chyby při jízdě. Po odeznění hypnotického účinku se může projevit agresivní styl jízdy, popudlivost, bezohlednost – neodůvodněné předjíždění

Zdroj: <http://www.ibesip.cz>

Čas od času se objeví úvahy nad povolením nějaké hladiny alkoholu u řidičů. Vždy to rozvíří debaty nad otázkami pro a proti. Při současném neutěšeném stavu legislativy a vymahatelnosti práva a při znalosti současné mentality národa českého jsem zastáncem nulové hladiny alkoholu u řidičů. Ne nadarmo se říká: „Opilý řidič, veselý vrah.“

2.3.3 Dítě – účastníkem dopravní nehody

Jakýkoliv úraz dítěte je obrovským náparem na psychiku dítěte, jeho rodičů i ostatních lidí. I když zranění nezanechá fyzické stopy, psychické stopy někdy nezmizí úplně nebo vůbec. Tragédií pak je, pokud dojde k úmrtí dítěte. Smrt dítěte může vést až k úplnému rozpadu rodiny. Často postačuje i jen subjektivní pocit viny za smrt dítěte a neustávající výčitky. Co pak teprve, existuje-li za usmrcení dítěte i objektivní vina. V některých případech pocit viny dovede viníka až k činu, který již nelze zvrátit – k sebevraždě.

Celkem 4607 dětí ve věku do 15 let mělo v roce 2010 účast na dopravních nehodách. Skoro polovina z nich utrpěla újmu na zdraví nebo životě. V důsledku dopravních nehod v této kategorií účastníků silničního provozu zemřelo 17 dětí. Dalších 165 dětí bylo zraněno těžce a 1875 dětí utrpělo lehké zranění.

Jako účastníky silničního provozu můžeme děti rozdělit do čtyř kategorií:

- a) děti – chodce,
- b) děti – cyklisty (vč. spolujedoucích na jízdním kole),
- c) děti – spolujedoucí (mimo jízdní kolo),
- d) děti – řidiče (mimo jízdní kolo).

a) Děti – chodci

V roce 2010 bylo usmrceno 6 dětí – chodců (v r. 2011 předběžně 4 děti) z počtu 854 dětí, které utrpěly újmu na životě nebo zdraví při nehodě z celkového počtu 890 zúčastněných dětí. Samy děti – chodci zaviniili 486 nehod. Při nich byly 3 děti usmrceny a 504 osob bylo zraněno.

Zpravidla se malé děti nepohybují v silničním provozu samy, ale téměř vždy pod dohledem starší nebo dospělé osoby. Je tedy zodpovědností těchto osob na ně dohlížet. Malé dítě již z podstaty své fyziologie má menší rozhled a je méně viditelným pro jiného účastníka silničního provozu. Malé dítě ještě nechápe význam dopravních značek. Není také schopno odhadu vzdáleností a rychlostí. A hlavně ještě nechápe, jaká nebezpečí na něj v provozu číhají. Nejčastěji se malé dítě dostane do kolize s jiným účastníkem poté, co se vytrhne z ruky svému doprovodu a rozeběhne se.

U starších dětí bývá nejčastěji příčinou kolizí jejich nepozornost a hlavně neukázněnost. Přestože již u starších dětí nějakým způsobem probíhá dopravní výchova. Starší děti tedy

na rozdíl od malých dětí již často znají alespoň základní pravidla silničního provozu, ale často je nedodržují. A nejsou k tomu ani pořádně vedeny.

Největší nebezpečí dopravních nehod dětem hrozí především v době jejich volného času. Následuje pak doba těsně před začátkem vyučování a po skončení vyučování ve škole.

I chvilková nepozornost může vést k tomu, že se dítě ocitne v nebezpečné situaci, která může mít i fatální následky.

a) Děti – cyklisté

V roce 2010 nebylo usmrceno žádné dítě – cyklista (v r. 2011 předběžně bylo usmrceno 1 dítě – cyklista bez přilby). Statistika eviduje 223 dětí, které utrpěly újmu na zdraví při nehodě z celkového počtu 281 zúčastněných dětí. Samy děti – cyklisté zavinily 204 nehod, při nichž bylo 183 osob zraněno.

U dětí – cyklistů vesměs platí to, co již bylo uvedeno u dětí – chodců. Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let. To však neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně. Malé děti – cyklisté jsou kvůli své výšce snadno přehlédnutelné. Neovládají pravidla silničního provozu, ani dopravní značky. Tito cyklisté také plně nezvládají jízdu na jízdním kole. Jejich jízda je klikatá a dostanou-li se do krizové situace, často zamatávají a nedokáží včas zastavit. Zejména malí cyklisté často havarují, tedy mají dopravní nehodu, na níž se nepodílel jiný účastník provozu. Jedná se zejména o pády z jízdního kola, a pokud při nich nedojde ke zranění vyžadující lékařské ošetření, nebývají tyto dopravní nehody policii hlášeny.

U dětí – cyklistů starších 10 let rovněž platí to, co již bylo uvedeno u dětí – chodců. Valná část nehod těchto cyklistů je zapříčiněna jejich neukázněností. I když často již zvládají jízdu na svém jízdním kole a znají alespoň základní pravidla silničního provozu, často pravidla porušují. Překážkám se často vyhýbají nenadále a bez řádného znamení o změně směru jízdy. Nedodržují bezpečný způsob jízdy. Ke svému cíli se snaží dostat co nejrychleji a co nejkratší cestou. Při tom rádi mezi sebou tito cyklisté závodí, neuvědomují si, jakému riziku vystavují sebe i jiné účastníky provozu a porušují pravidla často až hrubým způsobem. Užívají jízdní kola, která nejsou řádně vybavena pro provoz po technické stránce. Spousta těchto úprav si na svých jízdních kolech provádějí sami. Jízdní kola tak často nejsou vybavena pro jízdu za snížené viditelnosti. Není výjimečné, že na jednom jízdním kole jedou dvě a někdy více dětí. Děti se předvádějí, co již na jízdním kole dovedou. Jezdí tedy bez držení řídítek, drží se jiného vozidla, nemají nohy na šlapadlech či vedou během své jízdy druhé

jízdní kolo pro svého kamaráda. Zejména při jízdě po společné stezce pro chodce a cyklisty si často vynucují přednost v jízdě a ohrožují chodce; přitom právě oni nesmí chodce ohrožovat.

Často po vzoru dospělých děti odmítají používat ochrannou přilbu. Pokud již z domu vyjedou s přilbou řádně nasazenou a upevněnou, při nejbližší příležitosti si ji sundají a dále si ji vezou na rídítkách či v nosiči. Děti nechápou pravý význam používání ochranné přilby a nejsou schopny si představit následky při pádu a kontaktu jejich hlavy s vozovkou či chodníkem. Přitom dojde-li k závažnějšímu zranění u těchto cyklistů, jedná se zpravidla právě o úraz hlavy. Je hlavně na rodičích, aby dětem řádně vysvětlili k čemu přilba je, co vše se může stát a aby dbali o to, že jejich děti budou přilbu řádně a správně používat.

Každý řidič, který prošel alespoň trochu pořádnou výchovou, ví, že pokud v blízkosti silnice uvidí malé chodce či cyklistu, nebo skupinku těchto účastníků provozu, musí okamžitě zvýšit svou pozornost a svou jízdu tomuto vzniklému riziku ihned přizpůsobit. Tyto kategorie účastníků provozu jsou skutečným rizikem, jejich jednání je totiž nevyzpytatelné, často zbrklé a nepředvídatelné. Nebude-li moci řidič srážce zabránit, může alespoň minimalizovat dopady jejich srážky.

c) Děti – spolujedoucí

V průběhu roku 2010 mělo účast na dopravní nehodě 3 400 dětí v roli spolujedoucích (mimo jízdní kolo). Z tohoto počtu bylo 900 dětí zraněno lehce, 49 dětí bylo zraněno těžce a 10 dětí zemřelo (v r. 2011 předběžně 7 dětí). Děti – spolujedoucí tedy tvoří více než polovinu dětských obětí dopravních nehod.

Řidiči a příp. další dospělí spolujedoucí si musí uvědomit, že s sebou ve vozidle vezou dítě a musí se této skutečnosti přizpůsobit. Musí si uvědomit, za jakých zákonných podmínek smí či nesmí ve vozidle děti přepravovat. Tyto podmínky pak dodržovat i při krátkých jízdách. Tělo dítěte je daleko zranitelnější než tělo dospělého. Je na místě podotknout, že v oblasti používání zádržných systémů (bezpečnostní pás a dětské autosedačky) při přepravě dětí došlo k výraznému zlepšení. Pouze 2 usmrcené děti – spolujedoucí v roce 2010 nebyly v době dopravní nehody v zádržném systému. Možná, že při použití zádržného systému by tyto dvě děti dostaly šanci dopravní nehodu přežít.

Nestačí však zádržný systém, zejména autosedačku, jen používat a dítě do ní umístit. Aby autosedačka řádně splnila svůj účel, je potřebné ji také ve vozidle řádně umístit. Minimálně každý řidič přepravující dítě by si měl upevnění autosedačky předem nacvičit. Pokud

neporozumí stručnému návodu výrobce, může se obvykle obrátit na prodejce autosedačky. Ti nejenže dokáží poradit s výběrem správné autosedačky, ale obvykle dokáží správné upevnění autosedačky ve vozidle vysvětlit a často i názorně předvést. Pokud se v nějakém výjimečném případě stane, že tato možnost selže, v dnešní době internetu není problém si tyto informace obstarat. Pak již stačí si postup vyzkoušet a natrénovat.

Řidiči motorových vozidel a jejich dospělí spolujedoucí si musí také uvědomit, že děti zcela nebo vůbec nechápu význam zádržných systémů. Zejména při delších cestách se mohou nudit a pro ukrácení dlouhé chvíle se s prvky zádržného systému hrát. Přitom se jim může podařit rozepnout bezpečnostní pás nebo popruhy autosedačky. Musí se tedy dětem i během jízdy věnovat, pokud možno je zabavit a alespoň jednou za čas zkontrolovat, zda k rozepnutí zádržného systému nedošlo. Je to jen chvilka věnovaného času a přitom může dítě při případné dopravní nehodě ušetřit těžkého zranění nebo usmrcení. Na tuto oblast se zaměřila např. i část preventivní kampaně „Nemyslíš, zaplatíš!“, kdy příslušný velmi realisticky zpracovaný klip této kampaně byl bohužel v televizích před 22. hodinou nakonec cenzurován.

Zodpovědnost za ochranu života a zdraví přepravovaných dětí zcela jednoznačně nesou na svých bedrech dospělí. A na zdraví dětí snad záleží každému rodiči či prarodiči.

d) Děti – řidiči

V této kategorii dětí, co by účastníků silničního provozu, se nejedná o cyklisty. Případů, kdy je dítě řidičem, není mnoho, ale nejsou zcela výjimečné. Z 36 dětí v této kategorii, které měly účast na dopravní nehodě v roce 2010, vyvázlo 15 dětí bez zranění, 12 dětí utrpělo lehké zranění, 8 dětí utrpělo zranění těžké a 1 dítě bylo usmrceno (předběžně v r. 2011 nebylo evidováno úmrtí dítěte – řidiče).

Jde-li o dítě – řidiče nejčastěji se jedná o dítě řídící různé druhy motorových tříkolek, čtyřkolek či motocyklů. Jedná se o vozidla, která nesplňují technické podmínky pro provoz na pozemních komunikacích a na veřejných silnicích nemají vůbec co dělat. Často nesplňují ani bezpečnostní standardy. Jsou určeny pouze k projížďkám na soukromých pozemcích, kde nedojde k ohrožení jiných účastníků provozu nebo k ohrožení jiným účastníkem provozu. Přesto tyto děti na těchto strojích se často se souhlasem a vědomím rodičů pohybují po veřejných silnicích, bez ochranných prostředků jako je ochranná přilba, bez znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích a bez potřebných dovedností k bezpečnému ovládní vozidla v krizové situaci.

Další nejznámější situací, kdy se dítě dostane do role řidiče vozidla, bývá, když se dítě nějakým způsobem dostane ke klíčům od vozidla a s vozidlem poté odjede, nebo když se dítěti ponechanému ve vozidle bez dozoru podaří s vozidlem rozjet.

Je tedy pouze na rodičích či jiných dospělých, jimž jsou tyto děti svěřeny, nakolik budou vůči bezpečnosti dětí zodpovědní a jak budou ochraňovat zdraví a život dětí.

3 Dopravní výchova

Dopravní výchova je součástí socializačního procesu každého člověka. Je důležitou odborností každého z nás, neboť každý z nás se někdy nějakým způsobem účastní silničního provozu. Dopravní výchova by měla být součástí vzdělání každého občana, měla by být dlouhodobá a hlavně nepřetržitá. Od dětství až do seniorského věku, kdy skončí, až když je člověk donucen vzdát se role účastníka silničního provozu.

Dopravní výchovu v základu můžeme rozdělit na dvě části. Na část naukovou a na část výchovnou. Úkolem naukové části dopravní výchovy je naučit účastníky provozu pravidlům provozu jako takovým, procvičení modelových situací, které mohou v provozu nastat a správných adekvátních reakcí na tyto situace. Úkolem výchovné části pak je obecně vychovávat účastníky silničního provozu, vést je k dodržování a respektování pravidel provozu, vychovávat k ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu, k ukázněnosti v provozu, předvídání jednání svého i ostatních, k bezpečnosti, obezřetnosti atd. V dnešní době při výuce dopravní výchovy bohužel převažuje část nauková; část výchovná je jaksí opomíjena.

V 90. letech minulého století započal úpadek dopravní výchovy obyvatelstva. Pod návaem euforie z rodící se demokracie postupně došlo k nedomyšleným úpravám legislativy v oblasti silničního provozu. Ve školství pak došlo k nedomyšlenému zásahu do školních osnov a dopravní výchova z nich byla prakticky odstraněna jakožto „komunistický přežitek“. Nepromyšlenými zásahy při tvorbě různých vzdělávacích koncepcí také došlo k faktickému zániku dalšího vzdělávání řidičů. Vzdělávání dětí v oblasti dopravy bylo de facto přesunuto na jejich rodiče. Jenže jak můžeme chtít, aby dopravní výchovu svých dětí prováděli rodiče, když tito sami dopravní předpisy neovládají!?

V roce 2000 a v následujících letech proběhly mnohé změny v legislativě v oblasti dopravy. Světlo světa tak spatřil již zmíněný zákon o silničním provozu, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování způsobilosti k řízení motorových vozidel, zákon č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a další zákony a prováděcí předpisy. Došlo k zavedení mnoha nových pravidel, institutů a pojmů. Ne na všechny změny však byla veřejnost připravena a i díky chybné interpretaci nových pravidel a rozšíření různých dezinformací masmédií se situace na silnicích spíše zhoršila, než zlepšila.

Jak už je v českém zákonodárství zvykem, vyšel z legislativního procesu opět paskvil, který jen zase vedl ke zhoršení situace na českých silnicích. Nyní v roce 2011 již konečně i tzv. „odborníci“ přicházejí na to, co dopravní policisté již dávno vědí. Čeští účastníci silničního provozu se neumí podle dopravních předpisů chovat a dopravní předpisy neznají. Za to se za těch posledních 10 let naučili, jak předpisy obcházet a jak se vyhýbat postihům za porušení předpisů. Není divu, naše „slavné“ zákonodárství jim v tom všemožně nahrává. Svůj podíl na tom společně s nimi nese i naše neméně „proslavená“ justice.

Dnes se ukazuje, že dříve provedené nekompetentní kroky představitelů státní správy jsou právě onou hledanou příčinou neutěšeného stavu na silnicích. Stále více se proto v poslední době ozývá volání po vzdělávání dětí i dospělých v oblasti výchovy. Volání po zavedení dopravní výchovy do škol, zpřísnění dohledu nad autoškolami a zavedení dalšího vzdělávání řidičů, kteří již řidičské oprávnění vlastní.

A přesto, že se o potřebě dopravní výchovy ve školách hovoří stále častěji a je stále častěji žádána, nebyla dopravní výchova do vzdělávacích programů ve školním roce 2011/2012 zařazena. Naopak lze ve vzdělávacím programu nalézt podivný předmět s názvem „Výchova k demokratické společnosti“. I když lze namítnout, že dopravní výchova se dnes již opět na školách vyučuje, je tato roztroušena do různých jiných vyučovaných předmětů jako jedno z okrajových témat. Ne však jako samostatný předmět s dostatečnou dotací vyučovacích hodin. I když i návrat k tomuto starému systému výuky dopravní výchovy ve školách je jistě pozitivním krokem, v dnešní době již není dostačující. Přitom např. v roce 2009 dle oficiální policejní statistiky zavinily děti (tedy osoby do 15 let věku) 241 dopravní nehodu jako cyklisté a 454 dopravních nehod jako chodci. Při těchto 695 dopravních nehodách, které zavinily děti, naštěstí žádné z nich nezemřelo, ale 685 dětí utrpělo zranění. V těchto číslech nejsou započítány děti, které utrpěly zranění či svým zraněním podlely při dopravních nehodách, na nichž měly děti účast jako chodci či cyklisté v roli poškozených, tedy ne viníků dopravní nehody. Přestože nejsou viníky těchto dopravních nehod, mohla se část z nich kolizi a zranění vyhnout, pokud by se jim dostalo správné dopravní výchovy a děti si osvojily alespoň základní návyky chování v silničním provozu.

Minimálně z toho pohledu, že při 9 z 10 dopravních nehod, při nichž má dítě jako chodec či cyklista účast utrpí dítě nějaké zranění, se domnívám, že by dopravní výchova měla mít své místo ve školním vzdělávání dětí jako samostatný předmět a rozhodně by měla mít přednost před pofidérními předměty jako již zmíněná výchova k demokratické společnosti.

Je potřeba si uvědomit, že dopravní výchova musí být systematická. Jen při správné aplikaci obsahu, forem a metod lze dosáhnout jejích charakteristických cílů:

- pochopit dopravu jako systém, který je vymezený a řízený ustanoveními právních předpisů,
- pochopit dynamiku provozu na pozemních komunikacích,
- pochopit principy pohybu a bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích a osvojení si zásad z těchto principů vyplývajících,
- pochopit příčiny a důsledky nesprávného jednání a chování účastníků silničního provozu,
- pochopit příčiny a následky dopravních nehod, a to nejen z pohledu materiálních následků, ale také z pohledu morálních, sociálních a právních následků,
- formování právního a mravního vědomí a odpovědnosti, jak k sobě samému tak i k ostatním účastníkům provozu (např. ukázněnost, ohleduplnost, sebeovládání, předvídání),
- seznámit s technickými podmínkami bezpečného provozu (vliv dopravně-technického stavu komunikace, vliv povětrnostních podmínek, vliv zdravotního stavu a únavy, vliv zakázaných látek, vliv technického stavu vozidla),
- v neposlední řadě seznámit s funkcí policie v provozu na pozemních komunikacích.

Dopravní výchova a autoškolení je na mizerné úrovni. A dokud se tato situace nezlepší, nezlepší se naše školství (obecně) v oblasti dopravní výchovy, nezlepší-li se celý systém dopravní výchovy obyvatel, nemůžeme ani očekávat, že se zlepší situace na našich silnicích, že výrazně poklesne nehodovost a s tím spojené následky.

3.1 Dopravní výchova dětí

Dopravní výchova dětí se do škol začíná postupně vracet poté, co z nich téměř úplně vymizela. Ve školách, kde dopravní výchova je prováděna, je tato zařazena zpravidla do předmětů občanské nauky, ať už tyto předměty nesou jakýkoliv název; u nejmenších žáků pak v rámci prvouky či vlastivědy. Hodinová dotace na dopravní výchovu je malá a z mého pohledu nedostatečná. Do školních vzdělávacích programů dopravní výchovu ve větším rozsahu zařazují jen některé školy, které pocít'ují alespoň nějakou zodpovědnost za výchovu dětí v této oblasti a které se zapojily do některého z preventivních programů.

Školy, které dopravní výchovu do svých školních vzdělávacích programů zahrnují, však nemají lehkou pozici. Téměř polovina dostupných knih věnovaných jakýmkoliv způsobem dopravní výchově, které lze v katalogích knihoven nalézt, byla napsána před rokem 2000. Dnes jsou tedy již zastaralé, a pokud by je chtěl učitel použít, musí si sám nejdříve dohledat, zda je uvedený text v nich ještě platný. Navíc v knihovnách je jejich množství v řádech jednotek kusů. Například kniha Nataši Tánské „Co mi řekl semafor“, byla poprvé vydána v roce 1976 a dodnes se v katalogích knihoven nachází. Knihy, které lze k dopravní výchově v knihovnách nalézt jsou určeny především pro předškoláky a školáky 1. a 2. tříd. Ty knihy, které se věnují jízdě na kolech pak pro děti do věku okolo 10 let. Pro starší žáky pak prakticky žádné knihy v knihovnách nejsou. Všechny tyto knihy, ať už jsou určeny pro jakoukoliv skupinu dětí nebo pojímají pravidla silničního provozu jakýmkoliv způsobem, mají společný rys. Všechny vysvětlují dětem pravidla silničního provozu. V podstatě dětem vysvětlují, co je v pravidlech napsáno, čím a jak se mají řídit. Učí děti poznávat dopravní značky a vysvětlují jim jejich význam. Všechny jsou tedy zaměřeny na výuku, ale ve všech však chybí to hlavní. A to je výchova. Výchova, jak se má účastník silničního provozu chovat. Všechny se tedy zaměřují na povinnosti účastníka silničního provozu, které jsou až další v řadě, jako např. povinnost řídit se pravidly silničního provozu, řídit se dopravními značkami atd. Ale de facto žádná z nich děti jako účastníky silničního provozu nevychovává. Žádná se plnohodnotně nevěnuje základní a prvořadě povinnosti účastníka silničního provozu, a to: chovat se ohleduplně a ukázně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,“ [§ 4 písm. a) zákona o silničním provozu].

Bezplatná distribuce výukových materiálů dopravní výchovy pro školy vážne. Pokud již je nějaký materiál školám distribuován, musí si školy tento materiál samy najít a žádat o něj. Školy se již několik let potýkají s podfinancováním a na to, aby si nové výukové materiály dopravní výchovy kupovaly samy, jednoduše nemají dostatek finančních prostředků.

Mateřským a základním školám (a nejen jim) při dopravní výchově pomáhají různé nadace a organizace. Pomocnou ruku jim tak nabízí např. nadace Malina, Záchranný kruh, přispívá i společnost Škoda Auto svým portálem Škoda hrou a nelze vynechat u nás snad nejznámější organizaci, která se bezpečností silničního provozu zabývá a snad všem je známá pod názvem BESIP.

3.1.1 Dopravní výchova dětí v mateřských školách

V současné době se dopravní výchova v mateřských školách zaměřuje na bezpečnou chůzi a orientaci v provozu na pozemních komunikacích. Dopravní výchova se na děti předškolního věku zaměřuje jako na chodce s doprovodem a pasažéry ve vozidle. Seznamují se s prostředím, v němž se pohybují a učí se schopnosti přizpůsobit se tomuto prostředí. Osvojují si schopnost řídit své chování a zároveň s tím se seznamují s pravidly chování. Výuka dopravní výchovy u těchto dětí není jednoduchá a je potřebné vše přizpůsobit jejich rozumových schopnostem, aby byly schopny látku pochopit a porozumět jí.

Výchova k čemukoliv, má-li být úspěšná, musí tyto děti zaujmout a bavit. Odborná literatura proto doporučuje jako osvědčené metody dopravní výchovy provádět výuku zábavnou formou, formou her, hádanek a soutěží. K výuce se používají omalovánky, pexesa, skládanky či dětské televizní pořady. Pro učitele Ministerstvo dopravy – BESIP vydalo pracovní listy a metodiku k výuce dopravní výchovy dětí předškolního věku.

Cílem dopravní výchovy dětí předškolního věku by mělo být:

- získání základních znalostí pravidel určující jejich chování jako účastníků silničního provozu
- získání vědomostí, zkušeností a vytváření správných návyků při pohybu v silničním provozu
- vštípení ukázněného chování v silničním provozu
- uvědomění si důležitosti opatrnosti ve vztahu ke svému zdraví
- rozvoj vlastností, které ovlivňují reakce v určitých dopravních situacích (soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost a další)
- vnímání a orientaci v prostoru a čase
- vnímání nebezpečí
- výcvik prospěšný jejich bezpečnému pohybu v silničním provozu
- získání a rozvoj dovedností potřebných k bezpečnému chování v dopravním prostředí
- získání a rozvoj rychlého a správného rozhodování

(<http://www.ibesip.cz>; <http://www.dopravnialarm.cz>)

3.1.2 Dopravní výchova dětí v základních školách

Dopravní výchova v základních školách by měla probíhat kontinuálně a v ideálním případě by měla navazovat na dopravní výchovu prováděnou v mateřských školách. V tomto případě jsou zvýhodněny školy, v nichž je mateřská škola sloučena se základní školou.

Tam, kde tato návaznost na předchozí výuku není, je potřeba výuce dopravní výchovy zvláště v prvním ročníku věnovat pozornost. Zanedbání této výuky může mít velmi vážné dopady při její výuce v dalších ročnících.

U žáků prvního ročníku by se měli pedagogové zaměřit zejména na témata:

- samostatná orientace v cestě do školy (bezpečná cesta do školy)
- rozeznávání nebezpečných míst
- chůze po chodníku či stezka pro chodce (povinnost používání a ohleduplnost k ostatním chodcům)
- bezpečné přecházení vozovky (v jakém úseku komunikace, využívání nadchodu, podchodu a přechodu pro chodce s důrazem na potlačení mýtu absolutní přednosti chodce na přechodu pro chodce, rozhlížení se, nebezpečná místa pro přecházení a s nimi spojená nebezpečí jako např. zaparkovaná vozidla)
- význam světelných signálů pro chodce a povinnost řízení se jimi
- zásady chování za snížené viditelnosti (vidět a být viděn)
- bezpečná místa pro hry a sporty
- základy bezpečnosti při jízdě na jízdním kole či koloběžce apod., jízda po chodníku a stezce pro cyklisty nebo chodce, důraz na používání ochranné přilby
- bezpečné chování v automobilu – s důrazem na používání zádržných systémů se současným vyzvednutím jejich důležitosti pro ochranu jejich života a zdraví (důležité pro automatické používání zádržného systému v budoucnosti)
- zásady bezpečného chování v hromadné dopravě (nastupování, vystupování, chování při jízdě, chování na zastávce)
- seznámení s tísňovými linkami, jejich význam a správné užití

(Stojan, M. 2007)

V dalších ročnících prvního stupně základní školy by mělo dojít k dalšímu rozvoji, upevnění a automatizaci již naučených zásad a probraných témat. K opakování známých témat by se měla přidávat další nová témata:

- chůze po silnici (krajnice – vozovka), nebezpečná místa pro chůzi po silnici
- chůze přes železniční přejezd bez závor i se závorami
- nebezpečí, která hrozí chodcům za snížené viditelnosti, užívání reflexních materiálů a jejich význam a důležitost
- druhy hromadné dopravy a s nimi spojené zásady chování
- způsoby pomoci starým a nemocným lidem v prostředích hromadné dopravy
- zásady kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu (nepřekážet, neomezovat, neohrožovat ostatní)
- doplňovat zásady správného chování chodce, místa a úseky, kam je chodcům vstup zakázán a respektování tohoto zákazu
- význam světelných signálů (již ne jen pro chodce) a pokynů policisty v silničním provozu a jejich respektování
- druhy vozidel se zvláštními výstražnými znameními a reakce na tato znamení
- pravidla pro bezpečnou jízdu na in-line, skateboardu a koloběžce a používání ochranných prvků
- výcvik základních dovedností na kole
- povinné vybavení jízdního kola a důležitost správného vybavení jízdního kola zejména za snížené viditelnosti
- samostatná jízda na kole bez doprovodu
- výuka a praktický výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty (vyjíždění, jízda u pravého okraje, zastavení, vyhýbání, předjíždění, odbočování, jízda přes křižovatku atd.)
- používání ochranné přilby (opětovné připomenutí a zdůraznění jejího významu pro ochranu zdraví, ne jako zákonnou povinnost)
- zásady bezpečného chování v automobilu – opět připomenutí jejich významu a důležitost při ochraně zdraví
- první pomoc – základy poskytování první pomoci, její význam, zvládnutí ošetření drobných poranění i v improvizovaných podmínkách, zopakování významu tísňových linek a přivolání pomoci

(Mizerová, B. 2004a)

Získané schopnosti a dovednosti je potřebné stále rozvíjet a návyky upevňovat. Velmi dobře k tomu mohou pomoci různé hry, soutěže, instruktážní videa zpracovaná přímo pro děti, počítačové hry a multimediální programy vč. dětských internetových portálů.

Jen samotné zvládnutí teorie ale nestačí. Bez praktického procvičování děti rychle zapomenou, co se ve škole při vyučování naučily. Od 10 let věku, který většina dětí dosáhne zpravidla ve 4. třídě, se mohou děti samostatně pohybovat v silničním provozu jako cyklisté, pokud jsou k tomu způsobilí. Svou způsobilost však nijak prokazovat nemusí. Je-li to možné, je vhodné využívat dětských dopravních hřišť. Zapojit děti do soutěže mladých cyklistů a motivovat je k získání „Průkazu cyklisty“.

Základní nácvik dopravních situací, nejlépe na dopravním hřišti pod dozorem zkušených pedagogů, by měl patřit mezi základní pilíře dopravní výchovy, aby si děti osvojily získané teoretické znalosti. (Mizerová, B. 2004b)

Ani u škol, které z nějakého důvodu nemohou využít služeb dětského hřiště, však není nutné od praktického výcviku upouštět. Pokud to podmínky školy jen trochu dovolují, lze i za nízkých nákladů vytvářet nejběžnější dopravní situace a tyto s dětmi prakticky procvičovat. Rozhodně je to stále lepší, než upustit od praktického výcviku úplně. Není také zcela od věci do těchto aktivit zapojit i rodiče žáků.

Dopravní výchovu dětí však nelze ukončit jejich odchodem na druhý stupeň. Je nutné, aby výchova pokračovala i na druhém stupni základní školy.

Na druhém stupni základní školy by se měla dopravní výchova zaměřit zejména na:

- prohlubování již získaných znalostí na prvním stupni ZŠ
- upevňování zásad správného chování chodce a cyklisty v silničním provozu
- výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty
- aktivní zapojení do dopravní soutěže mladých cyklistů
- toleranci, ohleduplnost a předvídavost v silničním provozu
- vytváření pozitivního vztahu k přírodě a životnímu prostředí
- ochranu zdraví a života – zejména v tomto období procházejí děti etapou vzdoru, potřeby nezávislosti, potvrzování sebe sama což vede k neuposlechnutí pravidel a podstupování zbytečných rizik a nepoužívání ochranných prostředků
- zvládnutí zásad první pomoci a vytváření morálního pocitu odpovědnosti jejího poskytnutí

Bohužel na převážné většině škol dopravní výchova u dětí končí ukončením prvního stupně základní školy. Na druhém stupni pak už žádná dopravní výchova nepokračuje. V minulosti mohli žáci 8. a 9. ročníků ve škole navštěvovat dopravní výchovu jako nepovinný

předmět. Jednalo se o přípravu k získání řidičského oprávnění skupiny A/M. Vzhledem k rozsahu řidičských oprávnění ve vztahu k malému motocyklu však byl tento systém zrušen s nabytím účinnosti zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Získat důležité návyky pro svůj bezpečný pohyb v silničním provozu tak děti mohou převážně jen díky obětavosti učitelů, a to zpravidla mimo vyučování ve speciálních kroužcích či kurzech. To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší dnešní společnosti. Svědčí o tom i stále nepříznivá statistika dopravní nehodovosti. (www.ibesip.cz)

3.1.3 Dopravní výchova dětí v rodině

Veškerá dopravní výchova provedená ve škole se ale z větší části mine účinkem, pokud nebude podporována také v rodině. Mohou se jí věnovat rodiče, prarodiče, starší sourozenci či jiní rodinní příslušníci. Přitom je dopravní výchova dětí nemusí stát téměř žádné finanční prostředky a nemusí pro ně být obzvláště náročná. Nepotřebují žádné speciální vzdělání a nemusí dopravní výchově věnovat nějaký zvláštní čas navíc. K upevňování a rozvoji toho, co se již děti naučily ve škole, postačuje i:

- Aby rodiče dbali na používání ochranných pomůcek (např. přilby či chráničů) dětmi při jízdě na jízdním kole, in-line bruslích, koloběžce apod. a pokud jedou třeba na jízdním kole společně, aby jim šli používáním ochranných pomůcek příkladem s vysvětlením, proč je to správné
- aby dbali na dodržování bezpečného pohybu dětí v silničním provozu nejlépe s vysvětlením, proč je to důležité
- aby dbali na používání zádržných systémů při přepravě vozidlem i na krátké vzdálenosti a šli jim v tom příkladem
- aby vybavili děti i sebe oděvem nebo pomůckami pro zvýšení jejich viditelnosti, vysvětlili jim jejich používání a také proč je to důležité. Již při pořízení školní aktovky mohou rodiče koupit aktovku s reflexními materiály, která je přitom dražší maximálně o desetikoruny. Spousta školních aktovek i v nejlevnějších kategoriích již reflexní prvky obsahuje. Aktovku navíc mohou dovybavit různými reflexními nálepkami, které stejně jako různé reflexní pásy na oděv mohou získat při různých preventivních akcích zdarma. V praxi jsem se setkal i s lidovou tvořivostí, kdy rodiče na dítě nebo na sebe umístili pásek s osvětlením z jízdního kola.

- zejména při delších cestách vozidlem mohou s dětmi hrát hry s dopravní tematikou typu „poznej značku“ nebo „co udělal špatně“. Dítě se tak může jednoduchou a nenásilnou formou naučit rozlišovat tvary a význam dopravních značek, nebo některá základní pravidla na chybě jiného účastníka provozu. Může to také pomoci, aby se dítě při dlouhé jízdě nenudilo, a řidiči to může pomoci v udržení jeho pozornosti.

Základem úspěchu ale je, aby starší či dospělí účastníci provozu šli dětem také dobrým příkladem. Těžko můžeme po dětech chtít, aby pravidla silničního provozu dodržovaly, když jejich rodiče sami pravidla porušují nebo zcela ignorují, v horším případě je ani neznají.

Vděčným „materiálem“ pro takový malý průzkum, jak funguje dopravní výchova v rodině, jsou děti v mateřských školách. Ty se bez okolků a upřímně svěří, že jely do školy bez dětské autosedačky anebo v ní nebyly připoutány, nebo že tatínek se cestou z práce zastaví na dvě tři piva a maminka mu pak doma nadává. Ještě horší pak je, když můžete pozorovat, že se dítě dožaduje přepravy v dětské autosedačce a rodič místo, aby dítě do ní usadil a připoutal, mu ještě vynadá. Nebo když zastavíte dítě a zeptáte se, proč nemá na hlavě přilbu a dítě odpoví, že mu ji rodiče nekoupili s dovětkem „A k čemu by ti byla?“.

Jaký účastník silničního provozu může vyrůst z dítěte, kterému se v rodině dostává jen negativních příkladů? Rodiče si musí uvědomit, že největší vliv ve výchově mají na své dítě oni a žádná výchova ve škole nemůže zcela nahradit výchovu v rodině.

3.2 Dopravní výchova mládeže - středoškoláků

Pokud nedošlo k přetržení kontinuity dopravní výchovy ve škole při přechodu z prvního na druhý stupeň základní školy, dojde k tomuto přetržení zpravidla při přestupu na školu střední. Dopravní výchova studentů středních škol byla s nástupem účinnosti zákona o silničním provozu zrušena zcela a veškerá výchova těchto studentů byla přenesena do působnosti autoškol. Zejména se tak stalo kvůli změnám v řidičských oprávněních týkajících se malých motocyklů. Dříve mohli studenti středních škol navštěvovat alespoň nepovinný předmět nazvaný „Řízení motorových vozidel“, na jehož teoretickou část finančně přispívalo MŠMT (Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy). I tento předmět však byl s uvedeným zákonem zrušen. Pokud se můžeme s dopravní výchovou na střední škole setkat, tak jen na takových, které se věnují automobilismu a dopravě anebo na takových, kde je dopravní výchova součástí přípravy na budoucí povolání (např. školy se zaměřením na zemědělství, kde studenti mohou získat řidičské oprávnění pro skupinu T). Záleží tedy

na odbornosti a zaměření školy, zda v jejích vyučovaných předmětech dopravní výchovu nalezneme. Je pochopitelné, že na školách uměleckých nebo umělecko-průmyslových se dopravní výchova do vyučovaných předmětů zakomponuje těžce, ale i takové školy by mohly žákům nabízet možnost dopravní výchovy alespoň v rámci nepovinných předmětů. Při vhodné spolupráci s autoškolou by navíc mohli být studenti také dobře motivováni k navštěvování takového nepovinného předmětu. V dnešní době je vše o finančních prostředcích a vývoj v oblasti dopravy s sebou přináší stále další a další náklady na výuku. Střední školy se proto dopravní výchovy, i jako nepovinných předmětů, rychle zbavily a veškeré dopravně výchovné působení na středoškolské studenty ponechaly na autoškolách. Přitom převážná část středoškoláků k dopravě do školy dnes využívá především svých dopravních prostředků. Ať už se jedná o jízdní kolo, malý motocykl či moped, malých vozidel nebo u starších žáků pak již motocykly do 125 cm³ nebo již osobní vozidla. Studenti středních škol se tedy již neúčastní silničního provozu jen jako chodci a cyklisté, ale stále častěji i jako řidiči motorových vozidel. Přesto absolutní většina středních škol na jejich dopravní výchovu rezignovala.

Studenti středních škol jsou již na vyšším stupni rozumových schopností, proto by se dopravní výchova na středních školách měla zaměřit na témata:

- chápání dopravního provozu jako řízeného systému, s právními předpisy a zákonnými ustanoveními, které umí zároveň uplatňovat
- uvědomění si morální a právní odpovědnosti chování a jednání každého účastníka silničního provozu
- uvědoměle uplatňovat zásady účelného a bezpečného chování a jednání
- aktivně přispívat k bezpečnosti provozu
- poznat nebezpečné důsledky požívání alkoholu, některých léků a návykových látek
- poznat obecné zásady předcházení dopravních nehod
- poskytnutí a přivolání první pomoci při dopravních nehodách a následky při neposkytnutí pomoci
- naučit se bezpečně ovládat řízení motorového vozidla a zásady bezpečné jízdy
- uvědomění si odpovědnosti za řízení motorového vozidla
- poznat negativní vlivy dopravy na životní prostředí a znát způsoby jeho ochrany

(www.ibesip.cz)

Dopravní výchova by se v každém případě v nějaké formě na středních školách vyučovat měla. Středoškolští studenti by již měli být na vyšším stupni rozumového vývoje a navíc jsou v období všeobecného nerespektování jakýchkoliv pravidel. O to více by se mělo na tyto účastníky silničního provozu působit, vštěpovat a upevňovat zásady bezpečného chování a pohybu v provozu a zejména vést k uvědomění si své zodpovědnosti za následky vzniklé jejich nesprávným chováním a počínáním. Jen samotná výuka v autoškolách nepostačuje.

3.3 Dopravní výchova v autoškolách

Získat řidičské oprávnění je v dnešní době pro většinu lidí absolutní nutností. K získání řidičského oprávnění je potřeba splnit zákonem stanovené podmínky a úspěšně složit závěrečné zkoušky. Před tím však musí žadatel o řidičské oprávnění absolvovat předepsanou přípravu v registrované autoškolě. Podmínky a rozsah této přípravy stanovuje především zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, dále pak prováděcí předpisy, vydaná metodika a další předpisy.

Jak již bylo uvedeno, v 90. letech minulého století začala výchova v autoškolách upadat. Po roce 2000 s účinností nových předpisů se situace ještě zhoršila. Hlavním kritériem při výběru autoškoly jsou dnes čas a peníze. Tedy jak dlouho bude trvat, než budu mít řidičský průkaz a kolik mne to bude stát. Autoškoly se tomu rychle přizpůsobily. Dopravní výchova v autoškolách se tak smrškla pouze na naučení pravidel silničního provozu a výchova budoucích řidičů se jaksí odsunula na druhou kolej. I s ohledem na chybějící dopravní výchovu na středních školách dnes autoškoly řidiče nevychovávaly, ale pouze je učí udržet se na silnici.

Předpisy pro získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel stanoví obsah výuky a výcviku žadatelů o řidičské oprávnění a minimální počet hodin pro to předepsaných. Pro názornost užití předpis pro žadatele o řidičské oprávnění skupiny B. Takový žadatel je nejčastějším žákem autoškoly. Žadatel tedy musí absolvovat 18 hodin výuky předpisů o provozu vozidel, 2 hodiny věnované výuce o ovládání a údržbě vozidel, 10 hodin výuky teorie zásad bezpečné jízdy, 2 hodiny zdravotnické přípravy a 4 hodiny opakování a přezkoušení. Celkem tedy 36 hodin teoretické přípravy. Po zvládnutí teoretické přípravy následuje praktický výcvik. Zde by měl žadatel absolvovat 2 hodiny na autocvičisti, 5 hodin jízdy v minimálním provozu 21 hodin ve středním provozu, 2 hodiny praktického výcviku údržby vozidla a 4 hodiny praktického výcviku zdravotnické přípravy. Celkem tedy 34 hodin praktického výcviku. Celkem by měl tedy žadatel o řidičské oprávnění skupiny B strávit

v autoškole 70 hodin. Tento počet hodin je stanoven jako minimální. Doba jedné vyučovací hodiny je stanovena tak jako v běžné škole, tedy na 45 minut. V praktické části je omezena doba výcviku v jednom dni na 2 vyučovací hodiny. Tyto předepsané hodiny a činnosti autoškoly oficiálně dodržují, aby nepřišly o svou registraci. Dnes je „přeautoškolováno“. Například na Uherskohradištsku dnes působí téměř 30 autoškol. Autoškoly se v takto vysokém konkurenčním prostředí samozřejmě přizpůsobily poptávce na trhu, zejména v požadavku na co nejkratší dobu potřebnou k získání řidičského oprávnění. Je zcela běžné, že výuka a výcvik včetně složení závěrečné zkoušky se dá zvládnout během jednoho měsíce. Během tohoto měsíce se relativně dobře připraví ke složení závěrečné zkoušky. A to stálým opakováním testových otázek a opakovaným projížděním známých tras zkušebních jízd. Většina žadatelů tak sice zvládne úspěšně složit závěrečnou zkoušku, ale jako řidiči nejsou příliš dobře připraveni na svůj budoucí pohyb v provozu na pozemních komunikacích. Aby autoškoly kurzy co nejvíce urychlily, prošlo jimi co nejvíce žadatelů a přitom udržely co nejnižší náklady na výuku a výcvik, činí logicky vše, co jim sice zákon umožňuje, ale výchově budoucích řidičů, to příliš neprospívá. Veškerá výuka se tedy soustřeďuje pouze na procvičení testových otázek bez nauky zásad správné aplikace pravidel provozu. Žadatel tak například ví, že se má při odbočování vlevo přesvědčit, že neohrozí řidiče jedoucího za ním, ale na vštěpování zásad jak se správně přesvědčit již nedojde. Výuka ovládání vozidla zpravidla probíhá pouze v teoretické rovině. Autoškola, kde tato výuka probíhá na trenažéru je dnes světlou výjimkou. Zpravidla se ovládání vozidla piluje až při praktickém výcviku v provozu. Je tak zcela běžné, že se tito řidiči neumí ze začátku rozjet ani na zcela rovném úseku silnice. Při výuce teorie zásad bezpečné jízdy se zpravidla užívá instruktážní video bez dalšího vysvětlování nebo vštěpování zásad bezpečné jízdy. Stejně tak probíhá i výuka zdravotnické přípravy. Není tedy divu, že ani čerství absolventi autoškoly neumí v případě potřeby první pomoc ani poskytnout, natož pak ji poskytnout účinně. Při opakování a přezkoušení v závěru výuky se pak vše opět soustředí jen na zvládnutí testových otázek. Běžně se stává, že závěrečný test výuky žadatel píše opakovaně tak dlouho, dokud jej nezvládne alespoň na minimální počet stanovených bodů pro danou skupinu řidičského oprávnění, aby mohl být posunut k výcviku. Nežřídka dokonce píše stále stejný test. O nějaké výchově budoucího řidiče tedy nemůže být v této části ani řeči.

Po absolvování minimálního počtu hodin výuky je žadatel přesunut do výcvikové části kurzu. I když by žadatel měl být k výcviku připuštěn až po získání solidních teoretických znalostí, často je připuštěn k výcviku, i když toto kritérium nespĺňuje. Jen opravdu těm nejhorším z nejhorších je doporučeno, aby absolvovali ještě další hodiny výuky nad rámec

stanovených minimálních hodin. Ale pouze doporučeno. Jedná se však pouze o doporučení. Pokud to žadatel odmítne, zpravidla nastává již popsaná situace s opakovaným psaním stejného testu. Jen aby bylo možno doložit, že přezkoušení z teoretické části žadatel zvládl.

Ačkoli metodika stanovuje provádět první praktický výcvik a první praktické jízdy na autocvičisti a v minimálním provozu a zákon k tomu vymezuje i minimální počet hodin, skutečnost bývá opět odlišná. Jen málo autoškol provádí výcvik na autocvičisti. Většina z nich ani nezajistí, aby se začátek praktického výcviku žadatele prováděl na nějaké neveřejné ploše, kde by mohl žadatel získat praktické zkušenosti s ovládáním vozidla. Žadatel je tak zpravidla ihned nasměrován přímo do silničního provozu, ačkoli ještě pořádně nezvládá ovládání vozidla. I když většina autoškol začíná s žadatelem jezdit po komunikacích s minimálním provozem, je stále dost autoškol, jejichž instruktoři jsou schopni s žadatelem ihned vyjet na silnici s hustým provozem a ještě k tomu v době dopravní špičky. Jak si pak takový řidič v provozu počíná, již jistě většina z nás zažila. Podobně bývá ošizen i praktický výcvik údržby vozidla a zdravotnické přípravy. Většina praktického výcviku v řízení vozidla je nakonec věnována opakovanému projíždění oblíbených tras zkušebních komisařů, aby se žadatelé připravili na různá úskalí těchto tras. Rovněž u praktického výcviku platí to, co již bylo uvedeno u teoretické výuky. I když žadatel plně nezvládá řízení vozidla, jen málokterému je doporučeno absolvovat více praktických jízd.

Nikdo se tedy nemůže divit, že většina čerstvých držitelů řidičských oprávnění nezvládá ani mírně krizovou situaci v provozu. Absolventi těchto kurzů nejsou schopni vyměnit kolo při defektu. Neumí správně používat výstražný trojúhelník. Neumí správně aplikovat pravidla silničního provozu nebo zásad bezpečné jízdy, např. jednoduché přizpůsobení rychlosti své jízdy. Nemají vštípeny základní bezpečnostní zásady jako je ohleduplnost a ukázněnost. Neumí předvídat chování jiných účastníků silničního provozu. Často ani nedokáží vysvětlit, co to vlastně předvídaní v silničním provozu znamená. Tito řidiči často vůbec nepředpokládají, že jiný účastník silničního provozu může udělat chybu. K části dopravních nehod těchto řidičů by vůbec nemuselo dojít, kdyby byli schopni předvídat z chování jiného řidiče, že tento jim možná nedá přednost v jízdě, i když by měl, nebo že chodec, který právě domluvil s jiným chodcem a natáčí se směrem k silnici, na tuto vstoupí, aniž by se rozhlédl, či že ze skupinky dětí hrajících se v blízkosti silnice se může některé z nich do silnice v zápalu hry rozeběhnout. Nepředvídají, že opilý chodec ve svém podroušeném stavu se může náhle ocitnout na silnici, nebo že cyklista z nějakého důvodu nezvládne řízení jízdního kola, nebo jen udělá jezdeckou chybu a může se náhle ocitnout před jejich vozidlem. A určitě by se našla spousta dalších situací, které by šlo zvládnout se šťastným koncem. Jenže k tomu

v autoškole nebyli vedeni a nebyly jim vštípeny správné zásady bezpečnosti silničního provozu.

To ale není a priori chyba těchto řidičů. Je to především chyba celého systému výchovy v autoškolách. Celkově je dopravní výchova v autoškolách na mizerné úrovni. V dnešní době se často hovoří o nutnosti situaci v oblasti autoškolství zlepšit. Opět se mění legislativa, hovoří se o řídicích průkazech na zkušební dobu, upravuje se metodika a zpřísňuje se státní dozor nad autoškolami. Není to ale už trochu pozdě?

3.4 Celoživotní dopravní výchova dospělých

Dopravní výchova by měla být celoživotním procesem. Avšak systematická dopravní výchova u většiny řidičů končí absolvováním autoškoly a získáním řídicího oprávnění. Dále už je dopravní výchova řidičů vlastníci řídicího oprávnění založena především na dobrovolnosti. Výjimkou jsou řidiči, kteří si musí odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel zvyšovat povinně, dle příslušných předpisů. To jsou zpravidla tzv. řidiči z povolání – profesionální řidiči. Dobrovolnost pak také odpadá u řidičů, kteří o řídicí oprávnění přišli a kterým tak stanovuje zákon.

U řidičů profesionálů je zdokonalování odborné způsobilosti řidičů povinné jako prohlubování jejich kvalifikace pro zaměstnání. Jedná se o řidiče nákladních vozidel od řídicího oprávnění skupiny C1, řidiče autobusů od řídicího oprávnění skupiny D1 a jízdních souprav těchto vozidel v kombinaci s vozidly, pro něž je zapotřebí mít řídicí oprávnění skupiny E. Tito řidiči na začátku absolvují vstupní školení v základním rozsahu 140 hodin anebo v rozšířeném rozsahu 280 hodin. Následně v pětiletých intervalech absolvují pravidelné školení v rozsahu 35 hodin. Školení mohou absolvovat pouze u akreditovaných školících středisek a zdokonalování odborné způsobilosti zakončují vykonáním zkoušky u obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Povinnost zdokonalování své odborné způsobilosti je těmto řidičům uložena zákonem o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Pravidelné školení a přezkoušení v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů absolvují také řidiči vozidel IZS a jiných bezpečnostních sborů. I když se na ně nevztahuje zákonná povinnost jako na řidiče – profesionály, je jim povinnost absolvování školení uložena interními předpisy dané organizace. Například příslušníci Policie ČR absolvují školení a přezkoušení každoročně.

Jiné je to u řidičů – amatérů. U těchto řidičů je celý systém dopravní výchovy založen na dobrovolnosti. Tito řidiči tedy mohou, ale nemusí absolvovat zdokonalování odborné způsobilosti. Řidičům – amatérům nabízejí autoškoly kondiční jízdy. Ty mohou využít zejména řidiči, kteří po delší dobu motorové vozidlo neřídili. Také mohou využít nabídky školení z pravidel silničního provozu, kde se mohou dozvědět především novinky v oblasti pravidel či nové poznatky z oblasti bezpečné jízdy a ovládání vozidel související s pokrokem ve vývoji vozidel. Těchto možností však bohužel využívá jen minimum držitelů řidičských oprávnění.

O něco více využívají dobrovolné možnosti zdokonalování odborné způsobilosti řidiči, kteří mají zaznamenány v registru řidičů body za jednání zařazené do bodového hodnocení. V akreditovaném školicím středisku mohou tito řidiči absolvovat školení bezpečné jízdy a při splnění zákonných podmínek si tak mohou v registru řidičů odmazat část trestných bodů.

Další skupinou řidičů, kteří se dobrovolně a tak trochu nedobrovolně účastní zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, je kategorie řidičů, kteří o své řidičské oprávnění přišli. Jedná se o řidiče, kteří žádají o vrácení řidičského oprávnění, pokud jim zákon ukládá přezkoušení z odborné způsobilosti. Zpravidla se jedná o řidiče, kteří pozbyli odbornou nebo zdravotní způsobilost. Nejčastěji pak řidiči, kteří pozbyli odbornou způsobilost v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení a řidiči, kterým byla uložena sankce nebo trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel a u nichž v některých případech zákon rovněž stanovuje přezkoušení z odborné způsobilosti. Většina z nich totiž přezkoušení z odborné způsobilosti napoprvé nezvládne a tak následně zamíří do autoškoly, aby své znalosti doplnili. Bohužel i u těchto řidičů se opět výuka v autoškolě zaměřuje pouze na zvládnutí přezkoušení, ale dopravní výchovy potřebné k odstranění jejich zlovyků se jim nedostane.

Ostatní řidiče však nic v dnešním systému ke zdokonalování nenutí. A už vůbec ne cyklisty či chodce. Často se tak lze setkat s řidiči, kteří již některá i základní pravidla pozapomněli a nová pravidla neznají vůbec. V některých zemích jsou do dopravní výchovy, jakožto celoživotního vzdělávání, zahrnuti také řidiči, kteří opakovaně zavinili dopravní nehodu. V některých státech postačuje zavinění i jen jedné dopravní nehody k tomu, aby řidič musel absolvovat alespoň nějaké dopravní školení. V některých státech se řidič musí podrobit školení případně přezkoušení, i když páchá opakovaně jen drobné dopravní přestupky. Ve státech, v nichž je zaveden řidičský průkaz na zkušební dobu, se musí dalšího školení a nového přezkoušení také podrobit řidič, který ve zkušební lhůtě spáchal hrubý dopravní

přestupek případně více drobných dopravních přestupků. U takových řidičů toto bývá také někdy spojeno s dopravně psychologickým vyšetřením řidiče.

V několika státech je zavedena povinnost přezkoušení z odborné způsobilosti při žádosti o vydání nového řidičského průkazu při končící době platnosti stávajícího řidičského průkazu jeho držitele, anebo pokud jeho držitel promeškal lhůtu na podání žádosti o vydání nového řidičského průkazu před pozbytím platnosti jeho stávajícího průkazu. Zpravidla se nejedná o kompletní zkoušku řidiče jako u žadatele o řidičské oprávnění (prvořidiče), ale postačuje úspěšné absolvování písemného testu. I to však nutí řidiče, aby si zopakovali pravidla silničního provozu, případně se doškolili ve změnách, které proběhly poté, co řidičské oprávnění získali. Určitě by bylo jen přínosem, kdyby některá z těchto opatření byla zavedena i v České republice.

3.5 Seniori

Demografický vývoj je neúprosný a osob v kategorii seniorů přibývá a přibývat bude. Z toho také plyne, že se bude zvyšovat podíl seniorů při účasti v dopravě. I seniori jsou účastníky silničního provozu a významně se podílejí na vytváření jeho bezpečnosti. Seniori se podílejí na dopravě ve větší míře pasivně, tedy jako chodci nebo spolujedoucí. U člověka po šedesátce lze právě vlivem věku zaznamenat významné změny organismu. Ty mají zásadní vliv na chování seniora v dopravě. Seniori v dopravě mají své pozitivní i negativní vlastnosti. K pozitivním vlastnostem určitě patří jejich bohaté životní zkušenosti, znalosti a praxe. Zpravidla správně zhodnotí situaci a způsob, jak reagovat. Bohužel z jejich věku plyne také mnoho negativních faktorů. Mají horší zrak, sluch a pohyblivost. U seniorů se projevuje zvýšená únava, snížená schopnost koncentrace a pomalejší reakce. U seniorů je také problém s udržováním aktuálních znalostí měnících se pravidel silničního provozu. Věk seniora bude hrát vždy zásadní roli na bezpečnost dopravy. Již bylo řečeno, že pro zvýšení bezpečnosti v dopravě je nutné pracovat se všemi účastníky silničního provozu, a tedy i se seniory.

Seniory v dopravě můžeme rozdělit do tří kategorií:

- chodce
- cyklisty
- řidiče
- spolujedoucí

Senioři – chodci

Ke zranění či usmrcení seniorů v dopravě nejčastěji dochází v pozici chodce. Senioři – chodci často zapomínají, že i na chodníku jsou účastníky silničního provozu a že zde platí určitá pravidla. Chodník je totiž součástí pozemní komunikace. Senioři – chodci tak často nevědomky porušují jedno pravidlo za druhým.

Největší hrozbu pro chodce v seniorském věku představuje přecházení vozovky. Obecně platí, že vozovku je potřeba přecházet co nejrychleji a kolmo. A právě rychlost přecházení je v jejich věku zásadním problémem. Čas potřebný k přejití vozovky může být u seniorů až dvaapůlnásobný oproti času, který postačuje k přejití vozovky člověku v produktivním věku. S tím ovšem musí počítat také řidiči, kteří uvidí seniora přecházet vozovku.

Mezi seniory – chodci je až nebezpečně rozšířen mýtus o absolutní přednosti chodců na přechodu pro chodce. Přitom často nerozlišují mezi přechodem pro chodce a přejezdem pro cyklisty. Dojde-li ke srážce tohoto chodce s motorovým vozidlem, nežádka je to způsobeno náhlým vstupem chodce do vozovky bezprostředně před příjíždějící vozidlo. Vzhledem k oslabenému organismu seniora končí srážka tohoto chodce s vozidlem obvykle těžkým zraněním chodce. V souvislosti s mýtem absolutní přednosti dochází u seniorů i k dalšímu nešvaru. Tím je vstupování do vozovky v době, kdy se blíží vozidlo s právem přednostní jízdy, tedy vozidla s modrými majáky, jako sanitky, hasičské či policejní vozy. Jsou-li již na vozovce, blížící se vozidlo ignorují a nereagují na něj.

Asi všichni známe obrázek z chodníku, kde si dvě starší osoby potřebují zrovna u přechodu pro chodce sdělit své dojmy z minulých dnů. Co se děje na přilehlé silnici je nezajímá. Neuvědomují si, že jejich nevhodné postavení u přechodu pro chodce je pro řidiče matoucí. Přibližující se řidiči zpočátku nemohou zjistit, jestli chce chodec přechodu použít. Zbytečně brzdí a zpomalují provoz. To může vést ke vzniku řady nebezpečných a kolizních situací.

Pro seniory je typické tmavé a nevýrazné oblečení. Je určitě potřebné jim zdůrazňovat důležitost zvýšení jejich viditelnosti při pohybu v silničním provozu vhodným oblečením a reflexními doplňky. Zejména za snížené viditelnosti.

Senioři – cyklisté

Spousta seniorů se v silničním provozu pohybuje za pomoci jízdního kola, nejčastěji při cestě na nákup, kdy jízdní kolo zároveň využívá jako pomocníka pro přepravu těžšího nákupu. Jejich kola jsou často staršího data výroby a nesplňují dnešní technické podmínky pro jejich provoz na pozemních komunikacích. I zde je potřebné apelovat na zvýšení

jejich viditelnosti. Jak jízdního kola, tak i osoby cyklisty. Upozorňovat je na potřebnost vhodného oděvu a obuvi. Také je potřebné seniorům – cyklistům vysvětlovat nebezpečnost přepravy nákupních tašek zavěšených na řídítkách jízdního kola. Senioři si nepřipouštějí, že ve chvíli krizové situace, při potřebě rychlejšího manévru, těžká nákupní taška dokáže převzít řízení jejich jízdního kola a oni pak velmi rychle ztratí na jízdním kole rovnováhu. Což zpravidla vede k jejich pádu a zranění. Na venkově pak často můžeme spatřit cyklistu, který na jízdním kole převáží i větší předměty, jako kosu, hrábě, dříví nebo různý stavební materiál (trubky apod.).

Častým nešvarem seniorů – cyklistů, zpravidla ve městech, je neochota sesedat z jízdního kola u přechodů pro chodce. Silnici v těchto místech plynule přejíždějí a k chodcům, případně řidičům, se zrovna ohleduplně nechovají. S popsáním mýtem o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce souvisí také nebezpečné přejíždění komunikace na přejezdech pro cyklisty. Mnoho seniorů se domnívá, že zde mají přednost stejně jako na přechodu pro chodce. V obou případech pak následuje velký podiv nad tím, že jsou ze strany policie pokutováni.

Jízda na jízdním kole vyžaduje po senioru mnohem více fyzických sil. Senioři – cyklisté mnohdy podceňují možnost náhlé únavy, fyzické indispozice nebo nenadálého projevu, zpravidla chronické nemoci, a přeceňují své možnosti.

Senioři – řidiči

Senioři často opečovávají starší vozidla. Je to zcela pochopitelné. Drtivá většina seniorů je ekonomicky závislá na nepříliš vysokých důchodových dávkách. Jejich výše má samozřejmě vliv na koupi nového vozidla. Senioři si musí uvědomit, že starší vozidlo v sebelepším technickém stavu, může postrádat v novějších vozidlech samozřejmou výbavu jako opěrky hlavy či samonavíjecí bezpečnostní pás. O tuhosti karoserie a deformačních zónách ani nemluvě.

Senioři řídí mnohem méně než řidiči v produktivním věku, což má negativní vliv na jejich řidičskou kondici. Jedná se tedy o známou kategorii tzv. „svátečních řidičů“. Vyjíždějí nejčastěji v době svátků, jako jsou Velikonoce, Památka zesnulých (dušičky), Vánoce apod. Bohužel vyjíždějí právě v době, kdy je na silnicích nejhustší provoz. Neduhý pramenící z jejich věku mohou mít na dopravní nehodovost stejný negativní vliv jako začátečnická nezkušenost. U seniorů často dochází k selhání rychlého prostorového vnímání a rychlé reakce. To vede i k tomu, že senioři zavínají více nehod na křižovatkách, při změně směru jízdy a při vjezdu na silnici, kdy mají dát přednost.

Je pravdou, že řidiči seniorského věku mnohem důsledněji dodržují dopravní pravidla. Jejich vozidlo je zpravidla v bezvadném technickém stavu. Jezdí však často nižší než dovolenou rychlostí a zpravidla více ke středu vozovky. To má za následek vznik kolon za vozidlem tohoto řidiče a vznik kolizních situací při jejich předjíždění. Problémem u těchto řidičů je jejich konzervatismus. Méně ochotně přijímají a akceptují změny, což má za následek neznalost nových pravidel v dopravních předpisech. Neradi mění svůj navyklý způsob jízdy. To vše se projevuje až zmateným a konfliktním jednáním řidiče – seniora. Zdlouhavé parkování a překážení na frekventované ulici vyvolává u ostatních řidičů nervozitu a negativní emoce. Tato atmosféra se následně přenesení i na parkujícího seniora, dochází k hromadění chyb a celá situace nemusí skončit dobře.

Pokročilý věk s sebou přináší zhoršení fyzické kondice k řízení motorových vozidel. Je důležité, aby si tuto skutečnost senioři uvědomovali, znali svůj zdravotní stav a přizpůsobili tomu i svůj vztah k řízení vozidel. Od šedesáti let jsou seniorům zákonem nařízeny pravidelné lékařské prohlídky, které musí absolvovat a od lékaře obdržet potvrzení o jejich zdravotní způsobilosti, že jsou schopni nadále řídit motorová vozidla. Bohužel z různých důvodů lékaři uznávají seniory schopné řízení motorových vozidel a potvrzení jim vydávají, i když ví, že dotyčný senior již zcela pozbyl zdravotní způsobilost k řízení vozidel, nebo že mu jako lékař předepisuje léky, jejichž užívání řízení motorového vozidla vylučuje nebo omezuje. V této oblasti lékaři za své rozhodnutí prakticky nenesou žádnou zodpovědnost a nejsou nijak trestáni. I když ke konci roku 2011 došlo k jistému posunu u lékařů v této oblasti, je to stále nedostatečné. Za posledních více než 10 let jsem se osobně nesetkal s tím, že by byl lékař pohnán k odpovědnosti za vydaný pozitivní posudek řidiči, o němž věděl, že není již způsobilý řídit motorové vozidlo.

Stejně jako u seniorů – cyklistů je i u seniorů – řidičů potřeba upozorňovat na potřebu vhodného oblečení a obuvi při řízení vozidla, i s ohledem např. na nižší citlivost v nohou. Snad každý řidič již měl možnost spatřit za volantem řidiče s kloboukem na hlavě a v tlustém kabátě. Takové oblečení řidiče rozhodně nevytváří vhodné prostředí pro bezpečné řízení vozidla.

U seniorů – spolujedoucích je potřebné se zaměřit na to, aby si uvědomovali rizika, která pro ně plynou z jejich věku při cestování. Senioři – spolujedoucí si musí uvědomit, že doba, kterou potřebují např. k nastupování a vystupování, a která je pro ně zcela běžná, může být pro ostatní účastníky až neuvěřitelně dlouhá. Měli by si také uvědomit, že nevhodným zvolením dveří k nastoupení nebo vystoupení z vozidla mohou vystavit nebezpečí třeba

cyklisty nebo motocyklisty. Senioři – spolujedoucí by si měli také uvědomovat rizika, kterým mohou být vystaveni při cestování v prostředcích hromadné dopravy a tato rizika nepodceňovat. Zejména rizika při nastupování a vystupování, kdy mohou ztratit rovnováhu a upadnout pod vozidlo, nebo mohou být přiskřípnuti zavírajícími dveřmi. Také by si měli uvědomit hrozící nebezpečí při stání během jízdy v prostředku hromadné dopravy. I řidič tohoto dopravního prostředku se může dostat do kolizní situace, kdy bude nucen brzdít. Senioři si často nepřipouští, že v té chvíli mohou lehce ztratit rovnováhu a při pádu se zranit. Často také zapomínají na pravidla bezpečného chování na zastávkách. Zbrklé a nerozvážené přecházení silnice po vystoupení z prostředku hromadné dopravy ještě před jeho odjezdem může lehce vyústit ve střet s projíždějícím vozidlem. (Olšan, M. 2009)

Stejně, jako je potřeba věnovat pozornost v dopravní výchově dětem, je potřeba, aby se dopravní výchovy dostávalo i seniorům. Jejich účast v dopravě stoupá a stoupat bude. Je samozřejmé, že se k nim musí přistupovat odlišně, než se přistupuje k dětem, ale stejně důrazně. Pohyb v silničním provozu s sebou přináší rizika a pro seniory se vzhledem k jejich věku a zdravotnímu stavu tato rizika ještě zvětšují. Chceme-li předcházet dopravní nehodovosti i u této kategorie účastníků silničního provozu, musí se i jim dostávat stálé dopravní výchovy. Její význam nelze podceňovat ani u seniorů.

4 Dopravní výchova v kurikulárních materiálech

Je všeobecně známo, že Česká republika patří k zemím s nejvyšší úrazovostí dětí v Evropě. V tomto ukazateli jsme nad evropským průměrem. Téměř třetina úrazů dětí je nějak spojena se silničním provozem. Statistiku v této oblasti vede Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR. Tato statistika samozřejmě sleduje pouze úrazy ošetřené ve zdravotnických zařízeních; poranění, která byla svépomocně ošetřena, samozřejmě neeviduje. I tak je ale tato statistika zkreslená. Spousta úrazů dětí souvisejících se silničním provozem je totiž chybně vykazována. Jak již jsem v této práci uvedl, různé pády např. z jízdního kola nejsou hlášeny jako dopravní nehody, proto je ani zdravotnická zařízení nevykazují jako dopravní úrazy, ale jako ostatní úrazy – pády. V čem je však statistika Ústavu zdravotnických informací a statistiky ČR přesná, je u mortality dětí. Zde absolutní většina smrtelných úrazů dětí připadá právě na dopravní úrazy. Odborníci se shodují, že je potřeba zvýšit úsilí v oblasti prevence. Vznikl i Národní akční plán prevence dětských úrazů na léta 2007 až 2017 a prevencí dětských úrazů se také zabývá řada organizací.

Je logické, že v rámci prevence vzniká i tlak na dopravní výchovu ve školách. A skutečně v kurikulárních materiálech můžeme prvky dopravní výchovy nalézt. Stále je však dopravní výchova roztržštěna v různých vyučovaných předmětech a není samostatným předmětem. U malých dětí to ještě pochopit lze. U starších dětí, které se již v silničním provozu pohybují převážně samy, bez dozoru, je to již jiné.

Rámcové vzdělávací programy patří do státní úrovně v systému kurikulárních dokumentů. Obsahují vymezení pojetí oblastí vzdělávání, soubor dlouhodobých cílů, obecných kompetencí, obsahu jednotlivých oblastí a oborů vzdělávání, rizika ohrožující vzdělávací záměry a také očekávané výsledky. Obsahuje také zásady, podle nichž si každá škola vytváří vlastní školní vzdělávací program.

4.1 Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání z hlediska dopravní výchovy

Zvyšující se doprava a z ní plynoucí rizika si vyžaduje stále vyšší potřebu vzdělání dětí v oblasti dopravní výchovy. A to čím dříve, tím lépe. Zejména u dětí předškolního věku pak musí samozřejmě výuka a výchova probíhat nenásilnou a hravou formou. Učí-li se děti např. rozpoznávat základní tvary, je vhodné do tohoto učiva zahrnout třeba dopravní značky.

RVP PV (rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání) na to také reaguje. Prvky dopravní výchovy tedy lze nalézt ve vzdělávacích oblastech Dítě a jeho tělo, Dítě a jeho psychika, Dítě a svět.

Vzdělávací oblast Dítě a jeho tělo se mimo jiné zaměřuje na činnosti a příležitosti směřující k prevenci úrazů, a to včetně úrazů hrozících při dopravních situacích. Cílem je osvojení si poznatků a dovedností důležitých k podpoře zdraví a bezpečí. Očekávanými výstupy na konci předškolního období je:

- zvládnutí základních pohybových dovedností a prostorové orientace
- běžné způsoby pohybu v různém prostředí
- vnímání a rozlišování pomocí všech smyslů (např. sluchově rozlišovat zvuky a tóny, zrakově rozlišovat tvary předmětů a další)
- rozlišovat, co jeho zdraví prospívá a co naopak škodí a podle toho se chovat tak, aby neohrožovalo své zdraví a bezpečí v situacích pro dítě běžných a jemu známých
- získání povědomí o některých způsobech ochrany osobního zdraví, bezpečí a kde v případě potřeby hledat pomoc

Na tuto vzdělávací oblast navazuje oblast Dítě a jeho psychika. Zde by děti měly kromě jiného zvládnout rozlišovat některé obrazné symboly. Mezi ně patří i dopravní značky a označení nebezpečí. Zejména by pak děti měly porozumět jejich významu i jejich komunikativní funkci.

Ve vzdělávací oblasti Dítě a svět by mělo být u dítěte založeno základní povědomí o okolním světě a jeho dění. Mělo by se seznámit s místem a prostředím ve kterém žije, rozvíjet úctu k životu a rozvíjet své schopnosti přizpůsobovat se podmínkám a změnám vnějšího prostředí. Děti by se měly věnovat aktivitám zaměřeným k získávání praktické orientace v obci, měly by být poučeny o možných nebezpečných situacích a o jim dostupných způsobech jak se chránit. Využívat by se při tom mělo především praktických ukázek varujících dítě před nebezpečím s příslušným správným vysvětlením, např. pozorování dopravních situací a jejich vysvětlení při vycházkách v obci. Na to navazují hry a aktivity s dopravní tematikou a cvičení bezpečného chování v dopravních situacích, kterých se dítě běžně účastní. Dítě by tedy mělo zvládnout běžné a jednoduché praktické situace, které se opakují, chovat se přiměřeně a bezpečně, mělo by se bezpečně orientovat ve známém prostředí a uvědomovat si nebezpečí, se kterým se může setkat, včetně toho, jak se nebezpečí vyhnout a kam se v případě potřeby obrátit o pomoc.

Nedostatečné a nepřiměřené informace, nedostatečné, nepravdivé nebo v horším případě žádné odpovědi na otázky dětí a neznalost pravidel silničního provozu ze strany pedagoga jsou pak největším rizikem neúspěšného zvládnutí dopravní výchovy v předškolním vzdělávání. (<http://www.vuppraha.cz>)

4.2 Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání z hlediska dopravní výchovy

Na potřeby vyplývající z prevence a potřebnosti dopravní výchovy dětí reaguje RVP ZV (rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání) v mnohem širším měřítku, než tomu je u předškolního vzdělávání. Souvisí to jak s vyšší rozumovou vyspělostí, tak také s většími dovednostmi dětí a postupně s jejich schopností číst a psát. Stále však záleží na konkrétní škole, jak RVP ZV a dopravní výchovu do svých školských vzdělávacích programů zapracuje.

V RVP ZV je dopravní výchova zahrnuta do vzdělávacích oblastí:

- Člověk a jeho svět
- Člověk a společnost
- Člověk a zdraví
- Průřezové téma – Environmentální výchova

Vzdělávací oblast Člověk a jeho svět je částí RVP ZV koncipovanou pro 1. stupeň základního vzdělávání. Obsah tohoto vzdělávacího oboru je rozčleněn celkem do pěti tematických okruhů a jejich propojováním je možné vytvářet různé varianty vyučovaných předmětů a jejich obsahu v rámci školních vzdělávacích programů.

Důraz na dopravní výchovu je kladen v tematickém okruhu Místo, kde žijeme. Žáci se učí mimo jiné bezpečně se pohybovat ve světě okolo nich. Z pohledu dopravní výchovy se učivo zaměřuje na dopravní síť a bezpečnou cestu do školy.

Dalším tematickým okruhem, v němž se nachází prvky dopravní výchovy, je okruh Člověk a jeho zdraví. Žáci by zde měli dojít k poznání, že zdraví je v životě člověka nejcennější hodnotou. Získávají základní poučení o zdraví, o zdravotní prevenci a první pomoci a o bezpečném chování v různých životních situacích. Postupně si uvědomují, jakou odpovědnost má každý za své zdraví a bezpečnost a za bezpečnost a zdraví jiných osob. Měli by zvládnout uplatňování základních pravidel silničního provozu, bezpečné chování

v silničním provozu v roli chodce a cyklisty. Rovněž by měli zvládnout základní ošetření drobných poranění a zajištění lékařské pomoci.

Vzdělávací oblast Výchova k občanství je již určena pro 2. stupeň základního vzdělávání. S prvky souvisejícími s dopravní výchovou se zde lze setkat v tematickém okruhu Stát a právo. Žáci by zde měli rozlišit jednotlivé složky, orgány a instituce státní moci, včetně orgánů právní ochrany občanů, jejich úkoly a úlohy. Měli by získat povědomí o právech a povinnostech občanů, rizika plynoucí z porušování právních ustanovení, která se jich týkají a rozpoznávat protiprávní jednání. V rámci učiva o protiprávním jednání by se měli seznámit s druhy a postihy protiprávního jednání a s trestní postižitelností. Nejčastěji děti na druhém stupni porušují předpisy v silničním provozu a práva k duševnímu vlastnictví. Proto by mělo být toto učivo zaměřeno především na tyto oblasti a žáci by měli být seznámeni i s tím, jaké komplikace mohou svým rodičům způsobit i v případě, že ještě nenesou trestní odpovědnost za své chování a jednání.

Další vzdělávací oblastí v RVP ZV je Člověk a zdraví. Ve dvou tematických okruzích této oblasti se lze setkat s prvky dopravní výchovy. V tematickém okruhu Výchova ke zdraví by se žáci mimo jiné měli naučit ochraně zdraví před nemocí, onemocněními a úrazy. Úrazy v domácnosti, při sportu, na pracovišti či v dopravě. Učivo se také zaměřuje na vliv návykových látek na bezpečnost v dopravě, na bezpečné chování a pohyb v rizikovém prostředí, kam zajisté i prostředí silničního provozu patří. Mělo by dojít k prohloubení znalostí pravidel silničního provozu a žáci by měli být vedeni k dodržování stanovených pravidel.

V tematickém okruhu Tělesná výchova jsou zapracovány oba stupně základního vzdělávání. V rámci toho by mělo dojít především k rozvoji praktických dovedností a návyků dětí. Při tělesné výchově by měli žáci zvládnout chování v dopravních prostředcích, adekvátní reagování v úrazových situacích, uplatňování pravidel silničního provozu a bezpečný pohyb v silničním provozu v roli chodce a cyklisty. Rovněž by měli zvládnout základy první pomoci.

Okruhy a témata se v různé intenzitě také prolínají tematické okruhy průřezového tématu Environmentální výchova. Environmentální výchova vede jedince k pochopení komplexnosti a složitosti vztahů člověka a životního prostředí a k poznání významu odpovědnosti za jednání společnosti i každého jedince. V rámci dopravní výchovy se pak jedná především

o interakci dopravy a životního prostředí. Význam a vývoj dopravy, energetické zdroje dopravy a její vlivy na prostředí, druhy dopravy a ekologická zátěž, odpady a hospodaření s odpady a vliv dopravy na ráz krajiny a změny v ní. (<http://www.vuppraha.cz>)

Avšak. Ani sebelépe připravený pedagog, ani sebelepší vzdělávací program nemůže ve výchově nahradit výchovu v rodině. Rodinnou výchovu může pouze doplnit.

4.3 Rámcový vzdělávací program pro gymnázia z hlediska dopravní výchovy

Jak již bylo dříve uvedeno, ze středních škol vymizela dopravní výchova úplně a byla zcela přesunuta na autoškoly. Ve vzdělávacích programech středních škol tedy dopravní výchovu nenalezneme. Pokud se nejedná o školy s automobilním zaměřením nebo školy, v jejichž vyučovacích předmětech je dopravní výchova zakomponována z důvodu přípravy na budoucí povolání či z důvodu získání řidičského oprávnění, např. střední zemědělské školy a s výukou spojené získání řidičského oprávnění skupiny T.

RVPG (rámcový vzdělávací program pro gymnázia) byl vydán pro realizaci vzdělávání na čtyřletých gymnáziích a na vyšším stupni víceletých gymnázií. Na nižším stupni víceletých gymnázií žáci plní povinnou školní docházku a realizuje se tak jejich základní vzdělávání, řídí se nižší stupně víceletých gymnázií RVP ZV.

Prvky dopravní výchovy v RVPG lze nalézt pouze ve vzdělávací oblasti Člověk a zdraví, v tematickém okruhu Výchova ke zdraví. Prvky dopravní výchovy jsou zde zakomponovány v učivu:

- výroba, držení a zprostředkování návykových látek; návykové látky a bezpečnost v dopravě
- první pomoc při úrazech a náhlých zdravotních příhodách

(<http://www.vuppraha.cz>)

Zbytek dopravní výchovy byl z gymnázií rovněž přesunut na autoškoly, stejně jako u ostatních středních škol.

4.4 Vzdělávací program Základní škola a dopravní výchova

V dnešním systému školního vzdělávání si každá škola tvoří své vlastní školní vzdělávací programy v souladu s rámcovými vzdělávacími programy. Při tvorbě těchto programů se nabízí možnost zařadit dopravní výchovu do kurikula základního vzdělávání dané školy a také určit rozsah a kvalitu dopravní výchovy na dané škole. Při tvorbě kurikulárních materiálů již léta uplatňují Vzdělávací program Základní škola, který je platný od 1. 9. 1996.

Tento program usiluje o to, aby žáci v průběhu devítileté školní docházky získali kvalitní základy moderního všeobecného vzdělání. Zároveň odpovídá na otázky, co by měli žáci poznat a jakými dovednostmi by měli být vybaveni, aby se mohli plnohodnotně uplatnit ve svém budoucím životě. Učivo v tomto programu není rozděleno jen do jednotlivých ročníků, ale dělí se také do jednotlivých témat. Záleží tedy na škole a na pedagogických pracovnících, jakým jednotlivým tématům se budou věnovat, kam probíranou látku zařadí a kolik prostoru danému učivu budou věnovat. S problematikou dopravní výchovy program Základní škola počítá. Je tedy na tvůrcích konkrétních školních vzdělávacích programů, zda, kam a jak dopravní výchovy do konkrétního programu zahrnou.

Stručný přehled témat s dopravní výchovou ve vzdělávacím programu Základní škola

PRVOUKA

1. – 3. ročník

Jsem školák

Učivo:

- bezpečná cesta do školy a ze školy; činnost chodce v silničním provozu
- bezpečný příchod do školy a odchod ze školy podle dopravních značek a světelné signalizace

Co by měl žák umět:

- dojít (dopřít se) bezpečně a nejkratší cestou do školy a zpět

Domov

Učivo:

- okolí bydliště – nejbližší ulice, parky, náměstí, významné budovy, místo pro hry; nejbližší stanice hromadné dopravy, pošta (telefon), zdravotní zařízení, obchody ap., důležité pro orientaci v nejbližším okolí

Co by měl žák umět:

- bezpečně se orientovat v nejbližším okolí bydliště, v případě pochyb se zeptat na cestu, znát nejkratší a nejbezpečnější trasu domov – škola
- přiměřeně svému věku se chovat na ulici, hřišti, v parku, dopravních prostředcích

Naše obec

Učivo:

- označení obce, centrum, význačné orientační body v obci
- hlavní komunikační síť – označení ulic, orientační a informační tabule, hromadná a osobní doprava, nejčastější dopravní značky v obci, světelná signalizace
- významná místa v obci a jejich význam - obecní (městský) úřad, policie, hasiči, nemocnice, pošta, nádraží, obchody, výrobní podniky – označování významných budov, důležitá telefonní čísla 150, 155, 158
- základní orientace v obci nebo její nejbližší části, poznávání významných míst (při vycházkách, na fotografiích apod.)
- vytváření kartiček (osobních seznamů, které mohou mít stále u sebe) s důležitými telefonními čísly
- vytváření jednoduchých orientačních náčrtků obce

Co by měl žák umět:

- pojmenovat nejdůležitější části a místa obce
- orientovat se v obci, určit základní směry do jiných částí obce (do jiných obcí) a umístění význačných budov a objektů - úměrně k velikosti obce
- znát dopravní prostředky v obci a bezpečně cestovat bez přestupu do nepřítis vzdáleného místa - znát nejdůležitější telefonní čísla na záchrannou službu, policii, hasiče a umět telefonicky přivolat jejich pomoc

Věci a činnosti kolem nás

Učivo:

- jak lidé cestují - kola, auta, vlaky, autobusy, tramvaje, metro, letadla, lodě ap.
- poznávání běžného života na vycházkách v obci a okolí, na výletech, ve filmech atd.; řešení některých praktických činností (odeslání dopisu, nákup, přecházení ulice aj.) v modelových, případně skutečných situacích

Co by měl žák umět:

- vnímavě pozorovat svět kolem sebe, vyprávět o něm, ptát se na věci, které nechápe
- znát a chápat nejrozšířenější činnosti lidí
- zařídit jednoduché záležitosti

Lidé a technika

Učivo:

- různé druhy techniky - dopravní, stavební, zemědělská, výrobní atd.
- první pomoc při poranění a ošetření drobných poranění
- seznámení s použitím a s obsluhou jednoduchých přístrojů, např. telefon,
- sledování činnosti různých strojů při vycházkách do okolí školy, odhadování rychlosti dopravních prostředků ap.

Co by měl žák umět:

- orientovat se ve světě techniky, který ho bezprostředně obklopuje, znát význam a potřebu některých nástrojů, přístrojů a strojů a rizika nebezpečí plynoucí z pohybu v blízkosti této techniky
- vědět, jak bezpečně zacházet s nejběžnějšími nástroji a přístroji v domácnosti; umět obsluhovat jednoduché přístroje denního použití, např. telefon
- chápat nebezpečí nevhodného chování v dopravě (ve funkci chodce, cyklisty, spolujedoucího)
- ošetřit drobná poranění (odřeniny apod.)

Člověk a zdraví

Učivo:

- drobná poranění a jejich ošetření, první pomoc, uložení materiálu pro první pomoc v domácnosti (ve škole), stavění krvácení, přivolání pomoci dospělého – lékaře včetně nácviku přivolání první pomoci a komunikace s lékařem – přesné popsání poranění
- nákup a přenášení nákupu
- bezpečné chování v různých prostředích – sám doma, sám na ulici, sám v dopravních prostředcích, výtahu atd.
- bezpečné chování při různých činnostech – při práci, sportu, zábavě atd.
- nebezpečí pramenící z neznalosti věcí, prostředí, situace, osob
- osvojování způsobů bezpečného chování při různých činnostech (při vycházkách mimo školu v modelových situacích)
- procvičování dovednosti přivolat pomoc dospělého a policie
- policie a její význam při ochraně lidí a majetku

Co by měl žák umět:

- dojít v případě potřeby do nejbližšího zdravotnického zařízení, přivolat telefonem první pomoc
- poskytnout první pomoc při drobném poranění a krvácení; znát způsob sebeochrany před nakažením krví (přenosem viru HIV/AIDS) – důsledné používání gumových rukavic nebo jiných náhradních pomůcek při styku s krvácejícím poraněním;
- znát umístění obvazového materiálu, gumových rukavic – doma i ve škole
- znát zásady bezpečné přepravy předmětů
- přivolat pomoc policie, zdravotníků, záchranářů ap.

VÝCHOVA KE ZDRAVÍ

4. – 5. ročník

Zdraví, osobní hygiena, režim dne, první pomoc

Učivo:

- úrazy dětí, zásady při poskytování první pomoci, základy obvazové techniky
- nácvik přivolání lékařské pomoci

- ošetřování běžných poranění, úrazů

Co by měl žák umět:

- poskytnout první pomoc u lehčích poranění a ovládat základní obvazovou techniku

Prevence zneužívání návykových látek

Učivo:

- legální a nelegální návykové látky a rizika jejich zneužívání
- ochrana dítěte před návykovými látkami
- odmítání návykových látek
- návykové látky a bezpečnost v dopravě

Co by měl žák umět:

- vědět o škodlivých účincích legálních a nelegálních návykových látek na zdraví
- uvědomovat si, že zneužívání návykových látek ohrožuje bezpečnost v dopravě

Osobní bezpečí

Učivo:

- ochrana dítěte a jeho bezpečné způsoby chování v různých prostředích – výtah, schodiště, sklep, veřejné toalety, dopravní prostředky aj.
- uplatňování odpovědného chování chodce při přesunech a činnostech žáků mimo budovu školy
- procvičování způsobů tísňového volání
- vytipování nebezpečných míst a situací
- modelové situace zaměřené na nácvik způsobů chování v různých krizových situacích

Co by měl žák umět:

- vědět o nebezpečných místech v blízkém okolí a svým chováním umět předcházet možným nebezpečím
- rozpoznávat možná nebezpečí ohrožující zdraví
- účelně se chovat v případě osobního ohrožení

RODINNÁ VÝCHOVA

6. – 9. ročník

Osobní bezpečí

Učivo:

- způsoby chování při pobytu v různých prostředích – parky, veřejná doprava, výlety, diskotéky aj.
- chování v silničním provozu v roli cyklisty, případně řidiče malého motocyklu (u 15letých žáků)
- poskytnutí první pomoci při úrazu a jiných příhodách ohrožujících lidský život
- situační hry zaměřené na procvičování způsobů chování v různých krizových situacích
- nácvik poskytování první pomoci při ohrožení zdraví a života

Co by měl žák umět:

- rozpoznávat situace ohrožující jeho bezpečnost
- používat v situacích ohrožení osobního bezpečí účinné způsoby chování
- uplatňovat pravidla bezpečnosti při pohybových aktivitách, v podmínkách silničního provozu, při pobytu v přírodě, na výletech, diskotékách aj.
- poskytovat první pomoc při stavech ohrožujících zdraví – krvácení, popálení, poranění končetin a páteře aj.

TĚLESNÁ VÝCHOVA

1. – 9. ročník

Osobní bezpečí, turistika a pobyt v přírodě

Učivo:

- dopravní kázeň
- první pomoc při drobných poraněních, přivolání pomoci
- příprava pro pohybovou činnost (oblečení, obutí atd.)
- bezpečný pohyb a bezpečné chování ve známých prostorech
- bezpečný pohyb a chování i v méně známých prostorech
- zásady bezpečnosti i v málo známém prostředí

- ošetření vážných a život ohrožujících poranění (i v nestandardních podmínkách), odsun raněných (ve spojení s jinými předměty)
- základní dopravní a turistické značky
- jízda na koloběžce
- přeprava v různých dopravních prostředcích
- jízda na kole – nasedání, sesedání, jízda v přímém směru, zatáčení, odbočování, brzdění, zastavení
- základní pravidla silničního provozu
- jízda na kole, horském kole, přesun po trase mimo silnici
- jízda obratnosti na kole, jízdě ve skupině (i na silnici)
- jízda na horském kole

Co by měl žák umět:

- umí ošetřit drobná poranění a přivolat pomoc
- ošetření větších poranění, přivolání lékaře
- ošetření vážných a život ohrožujících poranění (i v nestandardních podmínkách), odsun raněných (ve spojení s jinými předměty)
- umí změřit srdeční frekvenci
- zvládá praktické jednání a rozhodování i ve vypjatých situacích (úraz, nevhodné klimatické a ekologické podmínky)
- uvědomuje si možná nebezpečí při přepravě
- umí se vhodně chovat v dopravních prostředcích
- zvládá základy jízdy na kole a chování v silničním provozu jako cyklista i chodec
- umí jezdit na kole

(<http://www.vuppraha.cz>)

Jak je vidět vzdělávací program nabízí dostatek témat a cílů k výuce dopravní výchovy ve školách a je jen na školách, jak se k problematice dopravní výchovy postaví. Bohužel, pokud již škola do svého vzdělávacího programu dopravní výchovu zahrne, stále silně převažuje výuka nad výchovou. Děti tedy relativně dobře ovládají pravidla silničního provozu, ale neumí se podle nich chovat. Velmi jim chybí výchova k ukázněnému, bezpečnému a ohleduplnému chování při pohybu v silničním provozu.

Kromě vzdělávacího programu Základní škola v průběhu let vznikly i obdobné vzdělávací programy, a to Národní škola a Obecná škola. Tyto programy jsou obdobné programu Základní škola a s tématem dopravní výchovy koketují i jako se samostatným vyučovacím předmětem. V dnešní době jistě dobrá myšlenka.

5 Mimoškolní aktivity prevence dopravní nehodovosti

Dopravní výchova není jen o nějakém mechanickém drilování pravidel silničního provozu. Jak již název vypovídá, jedná se také především o výchovu účastníka silničního provozu, jak se v silničním provozu chovat. Jen teoretická výuka nedostačuje a brzy může začít děti nudit. V horším případě ztratí zájem úplně. Proto téměř každý učitel usiluje o praktický výcvik získaných teoretických zkušeností, aby dopravní výchova neprobíhala jen ve školních lavicích. To děti samozřejmě baví mnohem více a ani nevnímají, že se něco učí. Výuka je tak prováděna nenásilnou formou a děti neztrácejí o předmět zájem.

První kontakt s dopravními situacemi zažívají děti při školních vycházkách jako chodci, zpravidla v roli pasivních pozorovatelů. Už zde ale může učitel provádět dopravní výchovu např. vhodně pokládanými otázkami, třeba v jisté formě mini kvízu. Děti jsou soutěživé a jistě nebude mít učitel problém se zapojením dětí do těchto aktivit. Postupem času se však děti stanou také aktivními účastníky silničního provozu a dopravních situací. Pro zažití správných návyků u dětí je tedy praktický nácvik dopravních situací, s nimiž se mohou děti při svém pohybu v silničním provozu ve svém okolí setkat, nenahraditelný.

Ve výcviku řešení praktických situací školám nabízí pomocnou ruku dopravní hřiště, která častou spolupracují s řadou dalších institucí. Výuka je tak komplexní a na patřičné úrovni. S rozšiřující se sítí těchto dopravních hřišť se také pro školy zvyšuje jejich dostupnost a možnost využití. Aby byl praktický výcvik pro děti ještě atraktivnější a zvýšila se jejich motivace, využívá se také přirozená soutěživost dětí a dopravní hřiště často školám nabízejí možnost zapojit se do programu „Dopravní soutěž mladých cyklistů“.

V dnešní ekonomické situaci, kdy školy obrací každou korunu, si ale zejména menší a od dopravního hřiště vzdálenější školy, nemohou často dovolit navštěvovat dopravní hřiště v intenzitě, jenž by si přály a jenž by byla potřebná. To však neznamená, že by na praktickou část tyto školy rezignovaly úplně. V rámci svých možností a podmínek si tedy vytváří vlastní malé dopravní hřiště, které jim poslouží alespoň k nácviku nejběžnějších situací a základních dovedností dětí v dopravě. Při výtvarné výchově např. děti vytváří potřebné dopravní značky, nebo školám poskytne vyřazené dopravní značky místní obecní úřad. Pro zatraktivnění pak škola pořádá vlastní dopravní soutěž mezi žáky případně celými třídami podle vzoru již zmíněné „Dopravní soutěže mladých cyklistů“. Přitom často škola navazuje spolupráci s místními policisty nebo instruktory autoškoly, takže se určitě nedá říci, že by takto prováděná dopravní výchova byla na nějaké degradované úrovni.

I když má škola dopravní výchovu zpracovanou ve svých kurikulárních materiálech, praktický výcvik bývá často přenesen do mimoškolních aktivit. Je přenesen do doby mimo školního vyučování, nejčastěji do doby pobytu ve školní družině nebo různých kroužků či kurzů. Samy školy uvádí, že se jedná o mimoškolní aktivity, neboť probíhají mimo dobu vyučování, i když probíhají např. ve školní družině či na půdě školy

5.1 Dětská dopravní hřiště

V současné době je v České republice relativně hustá síť DDH (dětské dopravní hřiště). Stálých, pojízdných, provizorních či DDH, kde probíhá jen teoretická výuka nebo DDH určené jen pro mateřské školy, je téměř 200. Místní dostupnost DDH je tedy pro většinu škol relativně dobrá. V dnešní době je situace horší spíše s ekonomickou dostupností DDH pro školy, zejména menší školy.

Dětská dopravní hřiště mají pro dopravní výchovu velký význam. Probíhá na nich praktický výcvik řady dovedností, které děti potřebují získat pro svůj bezpečný pohyb v silničním provozu. Také mohou DDH zastávat řadu dalších funkcí, které podporují a umožňují dopravně výchovné působení v tom nejširším slova smyslu. Dopravní hřiště mají různé rozměry a různé vybavení. Jejich provoz je hrazen z více různých zdrojů. Z uvedených důvodů nelze stanovit jednotný způsob organizace výcviku, jednotnou metodiku a standardní postupy. Přesto však jsou vyvíjeny snahy pro to, aby efekt činnosti DDH byl optimální a přinesl pozitivní výsledky. Výcvik na DDH je obecně chápán jako úzce navazující na školní dopravní výchovu a zároveň jako systematické výcvikové působení. V současné době je základním dokumentem k provozování DDH „Metodický list k činnosti DDH“. Pro provozovatele DDH, která jsou i jen částečně financována ze státních prostředků, je tento dokument závazný.

Výcvik na DDH je bezpodmínečně nutno směřovat především na děti 9 – 11leté, tzn. na žáky 4. – 5. ročníků. Nejenom proto, že velká většina DDH byla vlastně koncipována pro účely výcviku cyklistů, ale hlavně proto, že právě uvedená kategorie dětí vstupuje do silničního provozu jako řidiči poprvé. Lze sice předpokládat, že tito malí cyklisté již mají určité teoretické znalosti, ale ty jsou naprosto nedostačující, útržkové a jsou většinou bez jakéhokoliv spojení s praktickým využitím v konkrétních dopravních situacích.

Tam, kde to kapacita a způsob organizace výcviku na DDH umožňují a kde jsou k tomu i výcvikové podmínky, lze přistoupit k výcviku pravidel silničního provozu pro chodce

organizovaného zpravidla pro děti 5 – 9leté, tedy mateřská škola a 1. – 3. ročník základní školy. Výcvik chodců by v zásadě neměl narušovat výcvik cyklistů. Proto je možné, pokud to personální podmínky dovolí, organizovat oba výcviky zároveň.

Podobně jako nadstandardní je nutno chápat i výcvik starších, pokročilých cyklistů ve věku 12 – 14 let. Zde už však většinou nelze hovořit o výcviku v pravém slova smyslu, ale o získání správných návyků a procvičování dovedností v rámci různých soutěživých forem. Základním a hlavním úkolem každého DDH je výcvik začínajících cyklistů. Hlavním předpokladem úspěšnosti výcviku začínajících cyklistů na DDH je respektování systému, který spočívá v soustředění teoretického a praktického působení na děti do určitého časového období, má svoji obsahovou posloupnost, vychází z metodické řady výcviku a je ukončen formou jednoduchého přezkoušení. Jedna či dvě výcvikové lekce na DDH, často ještě organizované v delším časovém odstupu, nemohou přinést žádoucí déletrvající výsledky. (Votruba, J. 1997)

Jako motivační nástroje dětí k dopravní výchově na DDH jsou nejčastěji využívány možnosti získání „Průkazu cyklisty“ a účast v Dopravní soutěži mladých cyklistů.

5.2 První pomoc

Záchranáři se stále častěji setkávají s tím, že lidé buď neumí poskytnout, nebo z nějakého důvodu odmítají poskytnout první pomoc. Český červený kříž si v posledních letech nechal zpracovat několik průzkumů, z kterých vyplývá, že více než polovina lidí neumí nebo nedokáže poskytnout první pomoc. Stále častěji se tak záchranářům skýtá obraz, kdy na místě jakékoliv nehody nebo události, kde je potřeba poskytnout postižené osobě pomoc, stojí hlouček lidí, kteří čekají na příjezd záchranářů. Na neposkytnutí pomoci sice pamatuje i trestní zákoník v § 150 a v § 151. Ovšem aplikace těchto ustanovení trestního zákoníku je v praxi natolik problematická, že nejsou téměř vůbec policejními orgány využívány. O úspěšném potrestání osoby, která pomoc neposkytla pak ani nelze mluvit.

První pomoc se nevyučuje dostatečně ve školách, ani v autoškolách. S výukou první pomoci je to na základních školách obdobné jako s dopravní výchovou. V rámcových vzdělávacích programech sice je zakotvena, ale roztříštěna v různých předmětech a záležitích na školách, jak ji do svých vzdělávacích programů zapracují. Navíc je výuka často pouze teoretická. Ta samá situace je i v autoškolách. Ty mají předepsáno, kolik hodin má být první pomoci věnováno a jak má kurz vypadat. A jak takový kurz vypadá v praxi? Nejčastěji se

posluchačům promítne instruktážní film a tím proběhne veškerý kurz první pomoci. Jen ve výjimečných případech se u těchto kurzů lze setkat se záchranářem, lékařem či jiným zdravotnickým kvalifikovaným personálem nebo s instruktorem ČČK (Český červený kříž). Výuka je opět zpravidla pouze teoretická. A tento jeden alibistický kurz první pomoci má většině obyvatel stačit na celý život?! Z průzkumů ČČK také vystupuje fakt, že Češi převážně první pomoc znají, ale jen v teoretické rovině. Většina z nich si nikdy její poskytování prakticky nevyzkoušela a necvičila. Z toho také pramení obavy lidí vůbec první pomoc poskytnout. Proto tak vysoké číslo lidí, kteří neumí poskytovat první pomoc.

Znalost první pomoci je morální povinností každého z nás. Včasné a správné poskytnutí první pomoci prokazatelně snižuje počet úmrtí a riziko trvalých následků. Tento fakt mimo jiné i výrazně snižuje finanční náklady na léčbu a finanční ztráty způsobované dlouhodobou pracovní neschopností. Praxí je ověřeno, že seznamování s první pomocí je nejúčinnější, jestliže se začne již v mateřských školách a plně se rozvíjí ve školním věku. Navíc v dnešní době narůstající lhostejnosti a morálního úpadku je taková výchova zvláště potřebná.

S výukou první pomoci se začíná už u dětí, které jsou mnohem přístupnější a zábavným způsobem se jim dá vnuknout základní myšlenka tohoto projektu – záchrana života – pomoc druhému. ČČK provozuje několik projektů. Jedním z nich je dlouhodobý projekt Výuka první pomoci dětí a mládeže. Na realizaci tohoto projektu se významně podílí Mládež ČČK a to v rámci projektu Děti. Projekt **Děti** je zaměřen na práci s dětmi od 6 do 15 let. Cílem projektu je poskytnout dětem zajímavé využití volného času, vychovávat je k humanitě, zdravému způsobu života a vztahu k přírodě. Snaží se naučit děti základům první pomoci, tábornickým dovednostem, a to formou soutěží, her a táborů.

V projektu Děti je organizován další projekt, jehož název je **Alenka**. Je zaměřen na práci s dětmi předškolního věku (3 – 6 let) při pravidelných docházkách skupin vedoucích do zařízení pro děti (Mateřské školy).

Český červený kříž také pořádá řadu typů kurzů a školení v rámci Výuky první pomoci dospělých. Také se ČČK zapojil do Kampaně evropských Červených křížů – bezpečnost na silnici.

První pomoc je důležitá a její znalost je nutná. Až 10 % zemřelých nemuselo zemřít, pokud by jim byla včas poskytnuta první pomoc. Účast na projektech výuky první pomoci je zcela dobrovolná. To je zároveň trochu handicapem těchto projektů. Je tedy na každém z nás, zda se budeme o první pomoc zajímat a zda k tomu povedeme i své děti. Záleží tedy

na naší morálce, a tím i na morálce celé společnosti. A ta je v dnešní době, zejména u mladých lidí, téměř na nulové úrovni. (<http://www.cervenykriz.eu>)

5.3 Dopravní soutěž mladých cyklistů

Program pro začínající cyklisty (dále jen „program“) vyhláší Rada vlády ministra dopravy pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci s Policejním prezidiem, Ústředním automotoklubem České republiky, Autoklubem České republiky a Českým červeným křížem.

Program se vyhláší každoročně. Je určen dětem starším 10 let, tj. žákům 4. – 8. ročníků základních škol (odpovídajícím ročníkům jiných škol) a to ve dvou kategoriích: 1. kategorie = 5. – 6. Ročník (popř. 4. ročník), 2. kategorie = 7. – 8. ročník (popř. 6. ročník). Programu se v některých okresech a krajích účastní rovněž žáci speciálních škol.

Cílem programu je přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách, správnému a bezpečnému chování dětí v silničním provozu a ke snižování dopravní nehodovosti, prohloubit a ověřit znalosti a dovednosti žáků v uplatňování pravidel silničního provozu pro cyklisty, v technice jízdy na kole a v dalších dovednostech nezbytných k bezpečné jízdě na kole, podněcovat a zvyšovat zájem žáků o bezpečnou dopravu a o dopravní výchovu.

Program odpovídá obsahu Standardu základního vzdělání (MŠMT) a skládá se z těchto částí:

- teoretické znalosti pravidel silničního provozu (test)
- praktické uplatňování pravidel silničního provozu (jízda podle pravidel silničního provozu)
- praktické zvládnutí techniky jízdy na kole (jízda zručnosti)
- praktické nebo teoretické zvládnutí zásad první pomoci.

Program má svá základní kola ve školách. Nejlepší školní družstva postupují do oblastních kol, vítězové dále pak postupují do krajských kol a ti úplně nejlepší do celostátního finále. Největší důraz je kladen na co nejširší organizaci základních kol, protože právě zde je možné podchytit nejvíce žáků různými formami přípravy na disciplíny programu. Ať už je to volitelný předmět či dopravní kroužek anebo jenom individuální příprava.

Základním materiálem pro organizaci programu je metodická příručka (Dopravní soutěž mladých cyklistů – propozice a pokyny k organizaci), ve které jsou dána pravidla, charakteristika jednotlivých disciplín a způsoby jejich hodnocení, zásady realizace jednotlivých kol a jejich obsah. K teoretické přípravě žáků byly využívány testy, které obsahovaly pravidla s následnou možností testového přezkoušení. Pro účely programu jsou vydávány tiskopisy s testovými otázkami pro jednotlivé kategorie a soutěžní kola a diplomy. Tyto materiály vydává BESIP a jsou distribuovány na jednotlivé školy. Od roku 2005 se používá příručka také „Děti v dopravě – první pomoc“. (<http://www.ibesip.cz>)

6 Podpůrné projekty v dopravní výchově

Dopravní výchovu obyvatel v dnešní době podporují v rámci prevence různé programy a projekty. Kromě státních institucí jako jsou Ministerstvo vnitra, Ministerstvo dopravy, Policie ČR, Armáda ČR a další se na nich podílejí nebo je přímo realizují také kraje, obce, neziskové organizace či firmy. Tyto projekty se nezaměřují pouze na děti, jak by se mohlo zdát, ale na všechny věkové skupiny a všechny kategorie účastníků silničního provozu. V dnešní době je každá taková aktivita vítána.

6.1 Zebra se za Tebe nerozhlédne!

Projekt „Zebra se za tebe nerozhlédne“ vznikl v roce 2007 ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra ČR a Českou radou dětí a mládeže. Tento projekt je zaměřen na:

- kontrolu a osvojování dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky a
- na odbourávání mýtů o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce.

Hlavním cílem této akce je preventivně působit na chodce a další účastníky silničního provozu a celkově posílit v účastnících silničního provozu zásady pro správné přecházení vozovky.

Projekt probíhá dvakrát ročně v rozsahu jednoho týdne po celém území České republiky a to na začátku školního roku a v jeho druhé polovině. Na přechodech pro chodce se policisté zaměřují nejen na děti, ale na všechny chodce. Do akce jsou zapojováni policisté z dopravní a pořádkové služby a policisté z preventivně informačních skupin. Občanům pak vysvětlují, jak správně a bezpečně přecházet komunikaci. Zároveň jim při tom rozdávají drobné propagační a upomínkové předměty a kartičky připomínající tuto akci se zásadami správného přecházení.

(<http://aplikace.mvcr.cz>; <http://www.policie.cz>)

Tento dopravně výchovný preventivní projekt byl ve Zlínském kraji vedením Krajského ředitelství policie dotážen do takové absurdnosti, že začal ztrácet svůj smysl a díky nekompetentnosti a až amatérismu vedení Krajského ředitelství policie Zlínského kraje dochází paradoxně ke zvýšení ohrožení účastníků silničního provozu. Spousta uniformovaných policistů každý den hodiny postává u přechodů pro chodce. Podle představ vedení policie a jejích kontrolních orgánů, mají policisté aktivně zastavovat dopravu, a tím

pomáhat chodcům v přecházení. Část veřejnosti tuto aktivitu přivítala, to je ale asi jediné její pozitivum. Zato negativních dopadů neuvážených kroků vedení policie je více než dost. Řidiči, kteří si nelámou hlavu s alkoholem za volantem, si otevřeně vyměňují své zkušenosti, v kterých hodinách je pro ně nejbezpečnější projet městem, protože všichni policisté stojí u přechodů pro chodce. V daných místech se zpomaluje plynulost dopravy, což vede k nárůstu nervozity a posléze i agresivity u řidičů. Navíc pěší policista těžko dohoní bezohledného řidiče, který chodce ohrozí a žádná mobilní hlídka se poblíž v té době také nenachází. Dospělí chodci žádají policisty, aby je převedli po přechodu „za ručičku“. O demotivaci policistů za takových podmínek ani nemluvě. A určitě by se našla ještě další negativa. Tím nejhorším, co však tento nesmyslný výmysl policejního vedení Zlínského kraje přinesl je to, že celé to má obrácený efekt, než jaký měl původně preventivní projekt mít. Jak děti, tak dospělí účastníci silničního provozu – chodci, se odnaučili na přechodech pro chodce rozhlížet a bezhlavě se vrhají pod kola vozidel. Natolik si lidé zvykli na přítomnost policie. Pak stačí, když se u daného přechodu jeden den hlídka neobjeví a často je neštěstí na světě. Místo toho, aby se chodci naučili zásady správného a bezpečného přecházení, aby se řidiči naučili zásadám dávání přednosti chodcům na přechodech pro chodce, a místo toho, aby se všichni řídili radami z preventivních programů, všichni se jen spoléhají na přítomnost policistů. Svými neuváženými kroky tak vedení policie samo snižuje bezpečnost silničního provozu.

6.2 Ajaxův zápisník

„Ajaxův zápisník“ je preventivní projekt, určený především žákům 2. a 3. ročníků základních škol. Projekt vznikl již v roce 2001 a probíhá dodnes ve školách, které o projekt projeví zájem. Jeho autorkou je Blažena Kašparová ze sokolovské policie, která za tento projekt byla oceněna v roce 2002 ministrem vnitra Stanislavem Grossem. Dnes se již jedná o celorepublikový projekt zaštitěný Policejním prezidiem České republiky a cílem projektu je zvyšovat právní povědomí již u mladších školních dětí a předcházení různým sociálně patologickým jevům.

Žáci dostávají zápisník, který obsahuje 10 témat, po jednom tématu na každý měsíc ve školním roce. Průvodce sešitem jim dělá policejní pes Ajax.

Děti se pomocí zápisníku seznamují s policií, učí se o bezpečném pohybu na pozemních komunikacích, o vlastní bezpečnosti ve škole i mimo ni, o šikaně, o drogách, alkoholu a tabáku, o pravidlech chování, o trestných činech a také jak bezpečně přečkat letní prázdniny.

Projekt není striktně uzavřený. Dle potřeby je možno jej doplňovat či zpestřovat a mohou se do něj zapojit i další subjekty mající o projekt zájem. (<http://www.policie.cz>)

6.3 Škoda hrou

Jako příklad zapojení firem do preventivních programů může posloužit Škoda Auto a.s. Ta, v rámci svého vzdělávacího projektu, rozjela server „Škoda hrou“ jehož cílem je popularizace a propagace dopravní bezpečnosti pro děti. Projekt je určen zejména pro žáky prvního stupně základních škol. Formou her, modelových situací a příběhů server upozorňuje na klíčové oblasti v problematice a snaží se tak přispět ke zvýšení bezpečnosti dětí v dopravě.

Kromě her jsou součástí serveru také různé kvízy či metodické listy pro učitele. Server se nevěnuje pouze dopravní výchově, ale také např. životnímu prostředí.

Projekt je také doporučen k dopravní výchově BESIPem. (<http://www.skodahrou.cz>)

6.4 Gentleman silnic

V roce 2004 vznikl spoluprací Policie ČR a České pojišťovny projekt s názvem „Gentleman silnic“. Cílem projektu je ocenit ty, kteří v krizové situaci nezaváhali a jako účastníci silničního provozu svou pomocí zachránili život nebo zdraví člověka ačkoli nejsou profesně spjati s tzv. pomáhající profesí. Často tak navíc učinili bez ohledu na své vlastní zdraví. Těmto „gentlemanům silnic“ je slavnostně, za účasti médií, předáván certifikát „Gentlemana silnic“ a hodnotný dárek. Projekt byl oceněn i v zahraničí a stal se součástí Evropské charty bezpečnosti silničního provozu.

Tito obětaví „gentleman“ již aktivně přispěli a zachránili desítkám osob to nejcennější, co měli – lidský život. Můžeme si jen přát, aby těchto oceněných řidičů a jimi zachráněných životů přibývalo.

(<http://aplikace.mvcr.cz>)

V letošním roce bylo uděleno 72. ocenění „Gentleman silnic“. Ocenění převzala tříčlenná rodina Hrbáčkova z Louky na Hodonínsku. Hrbáčkovi 17. listopadu 2011 pomohli z hořící převrácené cisterny jejímu řidiči. (<http://www.ceskapojistovna.cz>)

6.5 Nemyslíš, zaplatíš!

„Nemyslíš, zaplatíš!“ je velmi emotivní kampaň Ministerstva dopravy, která probíhala pomocí televizního vysílání, rozhlasu a internetu. Je to také nejdražší bezpečnostní kampaň v historii prevence v oblasti bezpečnosti provozu. První část kampaně již skončila, ale připravuje se její pokračování.

Po vzoru anglosaských zemí, v nichž už léta podobná kampaň probíhá, byly natočeny spoty, které lidem ukazují různé situace, do nichž se může řidič a jeho spolujedoucí dostat, pokud se nechová podle dopravních předpisů. Všechny spoty končí smrtí někoho z osádky vozidla a psychickými či fyzickými následky nehody. Spoty končí prohlášením s otázkou, zdali jsme připraveni zaplatit cenu, např.:

„Také ostatní věci, jako rychlá agresivní jízda, alkohol nebo třeba drogy za volant prostě nepatří. Ve chvílince se totiž může stát cokoliv a vy můžete zaplatit tu nejvyšší cenu. Bud' Váš život, nebo život, který někomu vezmete. Jste připraveni zaplatit i tuto cenu? Nemyslíš, zaplatíš.“ (<http://www.nemyslis-zaplatis.cz>)

Spoty byly natočeny velmi realisticky. To zvedlo vlnu pobouření u jisté části veřejnosti. Někteří požadovali i zastavení této kampaně s tím, že je příliš drsná a šokující. Přitom zahraniční spoty jsou daleko více šokující. Některá média nakonec přistoupila k nějakému druhu cenzury těchto spotů. Někde se spoty nevysílaly před 22. hodinou večerní, jinde zase rozmazávali část záběru ukazujícího drastické záběry následků nehody. To částečně snížilo účinnost kampaně, která je založena právě na psychologickém efektu šokujícího záběru na účastníka provozu. I přesto však kampaň byla úspěšná a také proto se připravuje další pokračování kampaně.

6.6 Domluvme se

Tato kampaň je zaměřená na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu. Koncept kampaně vychází z obdobných kampaní v zahraničí. Do projektu se každoročně kromě BESIPu zapojují také výrobci alkoholu zastoupení např. Iniciativou zodpovědných pivovarů Českého svazu pivovarů a sladoven a FÓRUM PSR (Zodpovědní výrobci lihovin).

Kampaň se zaměřuje především na fenomén tzv. diskotékových nehod. Proto se do projektu zapojily i hudební skupiny, např. Divokej Bill, Tři sestry či Chinaski. Mottem

kampaně je: „*Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se, kdo bude řídit a nebude pít alkohol*“. (<http://www.ibesip.cz>)

Kampaň je úzce spojena s dalším projektem – The Action.

6.7 The Action

„The Action - mládí, emoce, prevence

*Jedinečné představení určené všem budoucím a novopečeným řidičům. Obrazy reality dopravních nehod nelakované na růžovo. Příběhy skutečných lidí, o jejichž životě rozhodlo několik osudových vteřin. Ty příběhy nemají happyendy. Nejsou totiž z filmu ani z počítačových her. Všechny mají společné jedno – stát se mohou kdykoliv a každému z nás. Při tomhle představení se netleská. Tady diváci většinou mlčí. Není to divadlo. Není to fikce. Je to... **The Action.**“.*

The Action je specifický a emotivní projekt. Je zaměřený především na mladé a začínající řidiče. Je to první preventivní projekt v České republice, který je zaměřený na přesně danou cílovou skupinu. Licencovaná česká verze holandského projektu byla upravena tak, aby odpovídala mentalitě českých dospívajících a mladých lidí. Může je tak lépe oslovit, a to i používáním moderních komunikačních prostředků.

Bezstarostný svět mladých lidí je konfrontován s realitou opravdového života. Divák je vtažen do příběhu a může prožívat emoce, které se odehrávají jak v průběhu dopravní nehody, tak i po ní. Divák této multimediální show se seznámí s možnými dopady dopravní nehody, které mohou účastníky dopravní nehody provázet po zbytek jejich života. Seznámí se s reálnými dopady dopravní nehody jak na oběť, tak i na další osoby z jejího okolí. Přitom není poučován o chování účastníka silničního provozu, ani mu nejsou pravidla chování určována. Utvořit si závěr je ponecháno na divákovi.

Během show se na pódiu setkávají zástupci všech tří hlavních složek Integrovaného záchranného systému, tedy policisté, hasiči a zdravotní záchranáři.

Cílem tohoto projektu je prevence užívání alkoholu a jiných omamných látek před a během řízením motorových vozidel, zejména ve vazbě na předchozí návštěvu diskoték a nočních klubů. Dalšími sděleními je pak boj proti rychlé a nezodpovědné jízdě a důraz na používání bezpečnostních pásů.

Šedesátiminutová představení jsou určena především žákům 9. tříd základních škol a studentům středních škol. Jsou bezplatná a vstup na představení je tedy zdarma.

K 11. 5. 2011 představení zhlédlo v České republice 168 574 diváků. Kromě České republiky lze toto představení zhlédnout i na Slovensku. (<http://theaction.cz>)

6.8 BESIP Team

BESIP Team je ojedinělý a specifický projekt Ministerstva dopravy - BESIP, který si klade za cíl preventivně působit v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi potencionálními a přímými účastníky silničního provozu. Jednotlivé akce BESIP Teamu, se odehrávají takzvaně „přímo na ulici“. Projekt BESIP Team se počínaje rokem 2011 vždy zastaví minimálně v 50 a maximálně v 62 místech České republiky. Jednotlivé lokality budou voleny tak, aby se v každém kraji uskutečnily minimálně 2 akce.

BESIP Team se skládá z několika základních stavebních prvků, mezi které patří:

- Mobilní výstavní systém
- Speciální filmy o bezpečnosti silničního provozu
- Simulátor nárazu
- Řidičský trenažér - osobní automobil
- Řidičský trenažér – motocykl
- Propagační a výukové materiály
- Dětské autosedačky
- Dle předpisů vybavené jízdní kolo
- Moderovaný ucelený blok informací
- Proškolený team

Jednotlivá témata jsou komunikována především prostřednictvím moderátorů. Mluvené slovo je doplňováno vizuálními informacemi jednak na stěně z plazmových obrazovek a také na off-line informačních panelech. Většina témat je také zpracována ve formě informačních tiskovin, které na akcích rozdávají hostesky. (<http://www.besipteam.cz>)

6.9 Jablko nebo citron a Jezdíme s úsměvem

„Jablko nebo citron“ a „Jezdíme s úsměvem“ jsou projekty v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v celorepublikovém měřítku. Vznikly z úspěšných regionálních projektů. Na obou projektech se podílí děti ze základních škol a jsou založeny

na psychologickém působení přímého kontaktu dítěte (v roli potenciální oběti dopravní nehody) a řidiče (potenciálního viníka dopravní nehody).

Akci „Jablko nebo citron“ s Policií ČR spolupřádá Ministerstvo vnitra ČR a Generali Pojišťovna a.s. U silnic na území České republiky jsou k vidění hlídky složené z dopravních policistů a školáků. Měří se rychlost projíždějících vozidel v blízkosti základních škol v místech, která obvykle svádí řidiče k překračování rychlostních limitů. Podle výsledku měření pak řidiči dostávají od dětí jablko nebo citron.

Akce je oblíbená nejen v České republice, ale také v sousedních státech. V příhraničních oblastech je tak možno potkat i smíšené hlídky police a dětí z obou sousedních států.

(<http://www.mvcr.cz>)

Projekt „Jezdíme s úsměvem“ navazuje na zmíněnou akci „Jablko nebo citron“. Netýká se však jen měření rychlosti vozidel, ale zaměřuje se na celkové hodnocení chování řidičů. Partnerem projektu je Česká pojišťovna. Za své chování v silničním provozu řidiči od dětí dostávají obrázky usměvavého nebo zamračeného autíčka. (<http://www.policie.cz>)

Pozitivem je, že při těchto akcích stále převažují řidiči, kteří od dětí obdrží jablko nebo obrázek usměvavého autíčka. Reakce zastavených řidičů bývají vesměs kladné a to i od těch, kteří od dětí obdrží citron nebo zamračené autíčko a od policistů pak pokutu. Někdy se děti od vozidel vrací i s nějakým pamlskem. Ale ani přítomnost dětí některým řidičům nezabrání v jejich nevhodném a agresivním chování na kontrolním stanovišti.

6.10 Jsme vidět

Vidět a být viděn. Znamé heslo dopravní výchovy, které bylo slyšet především v době zavedení povinného svícení vozidel. Je také pravidlem bezpečnosti na silnicích, z něhož vycházejí dva projekty Policie ČR a Ministerstva dopravy ČR – BESIPu.

Projekty se zaměřují na zvýšení viditelnosti chodců a cyklistů v silničním provozu. Především pak v době snížené viditelnosti. Vybízejí účastníky silničního provozu ke zvýšení své bezpečnosti zvýšením své viditelnosti používáním vhodně zvoleného oblečení, nášivek a různých doplňků ze speciálních fluorescenčních a reflexních materiálů. Různé přívěsky, nášivky, nažehlovačky, samolepky, pásky na ruku, vesty, oblečení či školní tašky s již zakomponovaným reflexním materiálem lze v obchodní síti snadno pořídit a za rozumnou cenu. Na cyklisty apeluje, aby také zvýšili svou bezpečnost; často jen povinné osvětlení

jízdního kola nemusí stačit. Zároveň se projekt snaží odstranit nechuť chodců a cyklistů reflexní doplňky používat.

Při dopravně bezpečnostních akcích se zaměřením na viditelnost účastníků silničního provozu se policisté zaměřují na ty účastníky, kteří na svou viditelnost nedbali. Vysvětlují jim důležitost viditelnosti v provozu a při tom jim rozdávají např. reflexní pásy, kdy jim i vysvětlí, jak je používat.

Jsme vidět.cz je kampaní Ministerstva dopravy ČR, která je zaměřena na vybavení mateřských škol reflexními vestami a zastavovacími terčiky a tím zvýšit bezpečnost tohoto útvaru chodců při pohybu v silničním provozu.

Zvýšením viditelnosti použitím vhodných materiálů se prodlužuje vzdálenost, na jakou může řidič vozidla chodce nebo cyklistu zaznamenat a poskytuje řidiči více času k adekvátní reakci. Řidiči, kteří se s chodcem či cyklistou střetli, zejména při snížené viditelnosti, nejčastěji uvádějí, že ho neviděli vůbec anebo příliš pozdě.

Mottem celé kampaně je: **Buďte vidět! Přežijete!**

(<http://www.policie.cz>; <http://www.jsmevidet.cz>)

PRAKTICKÁ ČÁST

7 Dotazník řidičům zaměřený na problematiku jejich dopravní výchovy

Cílem dotazníkového šetření mezi řidiči motorových vozidel, bylo vyvodit závěr, zda a na jaké úrovni se řidičům dostává dopravní výchovy dnes ve srovnání s relativně nedávnou minulostí. Mým cílem bylo zjistit, zda existují rozdíly v prováděné dopravní výchově řidičů v minulosti a v současnosti, v jaké kvalitě se dopravní výchovy řidičům dostalo a zda existují rozdíly mezi řidiči, kteří získali svá řidičská oprávnění v různých systémech dopravní výchovy.

7.1 Podmínky výzkumu

Výzkum byl prováděn mezi řidiči motorových vozidel, kteří již získali řidičské oprávnění. Jednalo se o řidiče s různou délkou vlastnictví řidičského oprávnění, max. čtyřicátníky a o řidiče obojího pohlaví.

Celkem se výzkumu zúčastnilo 127 řidičů, z toho 58 mužů a 69 žen. Předmětem zájmu výzkumu se tedy stali řidiči, kteří již absolvovali autoškolu a závěrečné zkoušky a plně se účastní silničního provozu jako řidiči motorových vozidel, kdy tito vyplnili veřejně dostupný dotazník. Jednalo se nejčastěji o řidiče ze Zlínského kraje.

7.2 Výzkum zaměřený na úroveň dopravní výchovy

7.2.1 Cíl, hypotézy a metody výzkumu – úroveň

Jak již bylo uvedeno, jedním z cílů šetření bylo zjistit, v jaké úrovni se řidičům dostalo dopravní výchovy během jejich života, ať už během jejich školního vzdělávání, výuky a výcviku v autoškole, během dalšího, následného vzdělávání pokud jej podstoupili nebo v rámci jejich sebevýchovy. Na základě vyhodnocení a provedené analýzy výsledků je možné vypracovat dopravně výchovný projekt, který by mohl vést ke zlepšení situace a ke zvýšení úrovně dopravní výchovy řidičů v rámci dopravní výchovy. Kvalitnější dopravní výchova

všech účastníků silničního provozu může v každém případě vést k lepší vychovanosti těchto účastníků a tím i ke snížení dopravní nehodovosti a s nimi souvisejících následků dopravních nehod.

Formulace výzkumného problému:

1. Absolvovali řidiči dopravní výchovu v rámci svého školního vzdělávání?
2. Trval výcvik většiny řidičů v autoškole déle než 2 měsíce?
3. Absolvovala většina řidičů v rámci autoškoly výcvik na trenažéru?
4. Absolvovala většina řidičů v rámci autoškoly výcvik na cvičišti?
5. Prodělala většina řidičů v autoškole odbornou zdravotní přípravu s praktickým výcvikem?
6. Byla většina řidičů již účastníkem dopravní nehody jako řidiči motorového vozidla?
7. Řidiči, kteří byli účastníkem dopravní nehody, byli také většinou jejími viníky?
8. Ví řidiči, co mají při dopravní nehodě dělat?
9. Absolvovala většina řidičů nějaké další školení nebo výcvik po získání řidičského oprávnění?
10. Co považují řidiči za hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích?
11. Mají mladší řidiči přehnané sebevědomí ve vztahu ke svým znalostem pravidel silničního provozu?
12. Mají mladší řidiči přehnané sebevědomí ve vztahu k sobě jako řidiči?

Vlastním šetřením by měly být ověřeny tyto pracovní hypotézy:

- H1.** Řidiči absolvovali dopravní výchovu v rámci svého školního vzdělávání.
- H2.** Výcvik většiny řidičů v autoškole trval déle než 2 měsíce.
- H3.** Většina řidičů v rámci autoškoly absolvovala výcvik na trenažéru.
- H4.** Většina řidičů v rámci autoškoly absolvovala výcvik na cvičišti.
- H5.** Většina řidičů neprodělala v autoškole odbornou zdravotní přípravu s praktickým výcvikem.
- H6.** Většina řidičů již byla účastníkem dopravní nehody jako řidiči motorového vozidla.

- H7.** Řidiči, kteří byli účastníkem dopravní nehody, byli také většinou jejími viníky.
- H8.** Řidiči vědí, co mají při dopravní nehodě dělat.
- H9.** Většina řidičů po získání řidičského oprávnění již neabsolvovala žádné další školení nebo výcvik.
- H10.** Řidiči považují za hlavní příčinu problému v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích bezohlednost a agresivitu řidičů.
- H11.** Mladší řidiči mají přehnané sebevědomí ve vztahu ke svým znalostem pravidel silničního provozu.
- H12.** Mladší řidiči mají přehnané sebevědomí ve vztahu k sobě jako řidiči.

Za mladšího řidiče je v rámci tohoto šetření považován řidič:

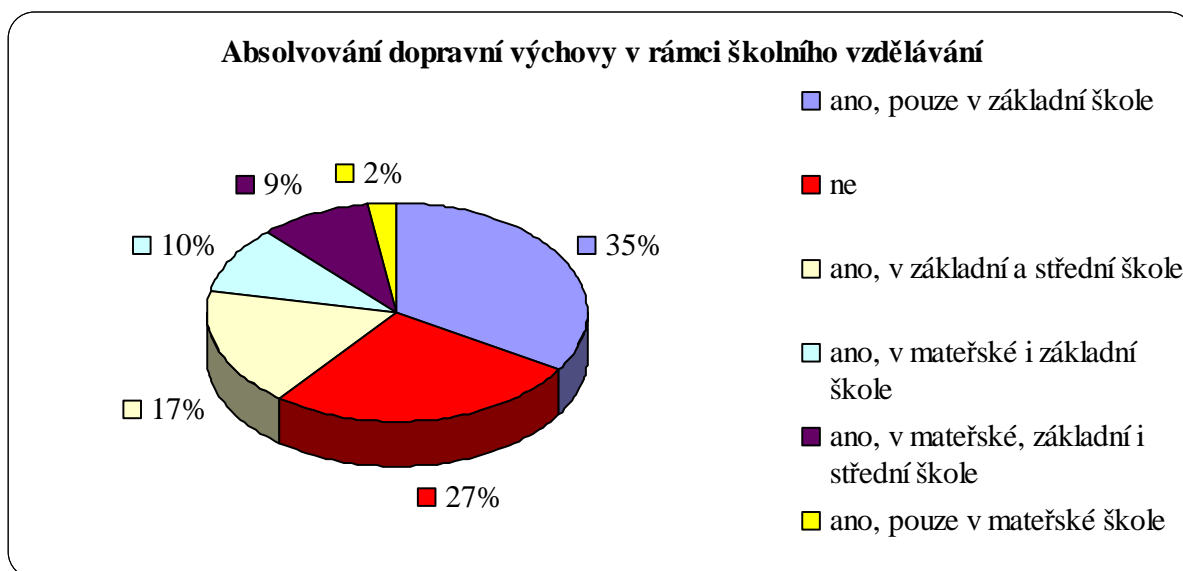
- s délkou vlastnictví řidičského oprávnění do 10 let včetně (pro potřeby srovnání systémů dopravní výchovy). Těchto řidičů se tohoto šetření zúčastnilo 73, což je 57 % respondentů. Toto rozdělení bylo použito u hypotéz H1 – H5, H9 a H10)
- s řidičskou praxí do 10 let včetně (pro potřeby srovnání aktivních řidičů v provozu). Těchto řidičů se tohoto šetření zúčastnilo 83, což je 65 % respondentů. Toto rozdělení bylo použito u hypotéz H6 – H8, H11 a H12.

Pro zpracování daného tématu a ověření hypotéz byl použit výzkumný nástroj:

- dotazník pro řidiče (viz příloha č. 1)

7.2.2 Analýza výzkumu a výsledky šetření

Otázka č. 1 zněla: Absolvovali řidiči dopravní výchovu v rámci svého školního vzdělávání?

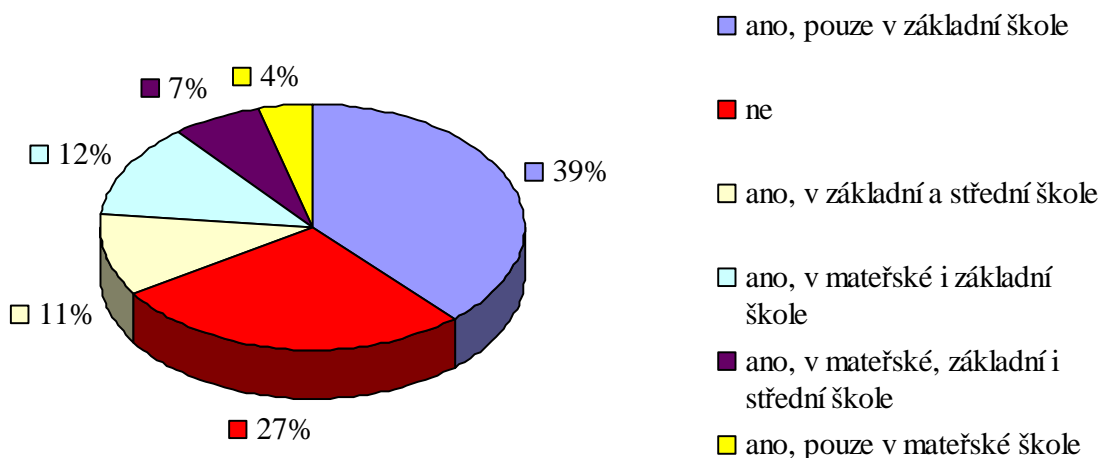


Graf č. 1: *Absolvování dopravní výchovy během školního vzdělávání – všichni řidiči*

Z grafu vyplývá, že 73 % respondentů absolvovalo dopravní výchovu v rámci školního vzdělávání. Zároveň z toho vyplývá, že až 27 % řidičů během školního vzdělávání žádnou dopravní výchovu neabsolvovalo, to je číslo vysoké a výsledek tak není uspokojivý.

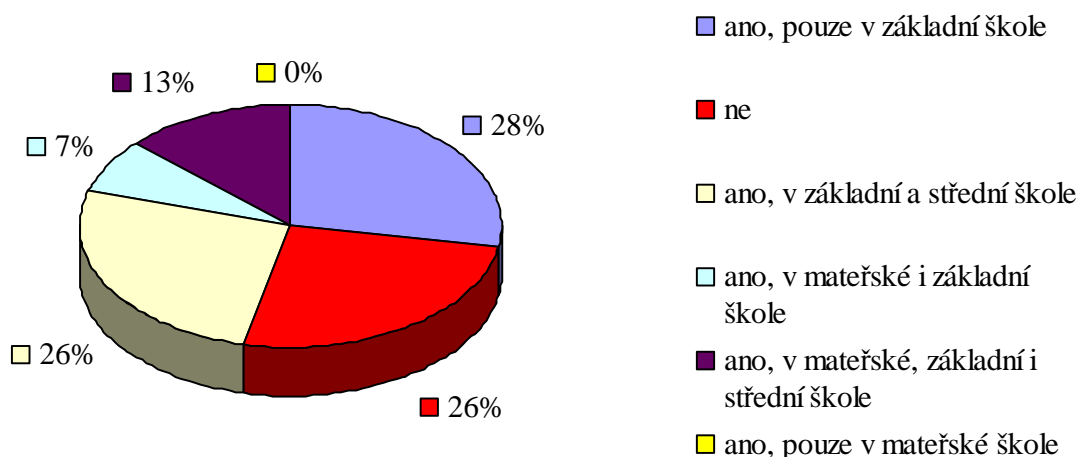
Následující grafy slouží ke srovnání absolvování dopravní výchovy v rámci školního vzdělávání a rozdílů mezi mladšími a staršími řidiči.

Absolvování dopravní výchovy v rámci školního vzdělávání (mladší řidiči)



Graf č. 2: Absolvování dopravní výchovy během školního vzdělávání – mladší řidiči

Absolvování dopravní výchovy v rámci školního vzdělávání (starší řidiči)



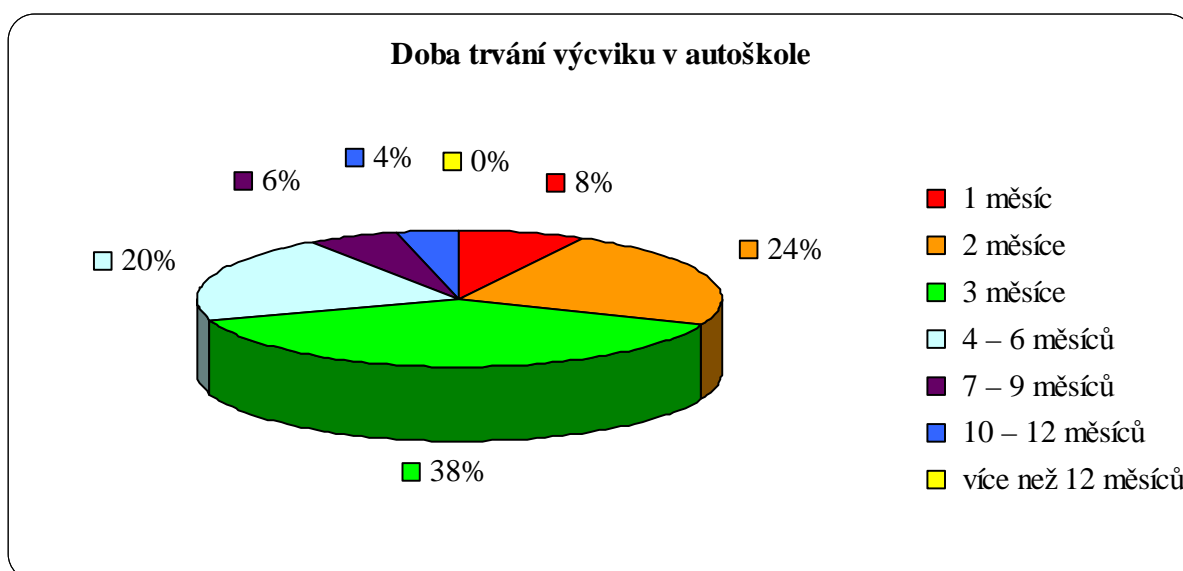
Graf č. 3: Absolvování dopravní výchovy během školního vzdělávání – starší řidiči

Z grafů č. 2 a č. 3 vyplývá, že počet řidičů, kteří neabsolvovali během školního vzdělávání dopravní výchovu, je téměř shodný. Rovněž je patrný přesun dopravní výchovy ze středních škol především na základní školy. Zatímco 7 % starších řidičů absolvovalo dopravní výchovu v mateřské i základní škole u mladších řidičů to je již 12 %. Pouze na základní škole dopravní výchovu absolvovalo 28 % starších řidičů. U mladších řidičů se tato hodnota zvyšuje na 39 %. Dopravní výchova na středních školách navazovala u 26 % starších řidičů na dopravní výchovu ze základní školy, u mladších řidičů navazuje dopravní

výchova na střední škole na výchovu ze základní školy jen v 11 %. V 13 % starší řidiči absolvovali dopravní výchovu na všech stupních školního vzdělávání (mateřské, základní i střední škole), u mladších řidičů tento podíl činí pouhých 7 %. Znepokojujícím výsledkem je, že zatímco u starších řidičů neskončila dopravní výchova v mateřské škole, 4 % mladších řidičů absolvovala dopravní výchovu pouze v mateřské škole. Z uvedeného lze vyvodit závěr, že starším řidičům se dostalo kontinuálnější dopravní výchovy než mladším řidičům.

Hypotéza H1: Řidiči absolvovali dopravní výchovu v rámci svého školního vzdělávání, **hypotéza se potvrdila.**

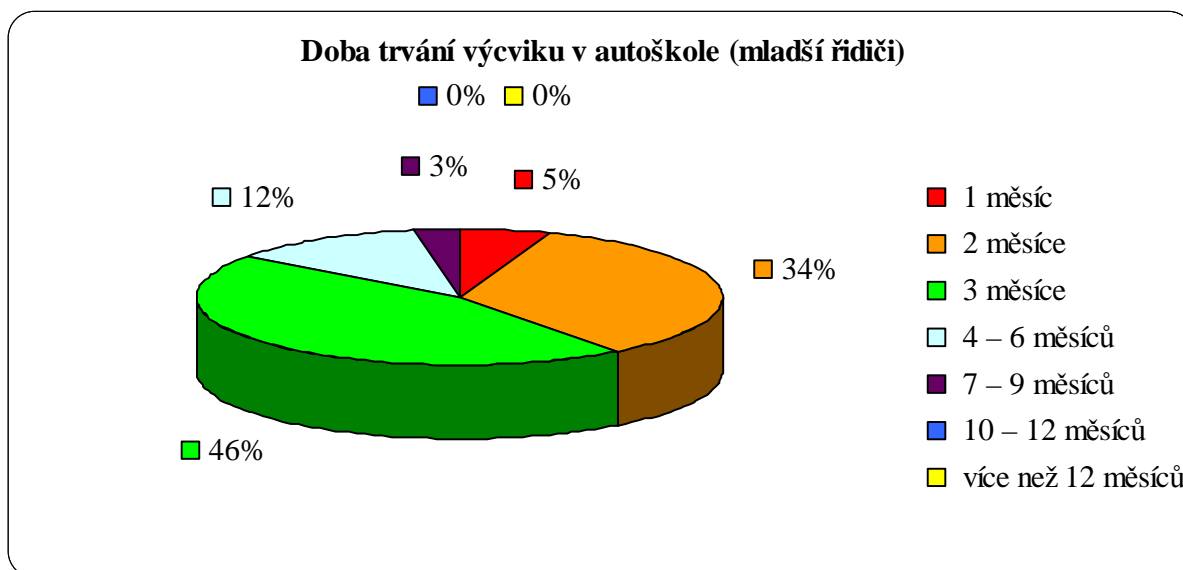
Otázka č. 2 zněla: Trval výcvik většiny řidičů v autoškole déle než 2 měsíce?



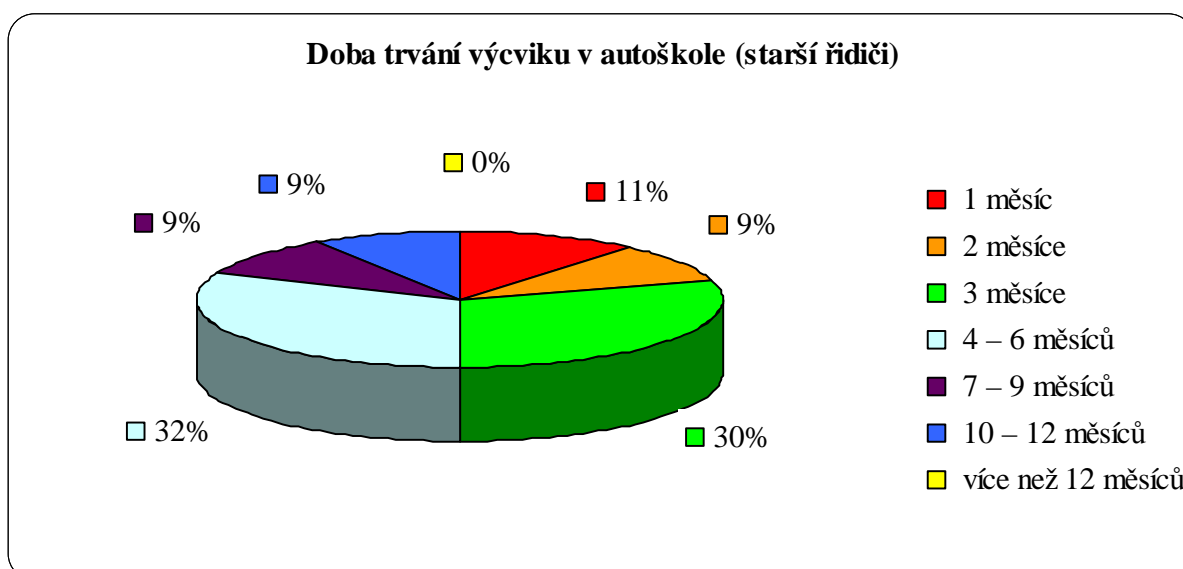
Graf č. 4: Délka výcviku řidičů v autoškole

Z grafu vyplývá, že u 68 % respondentů trval výcvik v autoškole déle než 2 měsíce. Tento výsledek lze považovat za uspokojivý. Je však znepokojující, že 24 % řidičů prošla výcvikem v autoškole během dvou měsíců a dokonce 8 % řidičů absolvovalo výcvik v autoškole během jednoho měsíce.

Následující grafy poslouží ke srovnání doby trvání výcviku v autoškole u mladších a starších řidičů.



Graf č. 5: Délka výcviku řidičů v autoškole u mladších řidičů

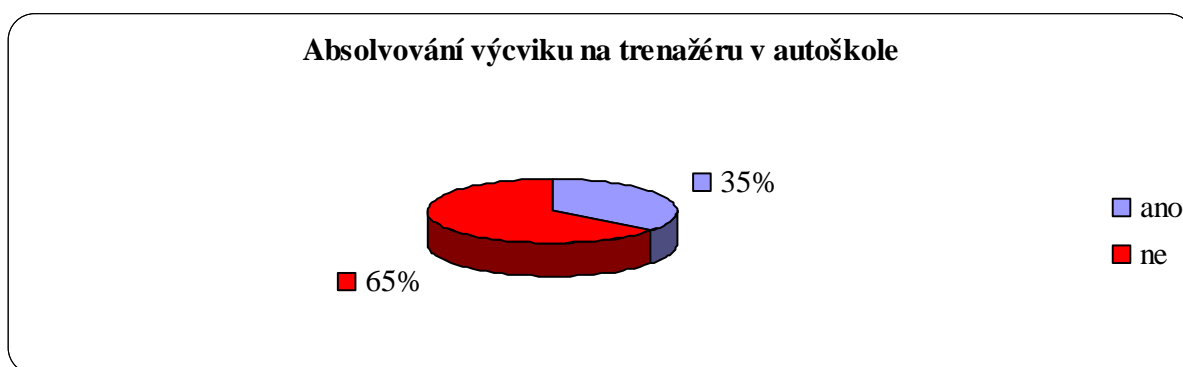


Graf č. 6: Délka výcviku řidičů v autoškole u starších řidičů

Z grafů č. 5 a č. 6 je zřejmé, že u mladších řidičů dochází ke snižování doby trvání výcviku v autoškole. U 20 % starších řidičů trval výcvik v autoškole jeden až dva měsíce. U mladších řidičů počet těchto řidičů stoupá na hodnotu 39 %. Zatímco 9 % starších řidičů trval výcvik v autoškole déle než 9 měsíců, u mladších řidičů trval výcvik v autoškole maximálně 9 měsíců, kdy u pouhých 3 % mladších řidičů výcvik trval 7 – 9 měsíců. Z výše uvedeného je patrné, že se výcvik mladších řidičů podstatně zkrátil, kdy až 97 % mladších řidičů prošlo výcvikem v autoškole během maximálně šesti měsíců.

Hypotéza H2: Výcvik většiny řidičů v autoškole trval déle než 2 měsíce, **hypotéza se potvrdila.**

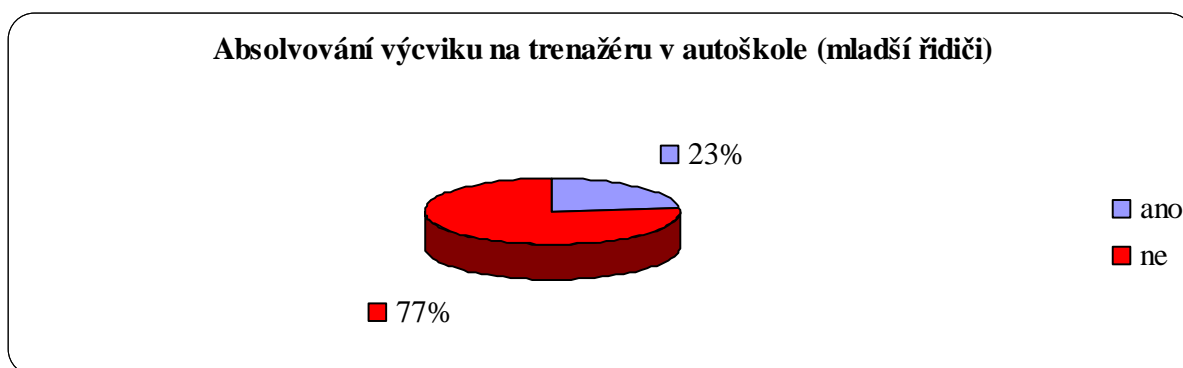
Otázka č. 3 zněla: Absolvovala většina řidičů v rámci autoškoly výcvik na trenažéru?



Graf č. 7: *Absolvování výcviku na trenažéru v autoškole*

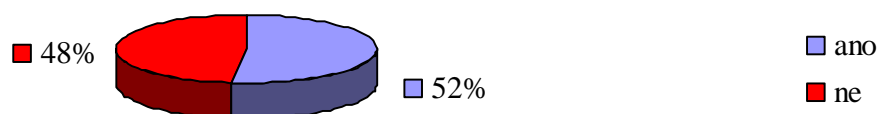
Z grafu vyplývá, že 65 % respondentů v autoškole neprošla výcvikem na trenažéru. Tento výsledek rozhodně není uspokojivý. Tento výsledek znamená, že tito řidiči se ovládání vozidla učili až přímo ve vozidle, což není úplně dobře.

Následující grafy poslouží k porovnání rozdílů u mladších a starších řidičů ve výcviku na trenažéru v autoškole.



Graf č. 8: *Absolvování výcviku na trenažéru v autoškole – mladší řidiči*

Absolvování výcviku na trenažéru v autoškole (starší řidiči)



Graf č. 9: Absolvování výcviku na trenažéru v autoškole – starší řidiči

Z grafů č. 8 a č. 9 jasně vyplývá, že starší generace řidičů ve větší míře, 52 % respondentů, absolvovala v autoškole výcvik na trenažéru. Z mladších řidičů výcvikem na trenažéru prošlo v autoškole pouze 23 %. Autoškol, které provádí v současné době výcvik na trenažéru je poskrovnu, a domnívám se, že pro bezpečnost silničního provozu to rozhodně není přínosem, a že starší generaci řidičů se dostalo tedy kvalitnější výchovy v autoškole.

Hypotéza H3: Většina řidičů v rámci autoškoly absolvovala výcvik na trenažéru, **hypotéza se nepotvrdila.**

Otázka č. 4 zněla: Absolvovala většina řidičů v rámci autoškoly výcvik na cvičišti?

Absolvování výcviku na cvičišti v autoškole před vyjetím do silničního provozu

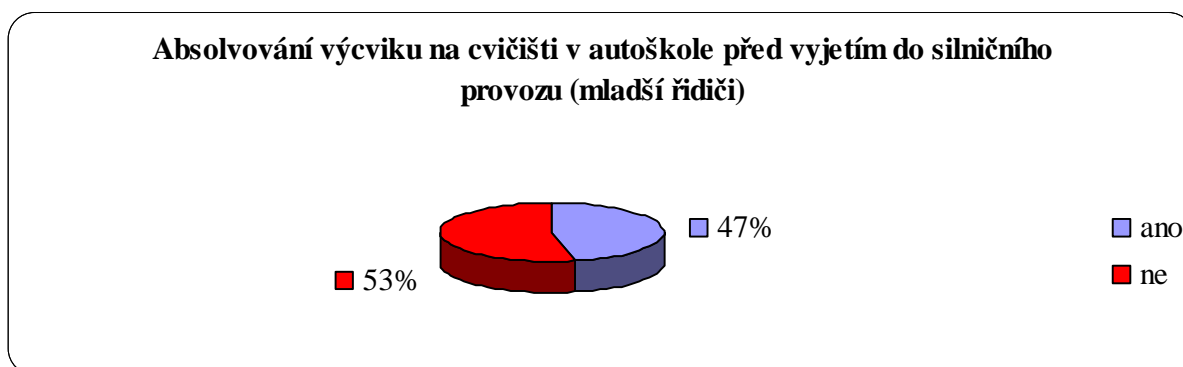


Graf č. 10: Absolvování výcviku na cvičišti v autoškole

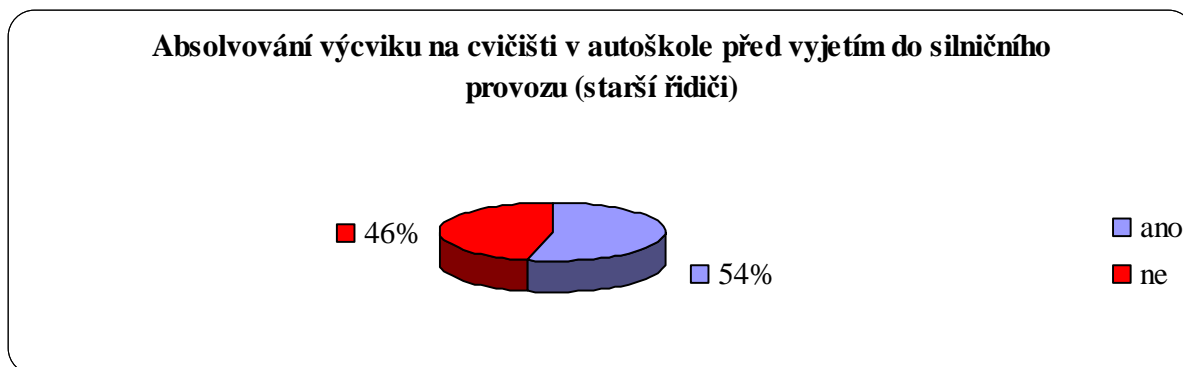
Z grafu vyplývá, že respondenti se dělí na poloviny. Polovina řidičů před vyjetím do silničního provozu absolvovali výcvik na cvičišti. Konkrétně 64 respondentů uvedlo, že výcvik na cvičišti neabsolvovalo. Naopak výcvikem na cvičišti prošlo 63 dotázaných. Výsledek není příliš uspokojivý. Tento výsledek znamená, že tito řidiči se ovládání vozidla

učili až přímo v silničním provozu, což v kombinaci s absencí výcviku na trenažéru znamená, že řidiči jsou při výcviku v autoškole vpuštěni do silničního provozu, aniž by se před tím řádně seznámili s ovládáním vozidla. A toto rozhodně nezvyšuje bezpečnost v silničním provozu.

Následující grafy poslouží k porovnání rozdílů u mladších a starších řidičů ve výcviku na cvičišti v rámci autoškoly.



Graf č. 11: *Absolvování výcviku na cvičišti v autoškole – mladší řidiči*

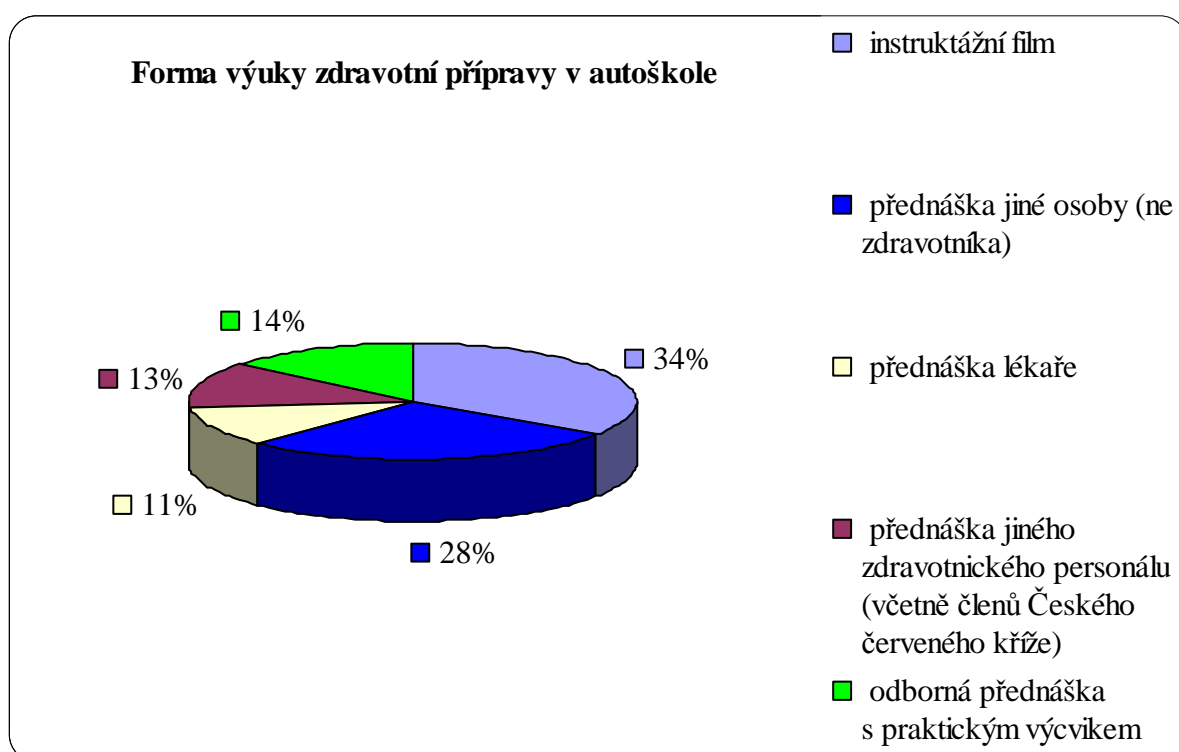


Graf č. 12: *Absolvování výcviku na cvičišti v autoškole – starší řidiči*

Z grafů č. 11 a č. 12 je zřejmé, že starší generace řidičů ve větší míře, 54 % respondentů, absolvovala v autoškole výcvik na cvičišti předtím, než byli vpuštěni s vozidlem do silničního provozu. Z mladších řidičů výcvikem na cvičišti prošlo v autoškole 47 %. V této oblasti situace není tak špatná jako u výcviku na trenažéru. Opět se ale ukazuje klesající kvalita výcviku v autoškolách. Nepovažují za bezpečné, že jsou žáci autoškoly vpuštěni do silničního provozu, aniž by si nacvičili základní ovládání vozidla na bezpečném místě mimo silniční provoz.

Hypotéza H4: Většina řidičů v rámci autoškoly absolvovala výcvik na cvičišti, **hypotéza se nepotvrdila.**

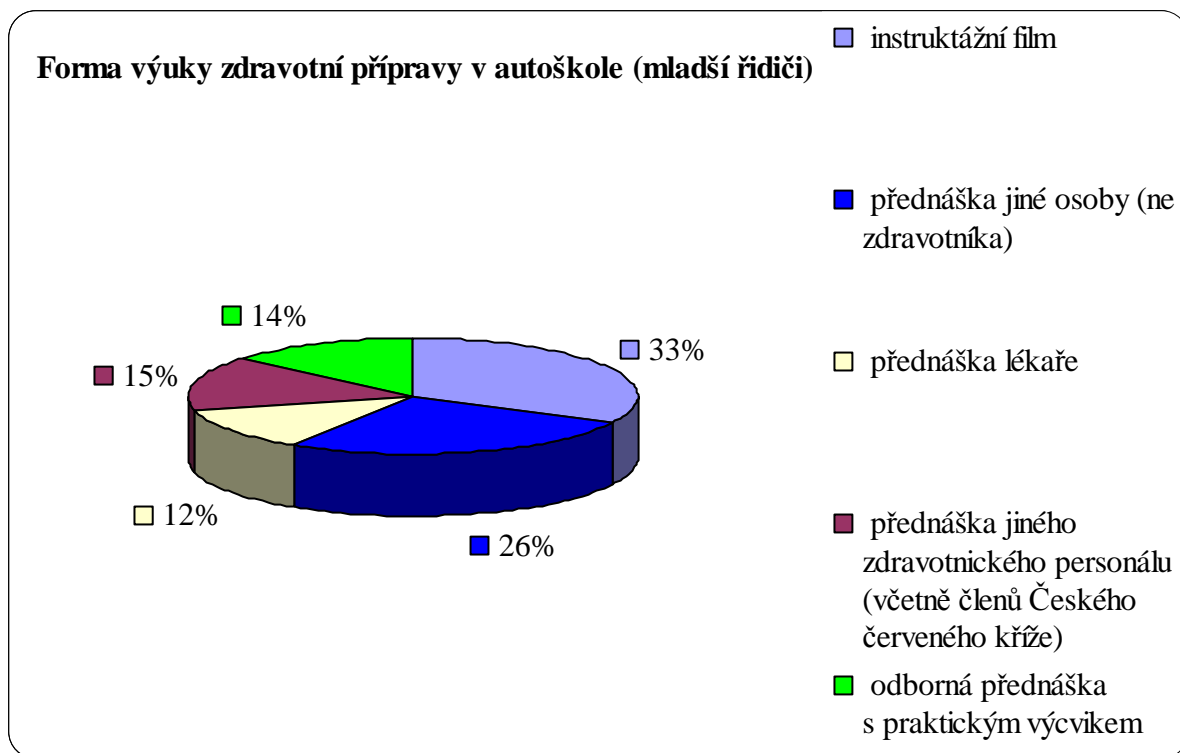
Otázka č. 5: zněla: Prodělala většina řidičů v autoškole odbornou zdravotní přípravu s praktickým výcvikem?



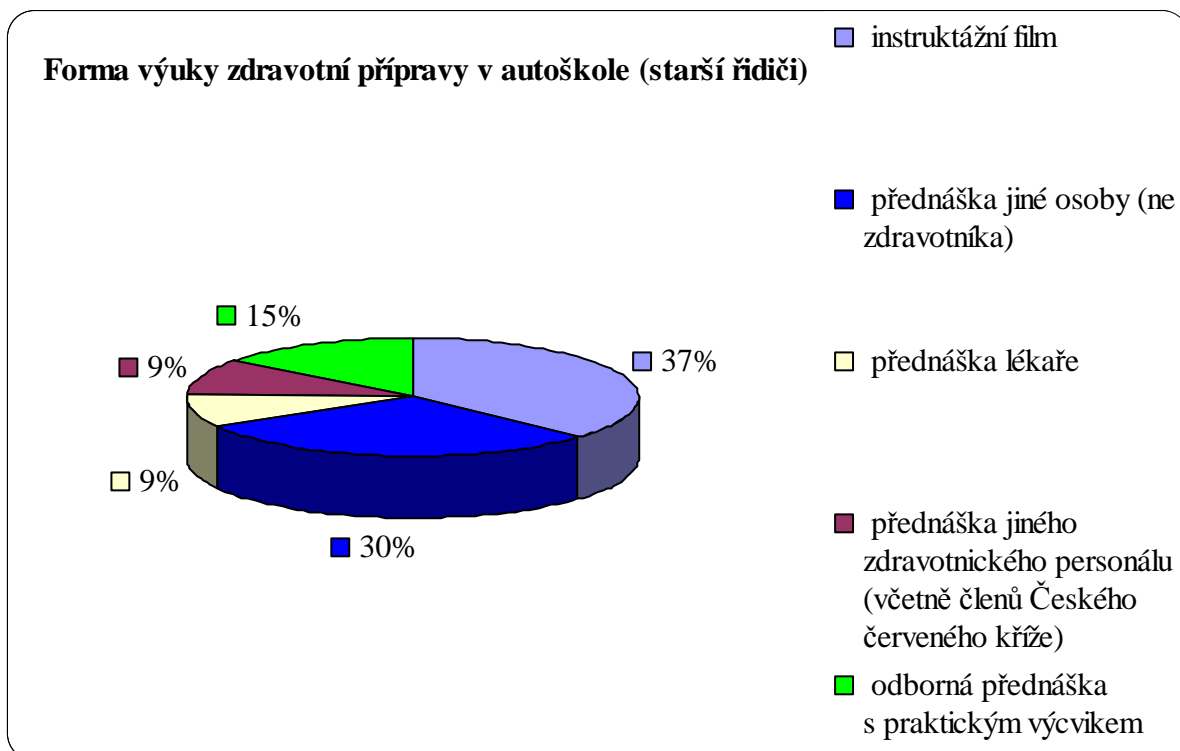
Graf č. 13: *Forma výuky zdravotní přípravy*

Z grafu vyplývá, že pouze 14 % řidičů prodělalo v autoškole odbornou zdravotní přípravu s praktickým výcvikem. Dalších 24 % řidičů alespoň prošlo odbornou zdravotní přípravou v autoškole. U celých 62 % řidičů probíhala zdravotní příprava formou instruktážního filmu anebo přednáškou laické osoby. Tento výsledek rozhodně není uspokojivý. Řidiči ovládají první pomoc v lepším případě alespoň teoreticky, ale nejsou schopni ji účinně prakticky poskytnout.

Následující grafy poslouží k porovnání rozdílů u mladších a starších řidičů ve výuce zdravotní přípravy v autoškole.



Graf č. 14: *Forma výuky zdravotní přípravy – mladší řidiči*



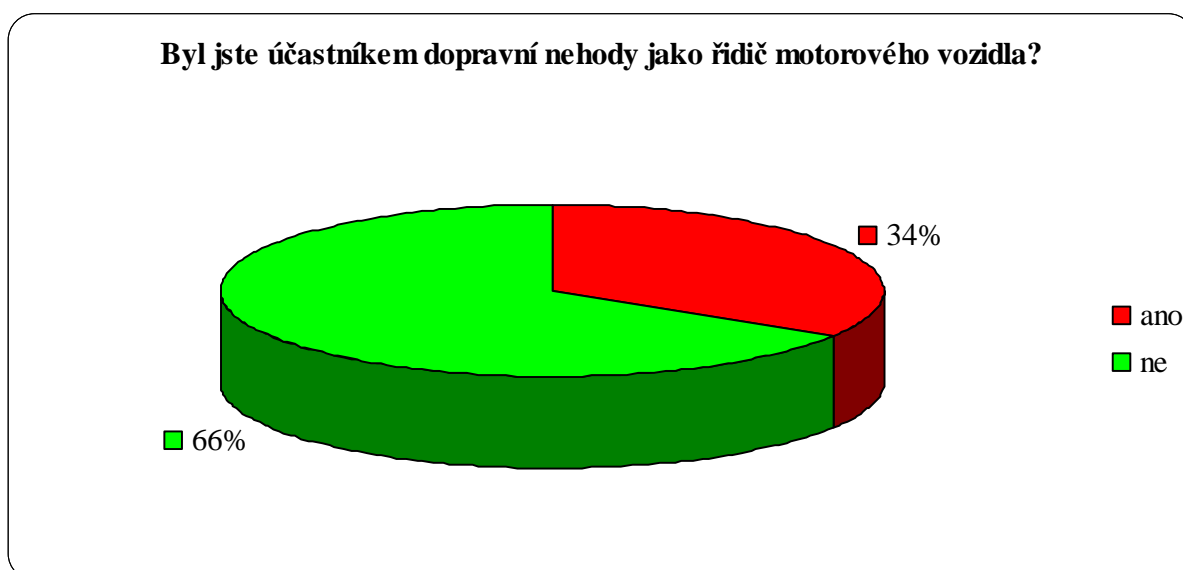
Graf č. 15: *Forma výuky zdravotní přípravy – starší řidiči*

Jak z grafu č. 14 a č. 15 vyplývá, je oblast zdravotní přípravy asi jedinou oblastí výuky v autoškolách, kde dochází k pozitivnímu posunu ve výchově řidičů. U mladších řidičů

dochází k upouštění koncepce výuky formou instruktážních filmů (33 % u mladších řidičů oproti 37 % u starších řidičů) a také dochází k opouštění formy přednášek laiků – nezdravotnického personálu (26 % u mladších řidičů oproti 30 % u starších řidičů). Také dochází k pozitivnímu posunu ve výuce formou přednášky zdravotnického personálu, kdy se tento podíl zvýšil na 15 % u mladších řidičů oproti 9 % u starších řidičů. Rovněž jsou více do výuky zdravotní přípravy (první pomoci) zapojeni lékaři, kdy jejich podíl stoupl u mladších řidičů na 12 % z 9 % u starších řidičů. Oblast odborné přednášky s praktickým výcvikem však zůstává téměř beze změny. Touto formou výuky prošlo 15 % starších řidičů a 14 % mladších řidičů. Toto může potvrzovat tvrzení odborníků, která se v poslední době objevují, že čeští řidiči často sice mají teoretické znalosti poskytování první pomoci, ale neumí ji často prakticky poskytnout, případně se bojí poskytnout první pomoc, což je také jedním z důvodů, proč první pomoc někdy neposkytnou vůbec.

Hypotéza H5: Většina řidičů neprodělala v autoškole odbornou zdravotní přípravu s praktickým výcvikem, **hypotéza se potvrdila.**

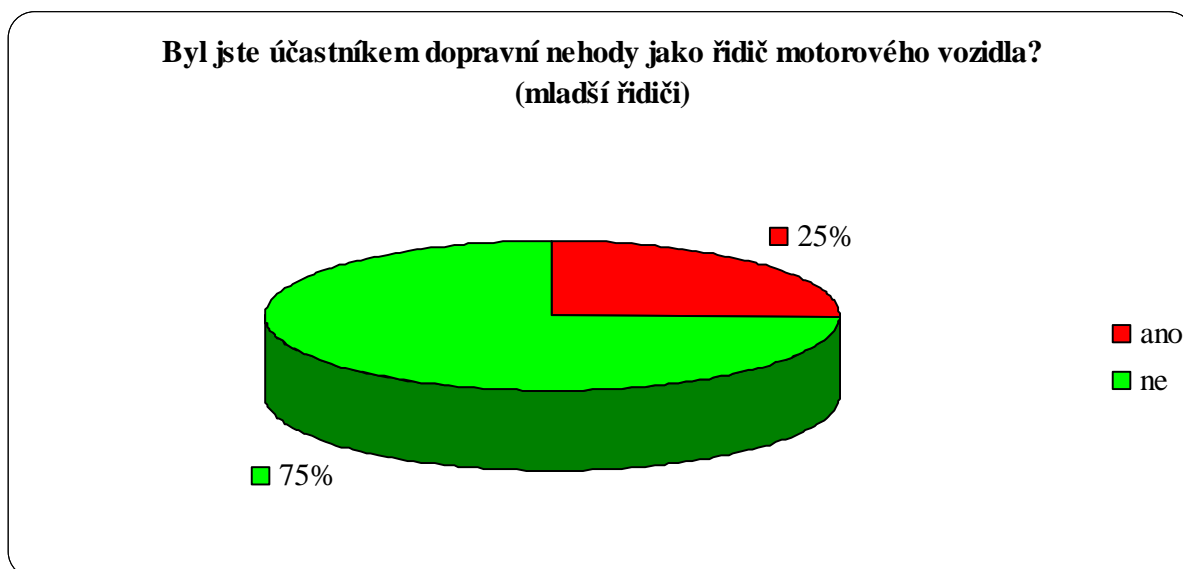
Otázka č. 6: zněla: Byla většina řidičů již účastníkem dopravní nehody jako řidič motorového vozidla?



Graf č. 16: Účast na dopravní nehodě jako řidič motorového vozidla

Z grafu vyplývá, že dvě třetiny řidičů nebyly účastníkem dopravní nehody jako řidič motorového vozidla. Tento výsledek lze považovat za uspokojivý.

Nyní porovnávám výsledky mladších a starších řidičů, zda již byli účastníky dopravní nehody a počet dopravních nehod, na kterých měli účast.



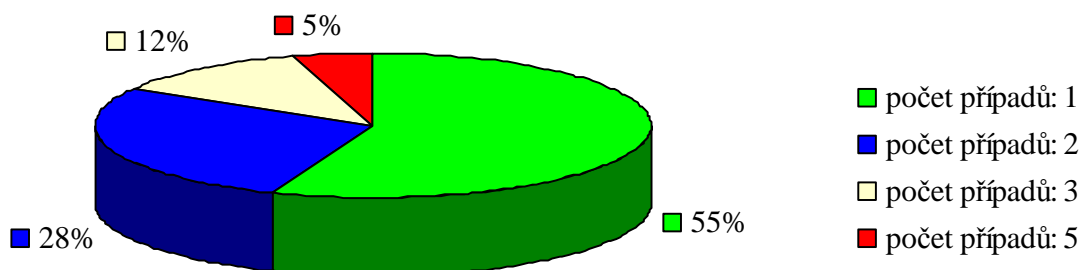
Graf č. 17: Účast na dopravní nehodě jako řidič motorového vozidla – mladší řidiči



Graf č. 18: Účast na dopravní nehodě jako řidič motorového vozidla – starší řidiči

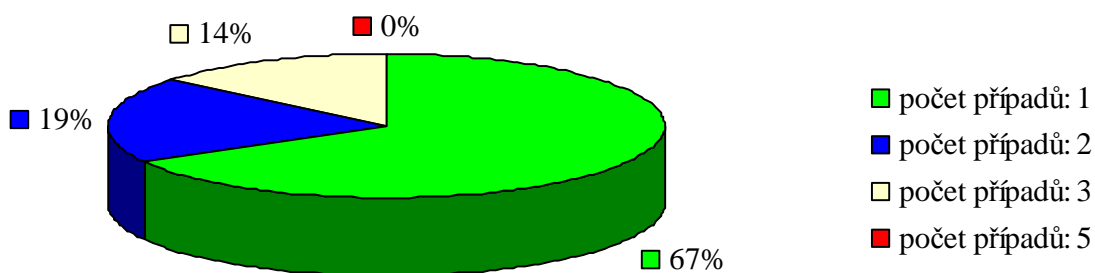
Další grafy znázorňují počet případů dopravních nehod, na kterých měli tito řidiči účast.

Počet případů účasti na dopravní nehodě jako řidič motorového vozidla



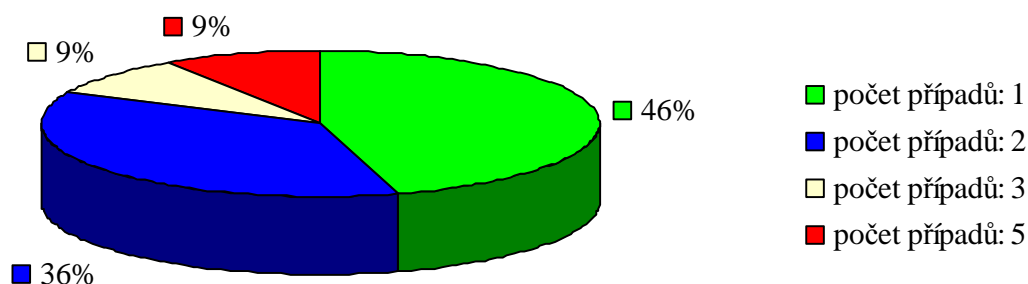
Graf č. 19: Účast na dopravní nehodě jako řidič motorového vozidla

Počet případů účasti na dopravní nehodě jako řidič motorového vozidla (mladší řidiči)



Graf č. 20: Účast na dopravní nehodě jako řidič motorového vozidla – mladší řidiči

**Počet případů účasti na dopravní nehodě jako řidič motorového vozidla
(starší řidiči)**

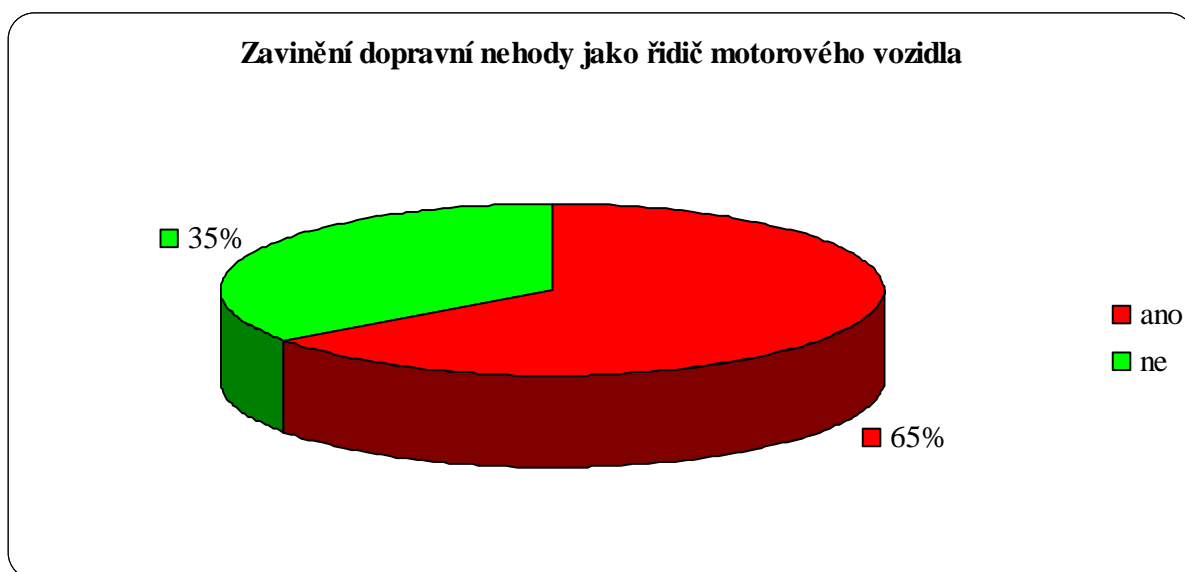


Graf č. 21: Účast na dopravní nehodě jako řidič motorového vozidla – starší řidiči

Jak z těchto grafů vyplývá, již celá čtvrtina mladších řidičů měla účast na dopravní nehodě v pozici řidiče motorového vozidla. U starších řidičů se jedná o rovnou polovinu. Nejčastěji měli řidiči účast na dopravní nehodě v jednom případě, v 55 %. Z toho mladší řidiči v 67 % případů a starší řidiči ve 46 % případů. Na dvou dopravních nehodách mělo účast celkem 28 % dotázaných řidičů. Mladší řidiči v 19 % a starší řidiči v 36 %. Na třech dopravních nehodách mělo účast celkem 12 % řidičů. Z mladších řidičů již mělo účast na třech dopravních nehodách 14 % těchto řidičů, u starších řidičů se jedná o 9 % řidičů. Na pěti dopravních nehodách mělo účast 9 % starších řidičů, mladší řidiči neměli účast na více než třech dopravních nehodách. U starších řidičů je tento výsledek ovlivněn jejich delší dobou, po kterou se v silničním provozu pohybují. Výsledek 25 % mladších řidičů co by účastníků dopravní nehody v pozici řidiče, však není uspokojivý. Rovněž je znepokojivý, že 33 % mladších řidičů, kteří měli účast na dopravní nehodě, se takové události zúčastnili již opakovaně.

Hypotéza H6: Většina řidičů již byla účastníkem dopravní nehody jako řidiči motorového vozidla, **hypotéza se nepotvrdila.**

Otázka č. 7 zněla: Řidiči, kteří byli účastníkem dopravní nehody, byli také většinou jejími viníky?

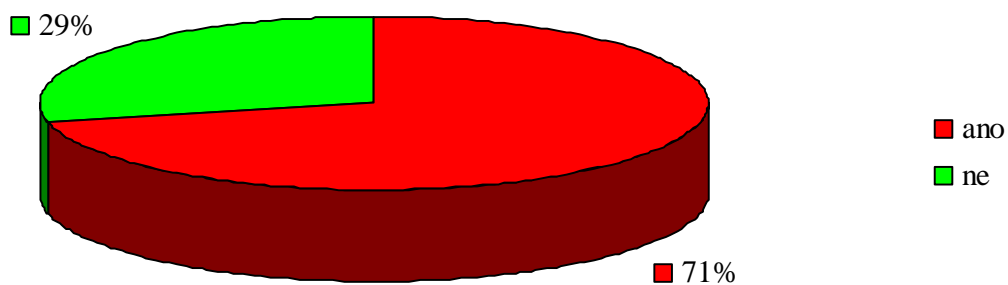


Graf č. 22: *Zavinění dopravní nehody jako řidič motorového vozidla*

Z grafu vyplývá, že téměř dvě třetiny řidičů (65 %) z těch, kteří již byli účastníky dopravní nehody jako řidič motorového vozidla, ji také zavinilo. Tento výsledek nelze považovat za uspokojivý.

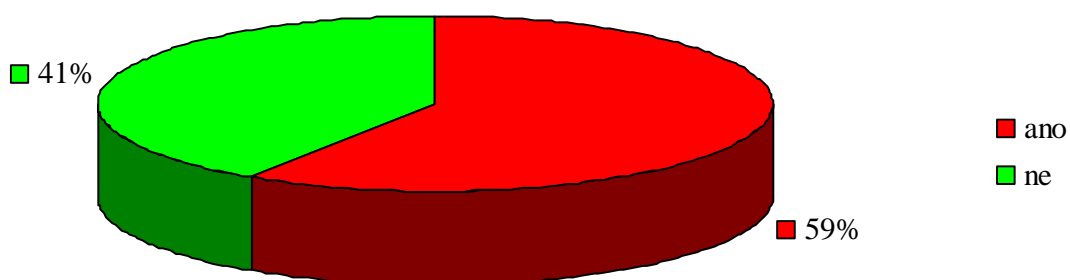
Další grafy znázorňují zavinění dopravní nehody řidiči motorových vozidel mladšími a staršími řidiči, tzv. profesionálními řidiči a neprofesionálními řidiči a také počet zaviněných případů.

Zavinění dopravní nehody jako řidič motorového vozidla (mladší řidiči)



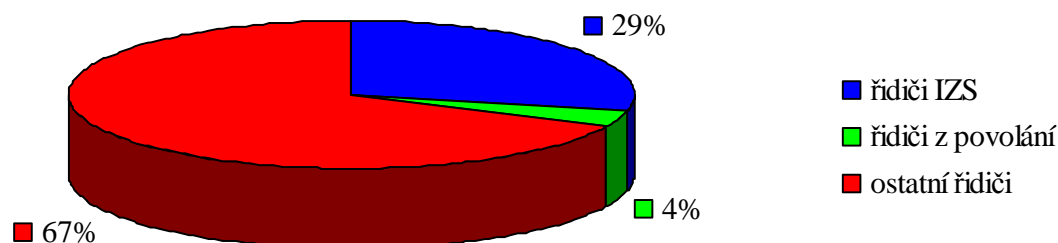
Graf č. 23: Zavinění dopravní nehody jako řidič motorového vozidla – mladší řidiči

Zavinění dopravní nehody jako řidič motorového vozidla (starší řidiči)



Graf č. 24: Zavinění dopravní nehody jako řidič motorového vozidla – starší řidiči

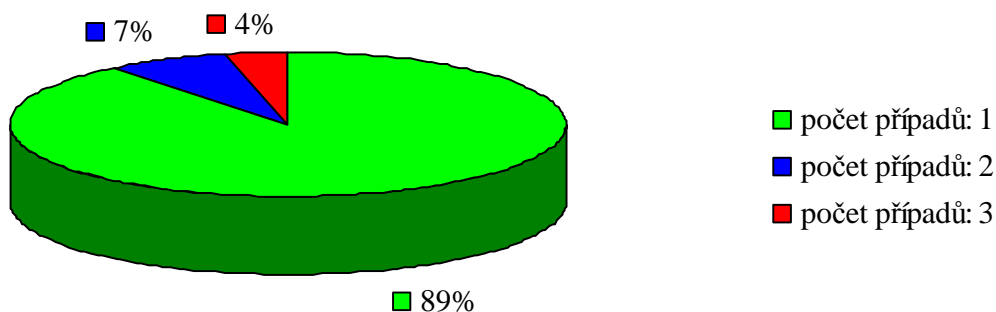
Zavinění dopravní nehody dle kategorie řidičů



Graf č. 25: Zavinění dopravní nehody jako řidič motorového vozidla – dle kategorie řidičů

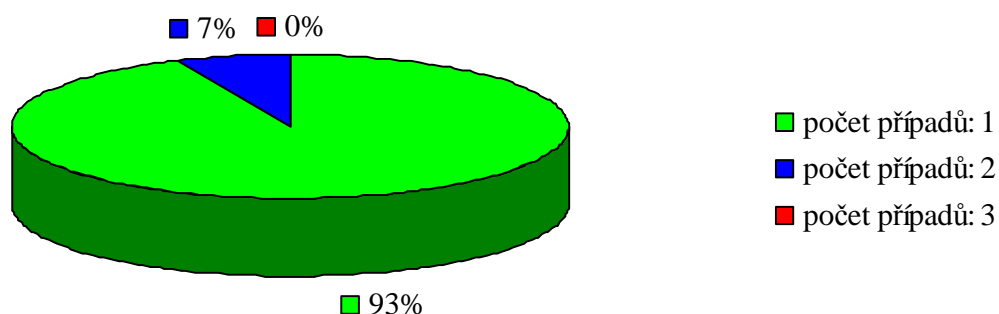
Z uvedených grafů vyplývá, že 71 % mladších řidičů, kteří měli účast na dopravní nehodě, ji také zavinili. Ze starších řidičů majících účast na dopravní nehodě ji zavinilo 59 %. Dopravní nehody se samozřejmě nevyhýbají ani tzv. řidičům – profesionálům. Jak je však z grafu č. 25 patrné, profesionální řidiči (33 %) zaviní mnohem méně dopravní nehod než ostatní řidiči, neprofesionálové (67 %). Je však znepokojivé, že téměř ¾ mladších řidičů, účastníků dopravní nehody, jsou také jejími viníky. Podle mého názoru to svědčí o snižující se kvalitě dopravní výchovy, které se mladším řidičům dostalo.

Počet případů zavinění dopravní nehody jako řidič motorového vozidla



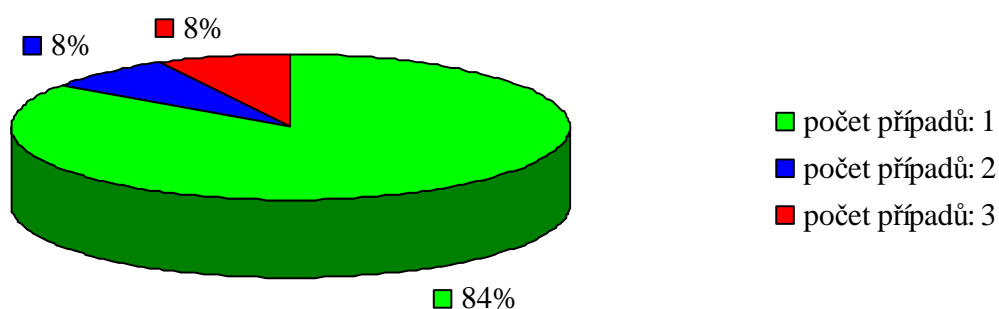
Graf č. 26: Počet případů zaviněných dopravní nehod řidiči

**Počet případů zavinění dopravní nehody jako řidič motorového vozidla
(mladší řidiči)**



Graf č. 27: Počet případů zaviněných dopravní nehod – mladší řidiči

**Počet případů zavinění dopravní nehody jako řidič motorového vozidla
(starší řidiči)**

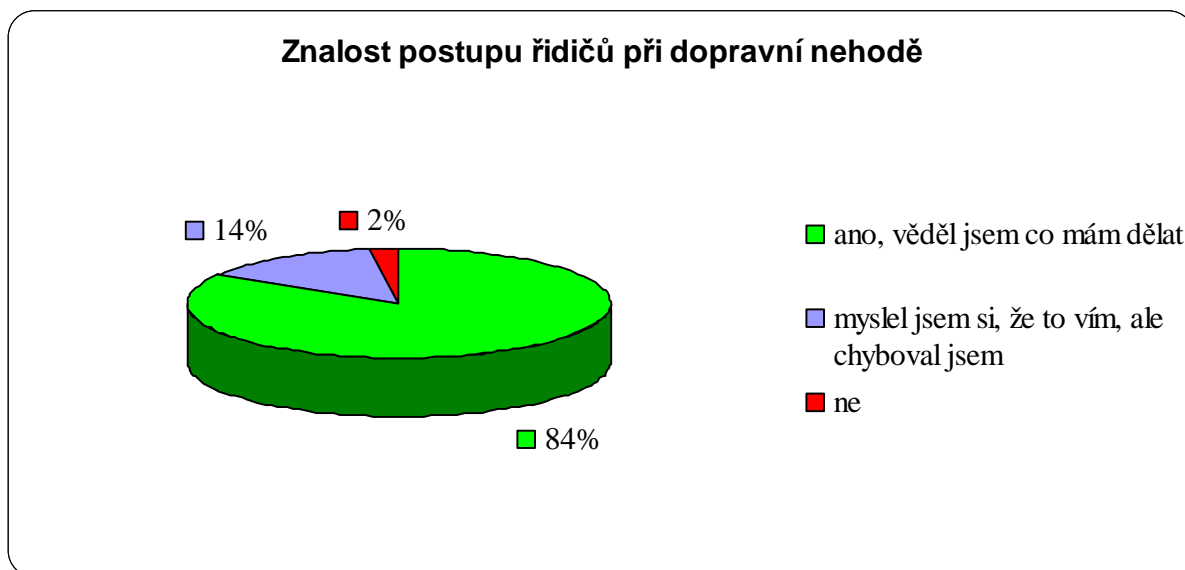


Graf č. 28: Počet případů zaviněných dopravní nehod – starší řidiči

Řidiči, kteří zavinili dopravní nehodu, ji nejčastěji zavinili v jednom případě, celkově v 89 % zavinění. Dvě dopravní nehody zavinilo 7 % řidičů a tři dopravní nehody pak zavinila 4 % řidičů. Starší řidiči zavinili jednu dopravní nehodu, tj. 84 % řidičů. Dvě a tři dopravní nehody zavinilo shodně 8 % řidičů. Výsledek je ovlivněn délkou řidičské praxe těchto řidičů a jejich delší dobou pobytu v silničním provozu. Z mladších řidičů 93 % zavinilo 1 dopravní nehodu. Je však znepokojivé, že 7 % mladších řidičů během své krátké řidičské kariéry dopravní nehodu již zavinilo opakovaně, konkrétně již dvě dopravní nehody. Tento výsledek rovněž vypovídá o dopravní vychovanosti těchto řidičů a o výchově, jenž se jim dostalo.

Hypotéza H7: Řidiči, kteří byli účastníkem dopravní nehody, byli také většinou jejími viníky, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 8 zněla: Ví řidiči, co mají při dopravní nehodě dělat?

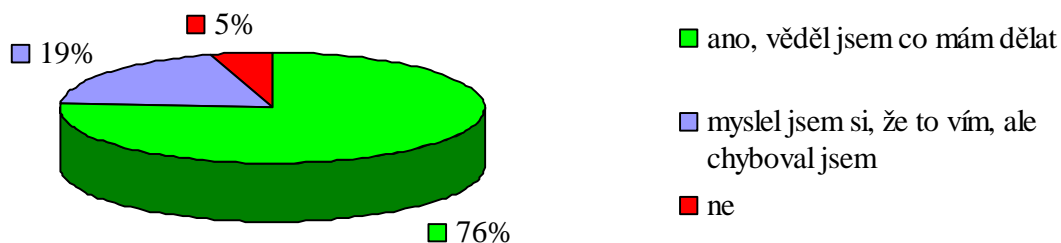


Graf č. 29: Znalost postupu při dopravní nehodě

Z grafu vyplývá, že absolutní většina řidičů, 84 % z těch, kteří již měli účast na dopravní nehodě, věděla, co má dělat. Pouze 14 % z řidičů chybovalo a pouhá 2 % nevěděla, co má dělat. Tento výsledek je uspokojivý. Řidiči, účastníci dopravní nehody, vědí, co mají při dopravní nehodě dělat.

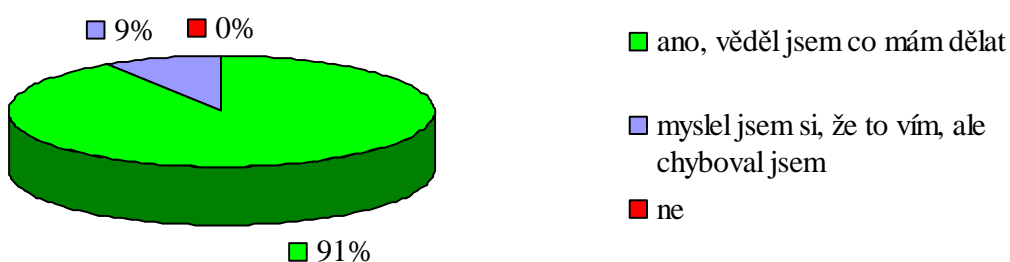
Následující grafy nabízí srovnání mladších a starších řidičů, účastníků dopravní nehody, v oblasti znalosti postupu při dopravní nehodě.

Znalost postupu řidičů při dopravní nehodě (mladší řidiči)



Graf č. 30: Znalost postupu při dopravní nehodě – mladší řidiči

Znalost postupu řidičů při dopravní nehodě (starší řidiči)



Graf č. 31: Znalost postupu při dopravní nehodě – starší řidiči

Zejména starší řidiči, mající účast na dopravní nehodě, znají postup při dopravní nehodě, 91 % starších řidičů uvedlo, že věděli, co mají při dopravní nehodě dělat. Zbývajících 9 % těchto řidičů pak mělo alespoň nějaké znalosti, kdy se domnívali, že vědí, co mají dělat, ale chybovali. Za to u mladších řidičů 76 % uvedlo, že vědělo co má při dopravní nehodě dělat, 19 % se domnívalo, že postup zná a 5 % mladších řidičů uvedlo, že postup neznalo. Domnívám se, že zejména mladší řidiči, u nichž proběhl výcvik relativně nedávno, by postup při dopravní nehodě měli znát mnohem lépe než starší řidič a ne naopak. Dle mého názoru to rovněž ukazuje, že starší řidiči prodělali kvalitnější dopravní výchovu než mladší řidiči.

Hypotéza H8: Řidiči vědí, co mají při dopravní nehodě dělat, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 9 zněla: Absolvovala většina řidičů nějaké další školení nebo výcvik po získání řidičského oprávnění?

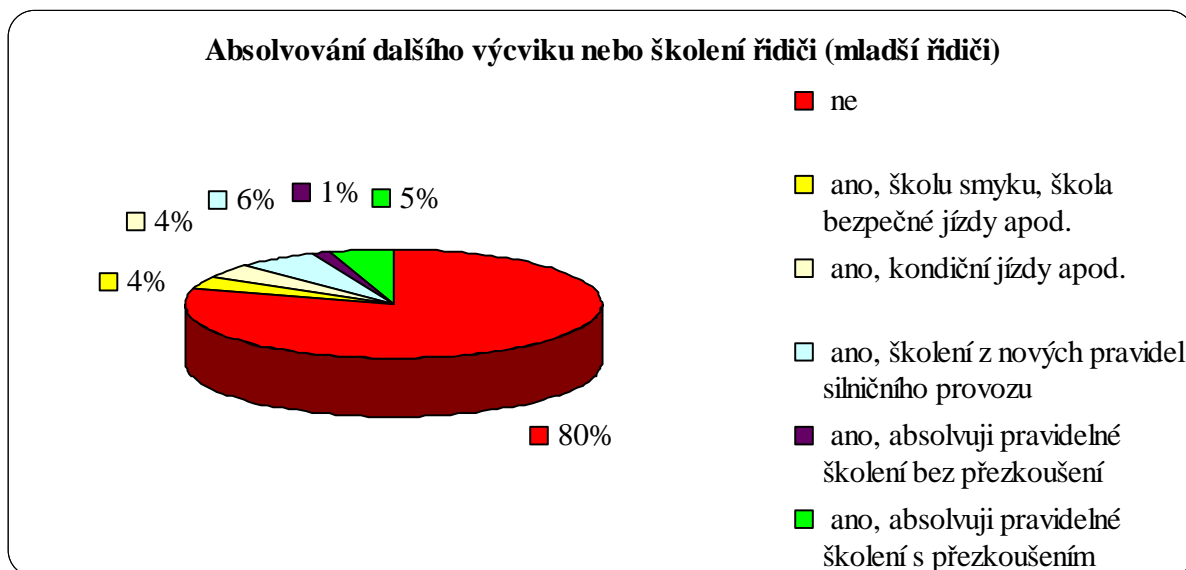


Graf č. 32: *Absolvování dalšího školení nebo výcviku řidiči*

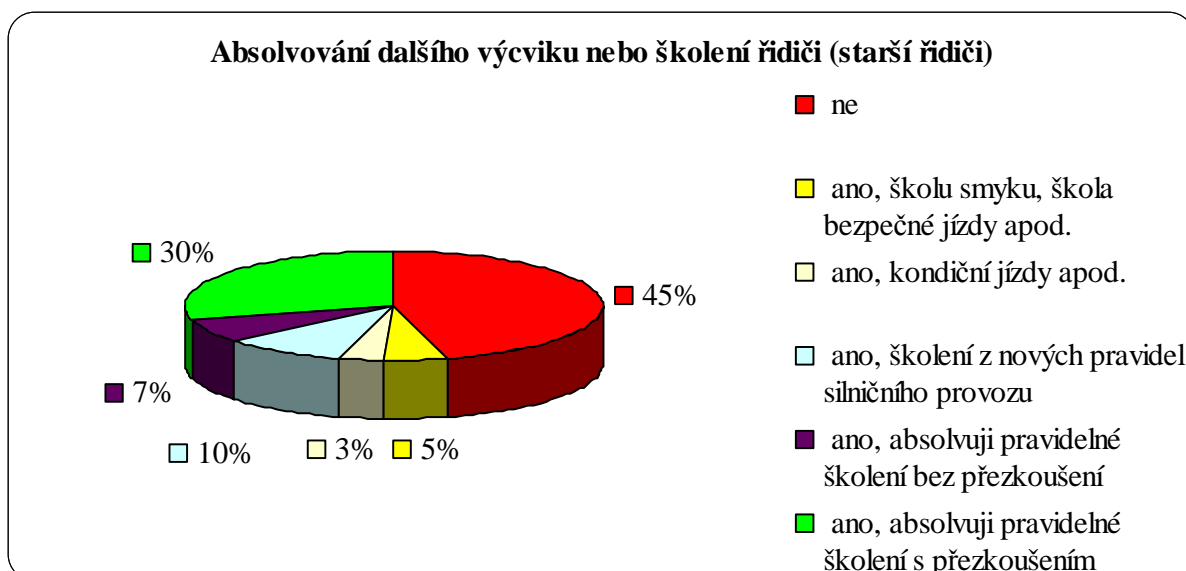
Z grafu vyplývá, že téměř dvě třetiny řidičů poté co absolvovali autoškolu a získali řidičský průkaz již žádné další školení nebo výcvik neabsolvovali, jedná se o 64 % řidičů. Pouze 16 % řidičů absolvuje pravidelné školení s přezkoušením. K nim ještě můžeme připočítat 4 % řidičů, kteří alespoň absolvují pravidelné školení, i když bez přezkoušení.

Tento výsledek je rozhodně neuspokojivý.

Na následujících grafech lze porovnat přístup k dalšímu vzdělávání u mladších a starších řidičů a také podle toho, zda se jedná o řidiče tzv. profesionální a neprofesionální.



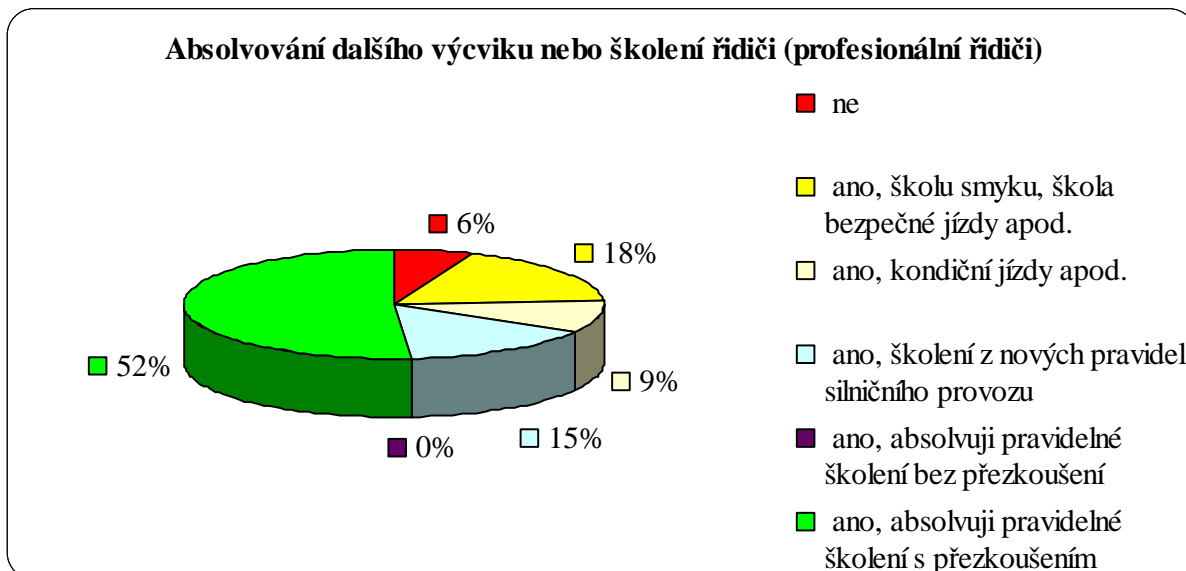
Graf č. 33: Absolvování dalšího školení nebo výcviku mladšími řidiči



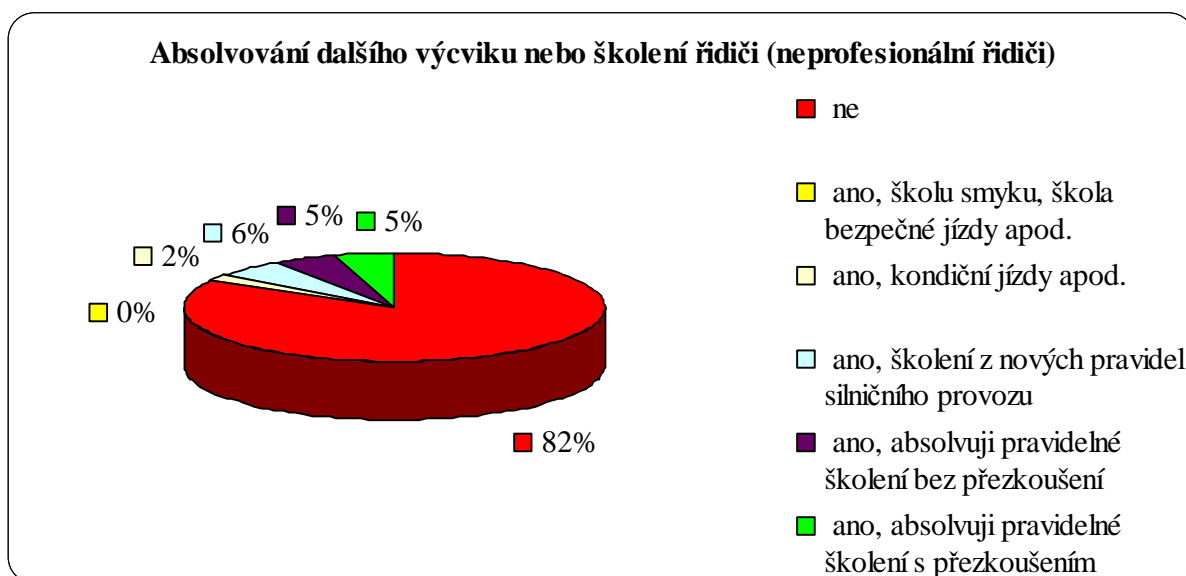
Graf č. 34: Absolvování dalšího školení nebo výcviku staršími řidiči

Z uvedených grafů č. 33 a č. 34 vyplývá, že z mladších řidičů neprošlo žádným dalším školením nebo výcvikem 80 % z nich. Alespoň 6 % mladších řidičů absolvuje pravidelné školení, ať už s přezkoušením nebo bez něj. Zbývajících 14 % mladších řidičů absolvovalo alespoň nějaké další školení nebo výcvik. U starších řidičů je situace o poznání lepší. Následným školením nebo výcvikem neprošlo 45 % řidičů. Pravidelné školení s přezkoušením absolvuje 30 % starších řidičů a dalších 7 % prodělává pravidelné školení bez přezkoušení. Ze zbývajících řidičů se 10 % nechalo proškolit z nových pravidel silničního provozu, 3 % řidičů absolvovalo kondiční jízdy a dalších 5 % starších řidičů absolvovalo

výcvik typu školy smyku, bezpečné jízdy apod. Z těchto výsledků lze vyvodit závěr, že starší řidiči zaujímají kritičtější postoj ke svému vzdělání řidiče a častěji absolvují další výcvik či školení i přesto, že již dávno získali řidičské oprávnění a mají větší řidičskou praxi.



Graf č. 35: *Absolvování dalšího školení nebo výcviku profesionálními řidiči*



Graf č. 36: *Absolvování dalšího školení nebo výcviku neprofesionálními řidiči*

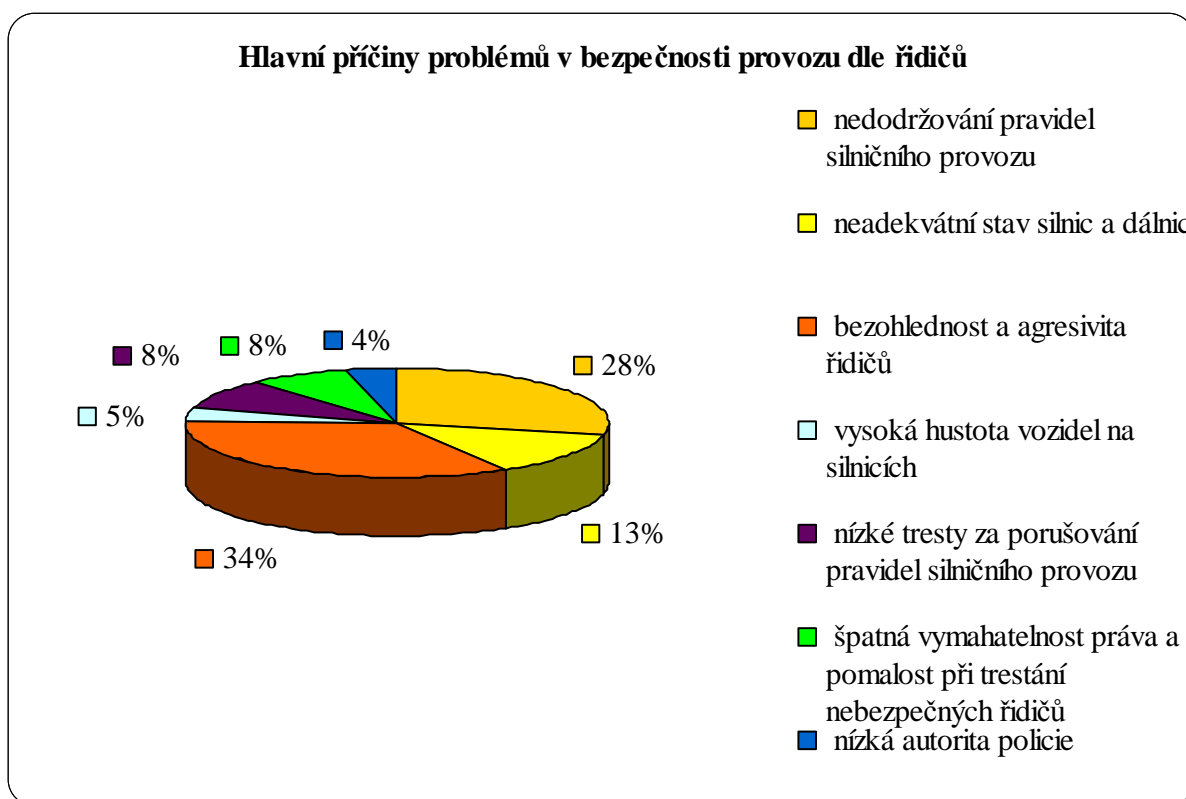
Z uvedených grafů je patrné, že situace v oblasti následného vzdělávání řidičů je lepší u řidičů profesionálů. Pravidelné školení s přezkoušením absolvuje 52 % z nich. Další řidiči absolvovali jiné druhy školení či výcviku a pouze 6 % z těchto řidičů neabsolvovalo další školení nebo výcvik. Výsledek u této kategorie řidičů je částečně ovlivněn tím, že další

vzdělávání těchto řidičů vyžadují předpisy o zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Často se však tito řidiči vzdělávají i nad rámec těchto zákonných požadavků.

Mnohem varovnějšími jsou výsledky u skupiny řidičů neprofesionálů. Z těchto řidičů absolvuje pravidelné školení s přezkoušením a bez přezkoušení shodně pouze 5 % řidičů. Z nových pravidel silničního provozu se po získání řidičského oprávnění nechalo proškolit pouze 6 % těchto řidičů a 2 % řidičů pak po výcviku absolvovalo, alespoň kondiční jízdy nebo obdobný výcvik. Celých 82 % řidičů neprofesionálů žádné další školení či výcvik po získání řidičského oprávnění neabsolvovalo. Takový výsledek považuji za alarmující. Domnívám se, že i neprofesionální řidiči by měli povinně absolvovat další pravidelné vzdělávání řidičů, případně pravidelné přezkoušení. Jsem zastáncem takových návrhů a domnívám se, že by se mohlo jednat o jedno z opatření, které by mohly vést ke snížení dopravní nehodovosti.

Hypotéza H9: Většina řidičů po získání řidičského oprávnění již neabsolvovala žádné další školení nebo výcvik, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 10 zněla: Co považují řidiči za hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích?



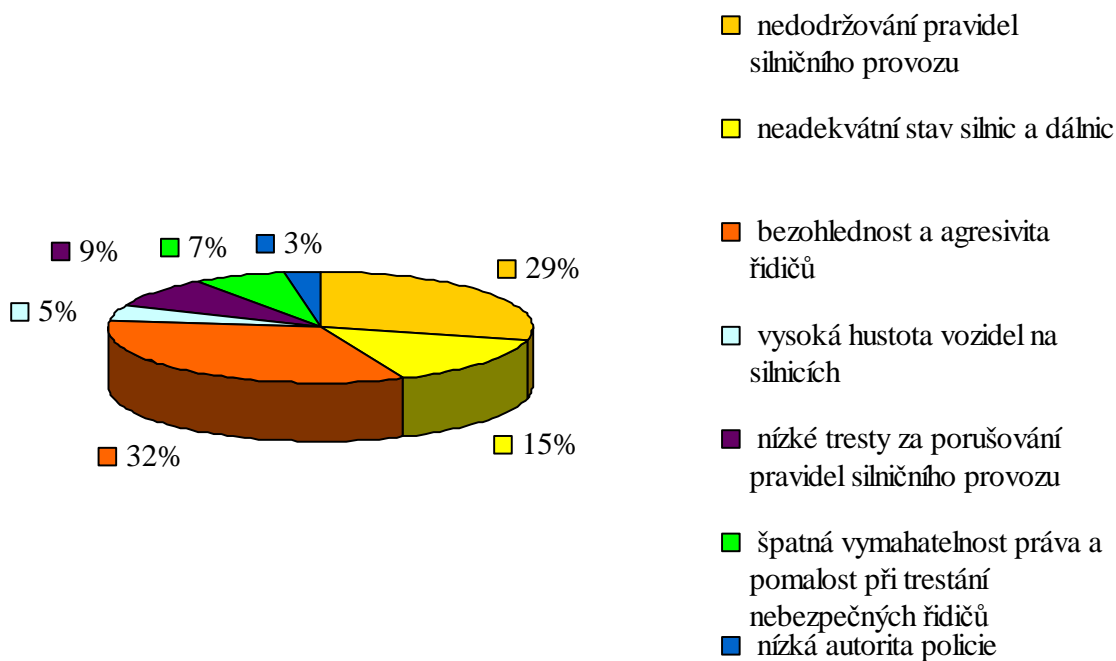
Graf č. 37: Hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu dle řidičů

Z grafu vyplývá, že řidiči považují za hlavní příčinu bezohlednost a agresivitu řidičů, a to ve 34 % odpovědí. S 28 % tuto odpověď následuje nedodržování pravidel silničního provozu a jako problém je také vnímán neadekvátní stav silnic a dálnic pro bezpečný silniční provoz a to ve 13 % odpovědí.

Tento výsledek lze považovat za uspokojivý. Řidiči si uvědomují, že nedodržování pravidel, bezohlednost a agresivita jsou hlavní příčiny problémů s bezpečností na našich silnicích.

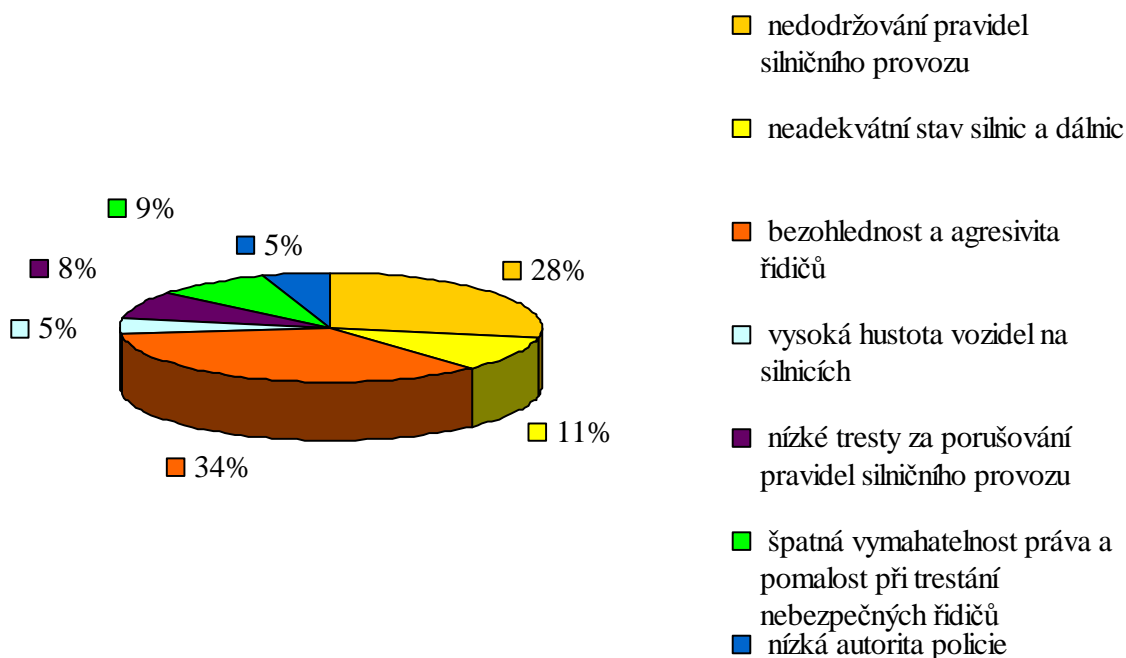
Na následujících grafech lze porovnat, co jako hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu vnímají mladší a starší řidiči.

Hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu dle řidičů (mladší řidiči)



Graf č. 38: Hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu dle řidičů – mladší řidiči

Hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu dle řidičů (starší řidiči)

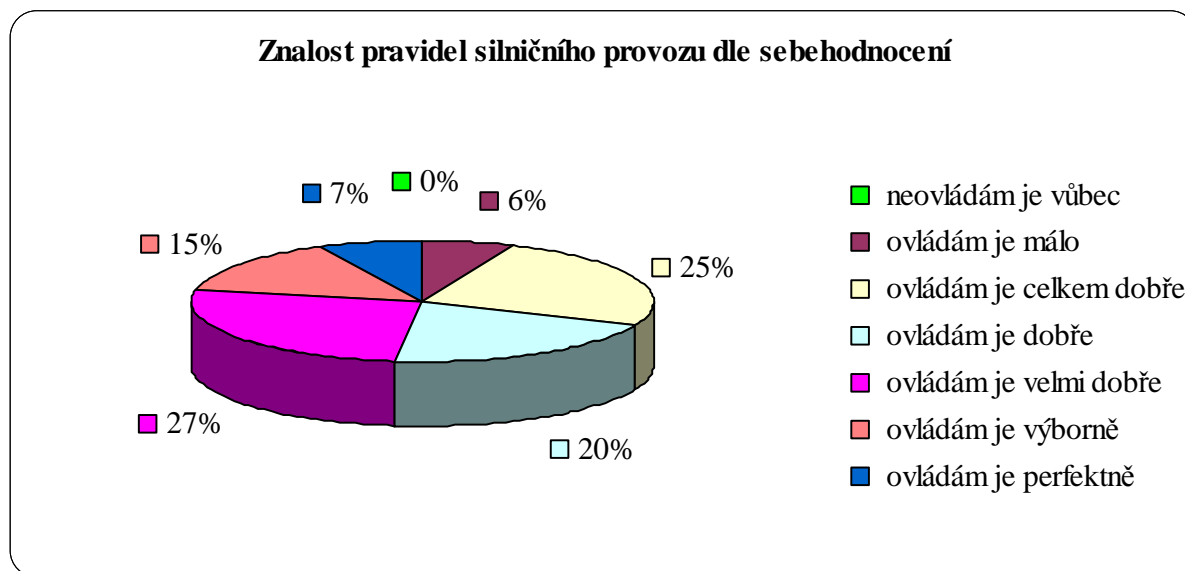


Graf č. 39: Hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu dle řidičů – starší řidiči

Z grafů č. 38 a č. 39 je zřetelné, že obě kategorie považují za hlavní příčiny problém v bezpečnosti silničního provozu shodně bezohlednost a agresivitu řidičů (u mladších řidičů 32 % a u starších řidičů 34 %). Další hlavní příčinu pak řidiči obou kategorií spatřují v nedodržování pravidel silničního provozu, u mladších řidičů je výsledek 29 % a u starších řidičů pak 28 %. Více mladších řidičů (15 %) vnímá jako nebezpečí pro bezpečnost silničního provozu také neadekvátní stav silnic a dálnic v ČR, u starších řidičů se jedná o 11 %. Starší řidiči také více vnímají jako příčinu problému v bezpečnosti silničního provozu špatnou vymahatelnost práva a pomalost trestání řidičů (9 %, u mladších řidičů 7 %), nízké tresty za porušování pravidel silničního provozu (8 %, u mladších řidičů 9 %) a nízkou autoritu policie (5 %, u mladších řidičů 3 %). V hlavních příčinách problémů v bezpečnosti silničního provozu se tedy obě kategorie řidičů vzácně shodují.

Hypotéza H10: Řidiči považují za hlavní příčinu problému v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích bezohlednost a agresivitu řidičů, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 11 zněla: Mají mladší řidiči přehnané sebevědomí ve vztahu ke svým znalostem pravidel silničního provozu?



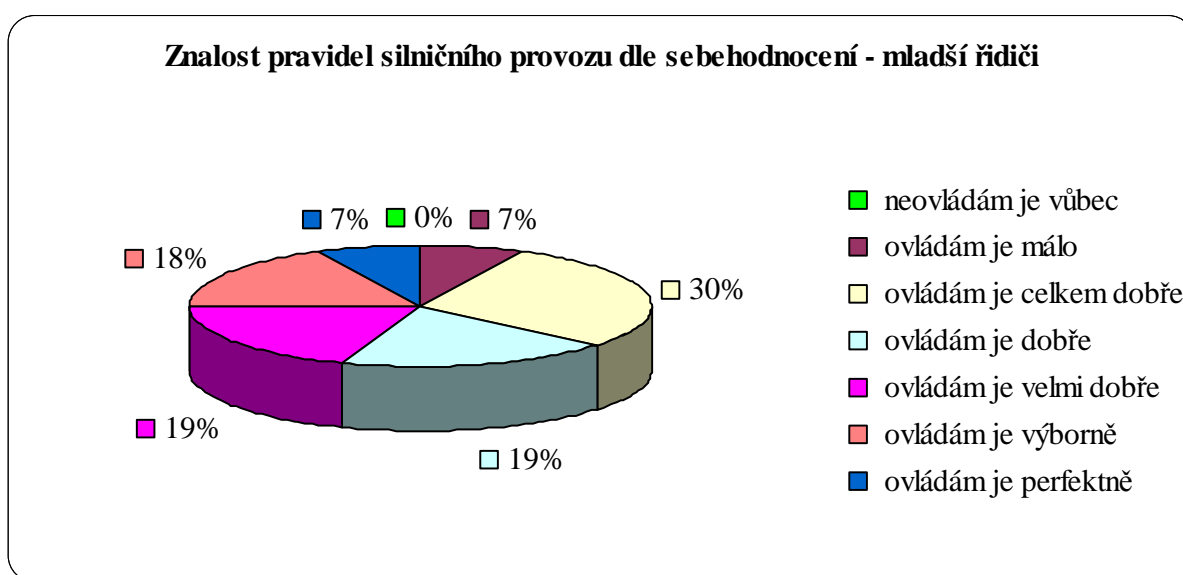
Graf č. 40: Sebehodnocení znalostí pravidel silničního provozu řidiči

Z grafu vyplývá, že řidiči jsou schopni se ke svým znalostem pravidel silničního provozu postavit kriticky. Řidiči v 6 % přiznali, že pravidla ovládají málo, dalších 25 % řidičů

si přiznalo, že pravidla ovládá celkem dobře. Jako dobré své znalosti pravidel považuje 20 % řidičů. Dalších 27 % řidičů pak uvádí, že pravidla silničního provozu znají velmi dobře. Jen 15 % řidičů uvedlo, že pravidla ovládá výborně a 7 % řidičů se domnívá, že ovládá pravidla silničního provozu perfektně.

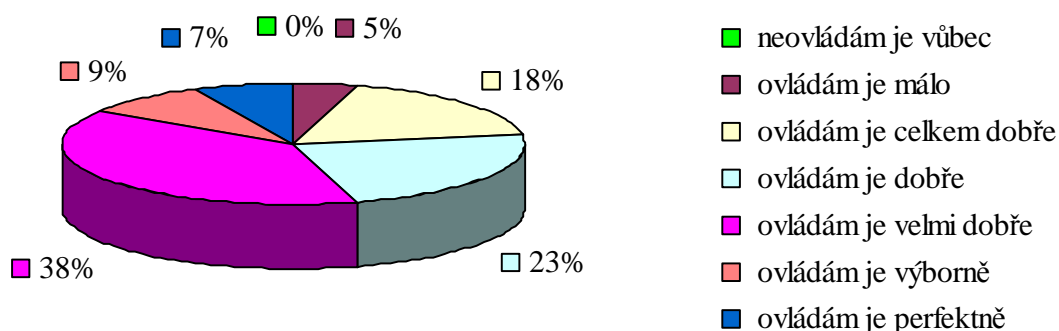
Tento výsledek lze považovat za uspokojivý, neboť řidiči si jsou schopni přiznat, že ve svých znalostech pravidel silničního provozu mají mezery.

Nyní mohu na dalších grafech porovnat, jak o svých znalostech pravidel silničního provozu smýšlejí mladší a starší řidiči.



Graf č. 41: Sebehodnocení znalostí pravidel silničního provozu mladšími řidiči

Znalost pravidel silničního provozu dle sebehodnocení - starší řidiči

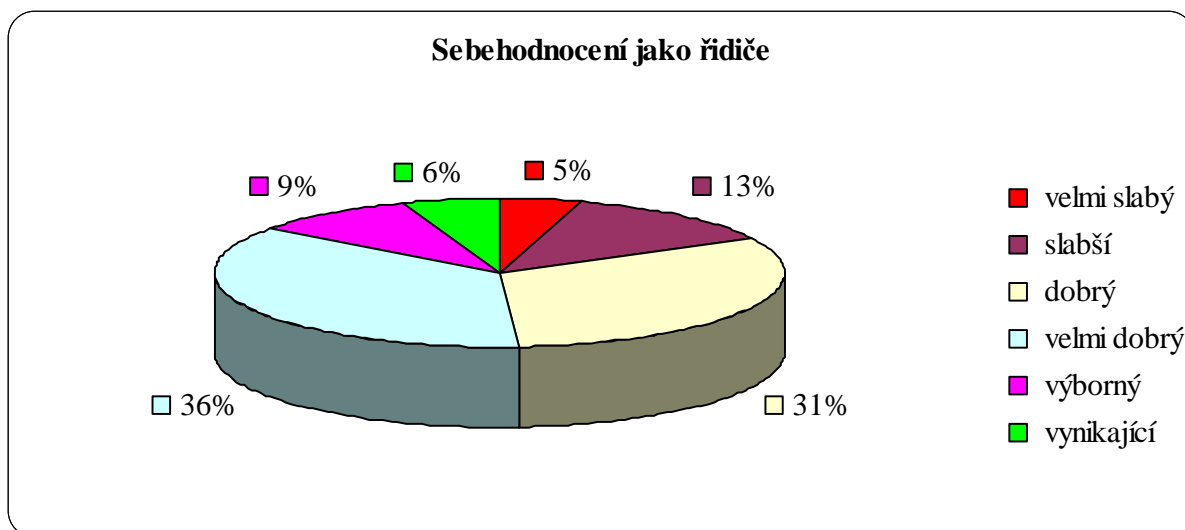


Graf č. 42: Sebehodnocení znalostí pravidel silničního provozu staršími řidiči

Z uvedených grafů č. 41 a č. 42 je patrné, že starší řidiči jsou k sobě kritičtější, ve vztahu ke svým znalostem pravidel silničního provozu. Pouze 7 % starších řidičů uvedlo, že pravidla ovládá perfektně a 9 % řidičů pak uvedlo, že pravidla ovládají výborně. Dalších 38 % starších řidičů uvádí, že pravidla ovládá velmi dobře a 23 % řidičů uvádí, že pravidla ovládá dobře. Starších řidičů, kteří přiznávají, že pravidla silničního provozu ovládají celkem dobře je 18 % a 5 % řidičů přiznává, že pravidla ovládá málo. Z mladších řidičů je 7 % těch, kteří se domnívají, že pravidla ovládají perfektně a 18 % těch, kteří je podle sebe ovládají výborně. Shodný, 19 % podíl mladších řidičů uvádí, že pravidla ovládají velmi dobře a dobře. Dalších 30 % mladších řidičů přiznává, že pravidla ovládají celkem dobře a 7 % těchto řidičů přiznalo, že pravidla ovládá málo. Výsledek u mladších řidičů není uspokojivý. Je s podivem, že v relativně krátké době po absolvování výcviku v autoškole uvádí 37 % mladších řidičů, že pravidla silničního provozu ovládají málo nebo jen celkem dobře. S přihlédnutím k již výše uvedeným výsledkům šetření je rovněž patrné, že mladší řidiči mají přehnané sebevědomí ve vztahu ke svým znalostem pravidel silničního provozu, když 25 % z nich uvádí, že pravidla znají perfektně nebo výborně, na rozdíl od starších řidičů, kteří se takto hodnotí pouze v 16 %.

Hypotéza H11: Mladší řidiči mají přehnané sebevědomí ve vztahu ke svým znalostem pravidel silničního provozu, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 12 zněla: Mají mladší řidiči přehnané sebevědomí ve vztahu k sobě jako řidiči?

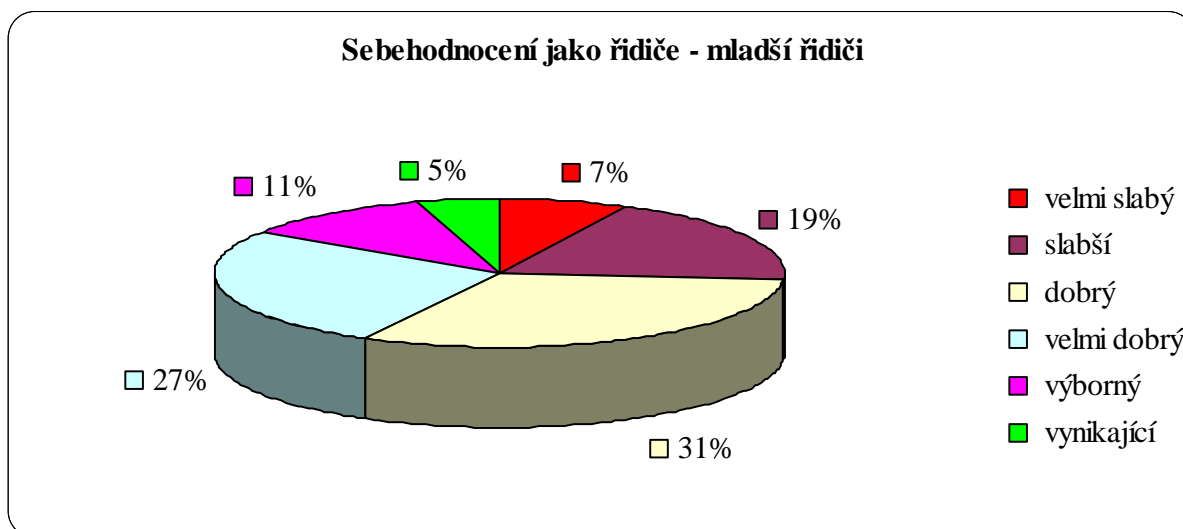


Graf č. 43: *Sebehodnocení jako řidiče*

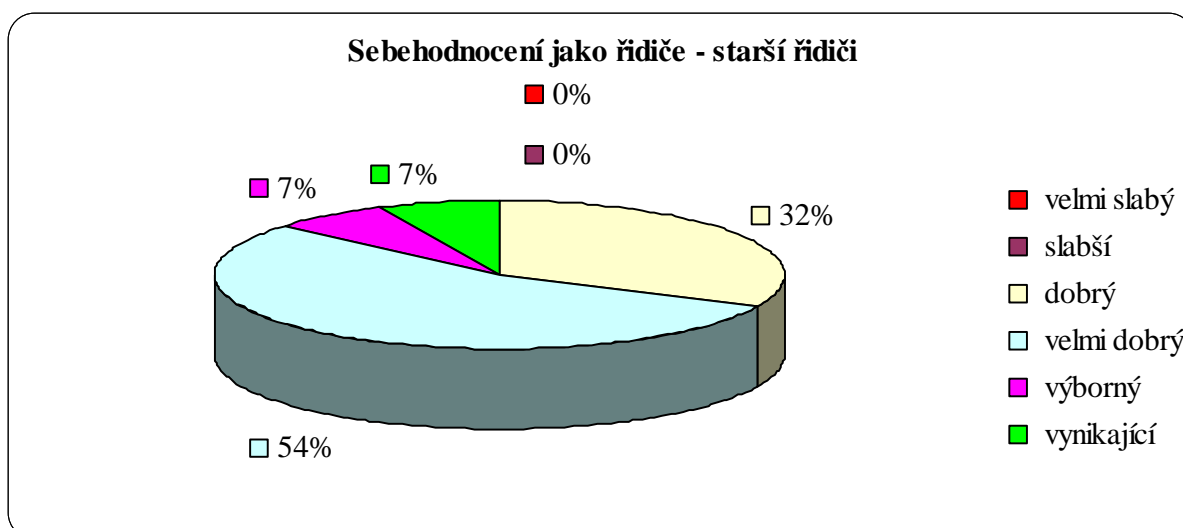
Z grafu vyplývá, že většina řidičů (36 %) se hodnotí jako velmi dobří řidiči, 31 % se hodnotí jako řidiči dobří. Jako slabé řidiče se hodnotí 13 % respondentů a za velmi slabé se označilo 5 % řidičů. Za výborné řidiče se označilo 9 % řidičů a za vynikající řidiče se označilo 6 % řidičů.

Tento výsledek lze považovat za uspokojivý, neboť pouze 15 % všech řidičů se pokládá za řidiče vynikající, případně výborné a naznačuje, že řidiči jsou sami k sobě dostatečně kritičtí.

V následujících grafech srovnávám sebehodnocení mladších a starších řidičů, jak se sami hodnotí jako řidiči.



Graf č. 44: Sebehodnocení jako řidiče – mladší řidiči



Graf č. 45: Sebehodnocení jako řidiče – starší řidiči

Jak lze vypořádat z grafů č. 44 a č. 45 starší řidiči se hodnotí minimálně jako dobří řidiči, a to ve 32 %. Další 54 % starších řidičů se hodnotí jako velmi dobří řidiči. Za výborné a vynikající řidiče se označilo shodně 7 % starších řidičů. U mladších řidičů je výsledek různorodější. Jako velmi slabý řidič se označilo 7 % mladších řidičů, 19 % mladších řidičů se pak hodnotilo jako slabší řidiči. Za dobré řidiče se označilo 31 % mladších řidičů a dalších 27 % mladších řidičů se označilo za řidiče velmi dobré. Jako výborné řidiče se hodnotí 11 % mladších řidičů a 5 % mladších řidičů se považuje za řidiče vynikající. Výsledek šetření lze sice považovat za uspokojivý. Zároveň však lze konstatovat, s přihlédnutím k předchozím výsledkům mladších řidičů, že mladší řidiči o sobě, jako řidiči motorového vozidla, mají přehnané sebevědomí, když se 16 % z nich považuje za řidiče

vynikající a výborné, a rovněž počet mladších řidičů, kteří se považují za řidiče velmi dobré ve výši 27 % je rovněž vysoké.

Hypotéza H12: Mladší řidiči mají přehnané sebevědomí ve vztahu k sobě jako řidiči, **hypotéza se potvrdila.**

7.2.3 Závěry šetření

Hypotéza H1: Řidiči absolvovali dopravní výchovu v rámci svého školního vzdělávání, **hypotéza se potvrdila.**

- Řidiči absolvovali dopravní výchovu v rámci svého školního vzdělávání.

Hypotéza H2: Výcvik většiny řidičů v autoškole trval déle než 2 měsíce, **hypotéza se potvrdila.**

- Výcvik většiny řidičů v autoškole trval déle než 2 měsíce

Hypotéza H3: Většina řidičů v rámci autoškoly absolvovala výcvik na trenažéru, **hypotéza se nepotvrdila.**

- Většina řidičů v rámci autoškoly neabsolvovala výcvik na trenažéru.

Hypotéza H4: Většina řidičů v rámci autoškoly absolvovala výcvik na cvičišti, **hypotéza se nepotvrdila.**

- Většina řidičů v rámci autoškoly neabsolvovala výcvik na cvičišti.

Hypotéza H5: Většina řidičů neprodělala v autoškole odbornou zdravotní přípravu s praktickým výcvikem, **hypotéza se potvrdila.**

- Většina řidičů neprodělala v autoškole odbornou zdravotní přípravu s praktickým výcvikem.

Hypotéza H6: Většina řidičů již byla účastníkem dopravní nehody jako řidiči motorového vozidla, **hypotéza se nepotvrdila.**

- Většina řidičů nebyla účastníkem dopravní nehody jako řidič motorového vozidla.

Hypotéza H7: Řidiči, kteří byli účastníkem dopravní nehody, byli také většinou jejími viníky, **hypotéza se potvrdila.**

- Řidiči, kteří byli účastníkem dopravní nehody, byli také většinou jejími viníky.

Hypotéza H8: Řidiči vědí, co mají při dopravní nehodě dělat, **hypotéza se potvrdila.**

- Řidiči vědí, co mají při dopravní nehodě dělat.

Hypotéza H9: Většina řidičů po získání řidičského oprávnění již neabsolvovala žádné další školení nebo výcvik, **hypotéza se potvrdila.**

- Většina řidičů po získání řidičského oprávnění již neabsolvovala žádné další školení nebo výcvik.

Hypotéza H10: Řidiči považují za hlavní příčinu problému v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích bezohlednost a agresivitu řidičů, **hypotéza se potvrdila.**

- Řidiči považují za hlavní příčinu problému v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích bezohlednost a agresivitu řidičů.

Hypotéza H11: Mladší řidiči mají přehnané sebevědomí ve vztahu ke svým znalostem pravidel silničního provozu, **hypotéza se potvrdila.**

- Mladší řidiči mají přehnané sebevědomí ve vztahu ke svým znalostem pravidel silničního provozu.

Hypotéza H12: Mladší řidiči mají přehnané sebevědomí ve vztahu k sobě jako řidiči, **hypotéza se potvrdila.**

- Mladší řidiči mají přehnané sebevědomí ve vztahu k sobě jako řidiči.

7.3 Statistické výsledky dotazníkového šetření

7.3.1 Cíl, hypotézy a metody výzkumu – rozdíly výsledků

V další části výzkumu mne zajímalo, zda mezi řidiči, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření, jsou statisticky významné rozdíly v absolvované dopravní výchově, mezi mladšími a staršími řidiči, a tím i mezi systémy dopravní výchovy. Rovněž mne zajímalo, zda jsou

statisticky významné rozdíly mezi muži a ženami v jejich dopravním myšlení a sebevědomí a dále mezi řidiči tzv. profesionálními a neprofesionálními a jejich absolvované dopravní výchově.

Formulace výzkumného problému:

1. Jsou mezi staršími a mladšími řidiči rozdíly v absolvované dopravní výchově?
2. Mají muži – řidiči vyšší dopravní sebevědomí než ženy – řidičky?
3. Mají profesionální řidiči lepší úroveň dopravního vychování než neprofesionální řidiči?

Vlastním výzkumem by měly být ověřeny tyto hypotézy:

- H1.** Mezi staršími a mladšími řidiči jsou rozdíly v absolvované dopravní výchově.
- H2.** Muži – řidiči mají vyšší dopravní sebevědomí než ženy – řidičky.
- H3.** Profesionální řidiči mají lepší úroveň dopravního vychování než řidiči neprofesionální.

K ověření těchto hypotéz použiji statistickou metodu testů významnosti a to test dobré shody χ^2 – kvadrát.

7.3.2 Analýza výzkumu a výsledky šetření

Výzkumný problém č. 1 zněl: Jsou mezi staršími a mladšími řidiči rozdíly v absolvované dopravní výchově?

Nejdříve formuluji nulovou a alternativní hypotézu:

- nulová hypotéza (H_0) je předpoklad (domněnka), že mezi sledovanými jevy není vztah (souvislost, rozdíl).
- Alternativní hypotéza (označovaná H_1 nebo H_A) je předpoklad (domněnka), že mezi sledovanými jevy je vztah (souvislost, rozdíl).

H_0 : Absolvovaná dopravní výchova řidičů je přibližně stejná.

H_A : Mezi staršími a mladšími řidiči jsou rozdíly v absolvované dopravní výchově.

Tabulka č. 1: **Vyhodnocení dotazníku pro řidiče dle jednotlivých kategorií řidičů**

	Počet řidičů	Počet bodů	Očekávaný počet bodů	P-O	(P-O) ²	$\frac{(P-O)^2}{O}$
Mladší řidiči	73	638	794	-156	24336	30,650
Starší řidiči	54	744	588	156	24336	41,388
	Σ 127	Σ 1382	Σ 1382			Σ 72,038

Výsledky jednotlivých kategorií řidičů uvádí tabulka č. 1. Ve sloupci „Počet řidičů“ lze vidět počet řidičů, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření. Ve sloupci „Pozorovaná četnost P“, je uveden celkový počet bodů získaných v dotazníkovém šetření za jednotlivé kategorie řidičů. Ve sloupci „Očekávaná četnost O“ je vypočítaná hodnota z celkové hodnoty dosažených bodů obou kategorií řidičů a rozdělena mezi jednotlivé kategorie v poměru k počtu řidičů.

O přijetí nebo nepřijetí uvedených hypotéz se rozhodne na základě ověřování nulové hypotézy vypočítáním testového kritéria dle vztahu:

$$X^2 = \frac{(P-O)^2}{O} \quad X^2 = 72,038$$

Ve statistických tabulkách nalezneme, že kritická hodnota chí – kvadrátu pro hladinu významnosti 0,01 a 1 stupeň volnosti je $X^2_{0,01}(1) = 6,635$.

Závěr:

Vzhledem k tomu, že vypočítaná hodnota je větší, než hodnota kritická, odmítám nulovou hypotézu a přijímám hypotézu alternativní. Mezi staršími a mladšími řidiči jsou rozdíly v absolvované dopravní výchově.

Výzkumný problém č. 2 zněl: Mají muži – řidiči vyšší dopravní sebevědomí než ženy – řidičky?

Nejdříve formuluji nulovou a alternativní hypotézu:

H₀: Dopravní sebevědomí mužů – řidičů a žen – řidiček je přibližně stejné.

H_A: Muži – řidiči mají vyšší dopravní sebevědomí než ženy – řidičky.

Tabulka č. 2: **Vyhodnocení dotazníku pro řidiče dle pohlaví řidičů**

	Počet řidičů	Počet bodů	Očekávaný počet bodů	P-O	(P-O) ²	$\frac{(P - O)^2}{O}$
muži	58	102	93	9	81	0,871
ženy	69	102	111	-9	81	0,730
	Σ 127	Σ 204	Σ 204			Σ 1,601

Výsledky výše sebevědomí řidičů dle pohlaví uvádí tabulka č. 2. Ve sloupci „Počet řidičů“ lze vidět počet řidičů, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření. Ve sloupci „Pozorovaná četnost P“, je uveden celkový počet bodů získaných v dotazníkovém šetření za jednotlivá pohlaví řidičů. Ve sloupci „Očekávaná četnost O“ je vypočítaná hodnota z celkové hodnoty dosažených bodů obou kategorií řidičů a rozdělena mezi jednotlivé kategorie v poměru k počtu řidičů.

O přijetí nebo nepřijetí uvedených hypotéz se rozhodne na základě ověřování nulové hypotézy vypočítáním testového kritéria dle vztahu:

$$X^2 = \frac{(P - O)^2}{O} \quad X^2 = 1,601$$

Ve statistických tabulkách nalezneme, že kritická hodnota chí – kvadrátu pro hladinu významnosti 0,01 a 1 stupeň volnosti je $X_{0,01}^2(1) = 6,635$.

Závěr:

Vzhledem k tomu, že vypočítaná hodnota je menší, než hodnota kritická, přijímám nulovou hypotézu a odmítám hypotézu alternativní. Dopravní sebevědomí mužů – řidičů a žen – řidiček je přibližně stejné.

Výzkumný problém č. 3 zněl: Mají profesionální řidiči lepší úroveň dopravního vychování než neprofesionální řidiči

Nejdříve formuluji nulovou a alternativní hypotézu:

H₀: Úroveň dopravního vychování u řidičů profesionálních a neprofesionálních je přibližně stejná.

H_A: Profesionální řidiči mají lepší úroveň dopravního vychování než řidiči neprofesionální.

Tabulka č. 3: **Vyhodnocení dotazníku pro řidiče dle pohlaví řidičů**

	Počet řidičů	Počet bodů	Očekávaný počet bodů	P-O	(P-O) ²	$\frac{(P-O)^2}{O}$
profesionální řidiči	22	143	106	37	1369	12,915
neprofesionální řidiči	105	470	507	-37	1369	2,700
	Σ 127	Σ 613	Σ 613			Σ 15,615

Výsledky jednotlivých kategorií řidičů uvádí tabulka č. 1. Ve sloupci „Počet řidičů“ lze vidět počet řidičů, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření. Ve sloupci „Pozorovaná četnost P“, je uveden celkový počet bodů získaných v dotazníkovém šetření za jednotlivé kategorie řidičů. Ve sloupci „Očekávaná četnost O“ je vypočítaná hodnota z celkové hodnoty dosažených bodů obou kategorií řidičů a rozdělena mezi jednotlivé kategorie v poměru k počtu řidičů.

O přijetí nebo nepřijetí uvedených hypotéz se rozhodne na základě ověření nulové hypotézy vypočítáním testového kritéria dle vztahu:

$$X^2 = \frac{(P-O)^2}{O} \quad X^2 = 15,615$$

Ve statistických tabulkách nalezneme, že kritická hodnota chí – kvadrátu pro hladinu významnosti 0,01 a 1 stupeň volnosti je $X_{0,01}^2(1) = 6,635$.

Závěr:

Vzhledem k tomu, že vypočítaná hodnota je větší, než hodnota kritická, odmítám nulovou hypotézu a přijímám hypotézu alternativní. Profesionální řidiči mají lepší úroveň dopravního vychování než řidiči neprofesionální.

7.3.3 Závěry šetření – rozdíly výsledků

Hypotéza H1: Mezi staršími a mladšími řidiči jsou rozdíly v absolvované dopravní výchově, **hypotéza se potvrdila.**

- Řidiči absolvovali dopravní výchovu v různých systémech dopravní výchovy a rozdíly v absolvované dopravní výchově jsou patrné. Myslím si, že starší systém dopravní výchovy řidičů byl lépe zpracovaný a kontinuálnější než novější systém dopravní výchovy řidičů. Starší systém také na řidiče lépe výchovně působil, což se pozitivněji odráží na jejich chování v silničním provozu a na jejich zdravě kritickém postoji k sobě samému jako řidiči, příp. účastníkovi silničního provozu. Novější systém dopravní výchovy již řidiče nevychovává, pouze je učí udržet se na silnici. To se samozřejmě projevuje v jejich chování v silničním provozu a až přehnaném sebevědomí k sobě samému a svým schopnostem coby řidiče.

Hypotéza H2: Muži – řidiči mají vyšší dopravní sebevědomí než ženy – řidičky, **hypotéza se nepotvrdila.**

- Předpoklad, že muži – řidiči mají vyšší dopravní sebevědomí než ženy – řidičky se nepotvrdil. Mezi výsledky nebyly téměř žádné rozdíly. Stále častěji lze za volantem motorového vozidla spatřit ženu. Ženy již nepatří do kategorie občasných řidičů, ale stále častěji řídí vozidla pravidelně, často řízení vozidla patří i k náplni jejich práce. Stále častěji lze ženu – řidičku spatřit i při řízení vozidel, která byla dříve ženám nepsaně zapovězena. Ať už se jedná o autobusovou či kamionovou dopravu nebo jiné podobné oblasti. Ženská emancipace zasáhla i do této oblasti života společnosti. Dá se tedy konstatovat, že ženy – řidičky jsou dnes v silničním provozu stejně sebevědomé jako muži – řidiči.

Hypotéza H3: Profesionální řidiči mají lepší úroveň dopravního vychování než řidiči neprofesionální, **hypotéza se potvrdila.**

- Řidiči spadající do kategorie tzv. profesionálních řidičů mají lepší úroveň dopravního vychování než řidiči neprofesionální. Myslím si, že je to dáno především soustavností jejich dopravního vzdělávání, které je částečně vyžadováno předpisy, ale často jde toto vzdělávání i nad rámec požadovaný předpisy. To se samozřejmě na nich, jakožto řidičích, pozitivně odráží.

7.4 Závěr šetření a diskuse

Provedený výzkum potvrdil, že mezi výsledky mladších a starších řidičů, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření, byly statisticky významné rozdíly v počtu dosažených

bodů. Tedy jsou statisticky významné rozdíly v absolvované dopravní výchově těchto kategorií řidičů. Také se potvrdily rozdíly mezi řidiči tzv. profesionálními a neprofesionálními, kdy v tomto rozdělení jsou rovněž statisticky významné rozdíly. Zároveň se nepotvrdily rozdíly v dopravním sebevědomí mezi muži – řidiči a ženami – řidičkami.

Úroveň dopravní výchovy především u mladších řidičů není dle mého názoru uspokojivá. Domnívám se, že menší úroveň dopravní vychovanosti je kromě všeobecného společenského vychování dána také méně kvalitní a nekontinuální výchovou ve školách, především středních školách, a také méně kvalitní výukou a výcvikem v autoškolách. Svůj negativní vliv určitě také má neexistující systém následného dopravního vzdělávání neprofesionálních řidičů, které dnes nic nenutí k tomu, aby se dále dopravně vzdělávali poté, co získali řidičské oprávnění.

Změnit situaci k lepšímu mohou napomoci různé projekty spojené s dopravní výchovou, které jsou realizovány jednotlivými státními i nestátními subjekty a také propracovanější systém dopravní výchovy ve školách, kdy obojímu by se mělo dostávat patřičné podpory. Také připravované legislativní změny, pokud nebudou zpracovány polovičatě, ale jako ucelený systém, by mohly svým dílem přispět k lepší dopravní výchově obyvatel. Velký vliv v rámci dopravní výchovy mají také média, jako televize a u mladších obyvatel především internet. Toho jsou si vědoma jak média, tak odborníci. Dá se říci, že dnes již média k dopravní výchově obyvatel přistupují obezřetněji než dříve a jsou také ve stále větší míře využívána, především internet.

Domnívám se, že zlepšení dopravní výchovy účastníků silničního provozu může vést ke zlepšení nelichotivé situace na českých silnicích, což může mít za efekt rovněž snížení dopravní nehodovosti a také s nehodovostí spojených následků.

Závěr

V dnešní době je doprava součástí života každého z nás. Nejčastěji pak doprava silniční. Chod dnešní společnosti si bez silniční dopravy snad ani nelze představit. Je důležitá pro celou společnost a její chod. Zejména v posledních dvaceti letech došlo ke značnému nárůstu dopravy, a to nejen té silniční. To s sebou přineslo také spoustu změn. Jak změn společenských, tak také změn v technickém pokroku.

Na změny pak musí také patřičně reagovat legislativa. Tak, jak se neustále vyvíjí silniční doprava, vyvíjí se také předpisy ji upravující. Znalost dopravních předpisů, změn a novinek, dopravních značek, bezpečného způsobu jízdy a pohybu a bezpečného chování v silničním provozu je velmi důležitá, chceme-li se v pořádku a ve zdraví vrátit domů. Často si totiž ani nemusíme uvědomit, že jsme účastníkem silničního provozu.

Výchova každého jedince společnosti je celoživotním procesem a součástí tohoto procesu je i dopravní výchova. A proto by neměla být opomíjena v žádné fázi našeho života. Čím dříve se s ní začne, tím lépe. Dopravní výchova by měla probíhat od dětského věku až po věk seniorský. Dopravní výchova dětí by měla samozřejmě probíhat na školách pomocí výukových metod a pomůcek, kontinuálně od školy mateřské až po školu střední. Důležitou roli pak musí mít výchova v rodině. Odpovědnost za dopravní výchovu svých dětí musí na sebe převzít především jejich rodiče. Aby mohli rodiče své děti dopravně vychovávat, musí nejdříve pravidla znát oni sami. Jenže jejich dopravní výchova často končí absolvováním autoškoly a získáním řidičského oprávnění. Jejich další systematické dopravní vzdělávání dnes prakticky neexistuje. Navíc úroveň dopravní výchovy v současné době, dle mého názoru, klesá.

Často se hovoří o neutěšené situaci na českých silnicích. Cílené dopravně výchovné působení na všechny účastníky silničního provozu by mohlo tuto situaci zlepšit. Ve svém důsledku by mohlo vést ke snížení dopravní nehodovosti. Snížení dopravní nehodovosti by s sebou mohlo přirozeně přinést také snížení následků dopravních nehod, které mohou být až tragické.

Dopravní nehoda je událost, která může ve vteřině změnit běh života nejen jedince, ale také celých sociálních skupin. Ať už na straně viníka dopravní nehody nebo na straně poškozeného. Taková událost se nedotkne jen samotných přímých účastníků dopravní nehody, ale také jejich rodin, partnerů, rodičů, prarodičů, dětí a dalších. Dopravní nehoda nepřináší jen škody majetkové a ekonomické, ale rovněž mnohdy i škody na zdraví. A někdy si může dopravní nehoda vyžádat i daň nejvyšší, zmařený lidský život.

Pracovníci různých institucí, zabývajících se problematikou dopravy, preventisté, policisté a v neposlední řadě pedagogové se zabývají otázkami, zda je v rámci dopravní výchovy obyvatel a v rámci prevence děláno maximum a co a v jaké oblasti je potřeba ještě zlepšit. Snaží se najít odpovědi na tyto otázky a navrhnout řešení pro problémové oblasti.

Podle Rámcového vzdělávacího programu si dnes školy vytváří své vlastní školní vzdělávací programy. Je tedy na pedagogických pracovnících, jak do vzdělávacích programů, do konkrétních vyučovacích předmětů integrují různé tematické okruhy výuky, kdy mezi tyto okruhy patří i dopravní výchova. Je na jednotlivých školách, jak k této problematice přistoupí, jakým způsobem zařadí dopravní výchovu mezi ostatní vyučované předměty a v jaké formě bude dopravní výchova na jejich školách probíhat.

Dopravní výchova má v české republice dlouhou tradici. Ve své práci jsem se snažil ukázat, jak důležitou roli v našich životech hraje doprava a jak je důležité vážně a zodpovědně přistupovat k dopravní výchově účastníků silničního provozu. Doufám, že můj výzkum mezi řidiči motorových vozidel je přínosný a že alespoň napomohl ke zmapování problematiky úrovně dopravní výchovy a jejích výsledků u řidičů, kteří již získali řidičské oprávnění, a také ke zmapování rozdílů mezi řidiči, kteří absolvovali dopravní výchovu v různých systémech výuky dopravní výchovy. Výsledky výzkumu jsou k využití veřejně dostupné na internetu.

Jako hlavní přínos své diplomové práce považuji zejména její využití nejen v mé další praxi, ale také její možné využití v praxi mých kolegů, preventivních pracovníků, případně pedagogů při výuce dopravní výchovy a její integrace do vzdělávacích programů jejich škol při tvorbě těchto vzdělávacích programů.

Seznam zkratek

- BESIP – bezpečnost silničního provozu
- ČČK – Český červený kříž
- ČR – Česká republika
- ČSR – Československá republika
- DDH – dětské dopravní hřiště
- DI – Dopravní inspektorát
- DN – Dopravní nehoda
- EK – Evropská komise
- ETR – Evidence trestního řízení
- EU – Evropská unie
- IZS – integrovaný záchranný systém
- MŠ – mateřská škola
- MŠMT – Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy
- OECD – Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
- OSN – Organizace spojených národů
- PČR – Policie České republiky
- PŘ – DN – přestupek – dopravní nehoda
- RVP – rámcový vzdělávací program
- RVP PV – rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání
- RVP ZV – rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání
- RVPG – rámcový vzdělávací program pro gymnázia
- ř. z. – Říšský zákoník
- Sb. – sbírky (sbírky zákonů)
- SDN – Skupina dopravních nehod
- SŠ – střední škola
- Ú. 1. – Úřední list
- ZŠ – základní škola

Literatura a prameny

KAŠPAROVÁ, Blažena. *Ajaxův zápisník*. Sokolov: Policie ČR OŘ Sokolov, 2001.

MIZEROVÁ, Blanka. *Dávej pozor na auta: dopravní výchova pro 1.-2. třídu*. 1. vyd. Praha: Fragment, 2004a. ISBN 80-7200-418-2.

MIZEROVÁ, Blanka. *Dávej pozor na přechodu: dopravní výchova pro 3.-4. třídu*. 1. vyd. Praha: Fragment, 2004b. ISBN 80-7200-484-0.

STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova: pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-802-1042-513.

VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova v rodině*. Praha: Fortuna, BESIP, 2001. Dopravní výchova dětí. ISBN 80-7168-790-1.

TESAŘÍK, Josef a Petr SOBOTKA. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, 2010.

TESAŘÍK, Josef a Petr SOBOTKA. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2011.

TESAŘÍK, Josef a Petr SOBOTKA. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2012.

OLŠAN, Miroslav. *Senioři v silniční dopravě*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2009. Dostupné z: také z: <http://www.policie.cz/soubor/seniori-v-silnicni-doprave-pdf.aspx>

CHRÁSKA, Miroslav. *Úvod do výzkumu v pedagogice*. 2. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2006. ISBN 80-244-1367-1.

VOTRUBA, Josef. *Výcvik na dětských dopravních hřištích: Metodická příručka*. Praha: Fortuna, BESIP, 1997. ISBN 80-7168-435-X.

Zákon č. 140 trestní zákon. In: Sbírka zákonů České republiky. 1961, roč. 1961, č. 140, částka 65. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1100>

Zákon č. 141 o trestním řízení soudním (trestní řád). In: Sbírka zákonů České republiky. 1961, roč. 1961, č. 141, částka 66. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1101>

Zákon České národní rady o přestupcích. In: Sbírka zákonů České republiky. 1990, roč. 1990, č. 200, částka 35. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2346>

Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (o silničním provozu). In: Sbírka zákonů České republiky. 2000, roč. 2000, č. 361, částka 98. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>

Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: Sbírka zákonů České republiky. 2000, roč. 2000, č. 247, částka 73. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3461>

Zákon trestní zákoník. In: Sbírka zákonů České republiky. 2009, roč. 2009, č. 40, částka 11. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=5405>

Elektronické odkazy

Výuka a poskytování první pomoci [online]. Praha: Český červený kříž, 2009 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: <http://www.cervenyriz.eu/cz/pp.aspx>

Ajaxův zápisník. Policie České republiky [online]. 2010 [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/ajaxuv-zapisnik-328720.aspx>

Alkohol a drogy: Možné účinky některých drog na řidiče. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *IBESIP* [online]. 08. 09. 2008 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/452_Mozne-ucinky-nekterych-drog-na-ridice

Alkohol a drogy: Proč je důležité vyhnout se alkoholu před řízením motorového vozidla. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *IBESIP* [online]. 12. 01. 2010 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/883_Proc-je-dulezite-vyhnout-se-alkoholu-pred-rizenim-motoroveho-vozidla

Domluvme se. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *IBESIP* [online]. 18. 07. 2008 [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Prezentace-kampani/Domluvme-se>

Doprava a systémy dopravní výchovy I. STOJAN, Mojmír, S. KARGER, K. BERÁNEK, M. MUSIL, P. HUŠEK, J. FUKSA a I. PROVALILOVÁ. *Pedagogická fakulta MU* [online]. 2010 [cit. 2012-02-03]. Dostupné z: www.ped.muni.cz/win/teach/DopravniV1A.pdf

Dopravní výchova: Dopravní soutěž mladých cyklistů. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *IBESIP* [online]. 24. 07. 2008, 29. 04. 2011 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu>

Dopravní výchova: Mládež. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *IBESIP* [online]. 24. 07. 2008 [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Mladez>

Dopravní výchova: Předškolní věk. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *IBESIP* [online]. 23. 07. 2008 [cit. 2012-02-12]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Predskolni-deti>

Dopravní výchova. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *IBESIP* [online]. 23. 07. 2008 [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova>

Dräger DrugTest 5000. DRÄGERWERK AG & CO. KGAA. *Dräger* [online]. 2012 [cit. 2012-02-10]. Dostupné z: http://www.draeger.com/CZ/cs/products/alcohol_drug_detection/drug_testing/cdi_drugtest_5000.jsp

Gentleman silnic. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Prevence* [online]. 03. 07. 2007 [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/policie/prevence/gentleman/index.html>

Informace BESIP: Tiskové zprávy. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *IBESIP* [online]. 04. 03. 2010 [cit. 2012-02-06]. Dostupné z: www.ibesip.cz/zdroj.aspx?typ=4&Id=3373&sh=1516688174

Jablko nebo citron 2004. Jablko nebo citron [online]. 24. 05. 2004 [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/2003/aktualit/2004/jc0524pp_policie.html

Jezdíme s úsměvem. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Jezdíme s úsměvem* [online]. 2010 [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/akce-a-projekty-jezdime-s-usmevem.aspx>

Jsmě vidět.cz. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Jsmě vidět.cz* [online]. 2011 [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: <http://www.jsmevidet.cz>

Kampaň „Jsme vidět!“. ČÍŽKOVSKÝ, Jan. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Prevence* [online]. 22. 04. 2011 [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/kampan-jsme-videt-581438.aspx>

Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte. PROVALILOVÁ, Iva, Zuzana STRNADOVÁ a Jitka HEINRICHOVÁ. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Projekt ALARM* [online]. 2008 [cit. 2012-02-12]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *IBESIP* [online]. 25. 8. 2011 [cit. 2012-02-04]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/files/=4221/NSBSP2b2011-2020_formátování_II.pdf

Nemyslíš, zaplatíš!. Nemyslíš, zaplatíš! [online]. 2008 [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: <http://www.nemysl-is-zaplatis.cz>

Obec Louka na Hodonínsku má tři gentlemany silnic. ČESKÁ POJIŠŤOVNA. *Česká pojišťovna: Tiskové zprávy* [online]. 2012 [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: http://www.ceskapojistovna.cz/tiskova-zprava?478343-obec_louka_na_hodoninsku_ma_tri_gentleman_y_silnic

Ovlivnění řidiče v době dopravní nehody se zvláštním zřetelem na jeho ovlivnění léky nebo narkotiky: Příloha 1: Některé prostředky pro orientační zjišťování přítomnosti narkotik. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *IBesip* [online]. 21. 07. 2009 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Temata/Alkohol-a-drogy/Statistiky-analyzy/area309>

Pro život na silnici. BESIP Team [online]. 2006 [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: <http://www.besipteam.cz/>

Rámcový vzdělávací program pro gymnázia. *Rámcové vzdělávací programy* [online]. Praha: Výzkumný ústav pedagogický v Praze, 2007 [cit. 2012-02-26]. ISBN 978-80-87000-11-3. Dostupné z: http://www.vuppraha.cz/wp-content/uploads/2009/12/RVPG-2007-07_final.pdf

Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání. *Rámcové vzdělávací programy* [online]. 1. vydání. Praha: Výzkumný ústav pedagogický v Praze, 2006 [cit. 2012-02-26]. ISBN 80-87000-00-5. Dostupné z: http://www.vuppraha.cz/wp-content/uploads/2009/12/RVP_PV-2004.pdf

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. *Rámcové vzdělávací programy* [online]. Praha: Výzkumný ústav pedagogický v Praze, 2007 [cit. 2012-02-26]. Dostupné z: http://www.vuppraha.cz/wp-content/uploads/2009/12/RVPZV_2007-07.pdf

Stop: Diskotékové nehody. CENTRUM PUBLICISTIKY, dokumentaristiky a vzdělávání. Česká televize [online]. 30. 12. 2004 [cit. 2012-02-06].

Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/1096067152-stop/204562230400037>

Škoda hrou. ŠKODA AUTO. *Škoda hrou* [online]. 2011 [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: <http://www.skodahrou.cz>

The Action - mládí, emoce, prevence. The Action [online]. 2006 [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: <http://theaction.cz/>

Výuka a poskytování první pomoci. První pomoc [online]. Praha, 2009 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: <http://www.cervenkykriz.eu/cz/pp.aspx>

Vzdělávací program Základní škola. Rámcové vzdělávací programy: Základní vzdělávání [online]. Praha, 1996 [cit. 2012-02-27]. Dostupné z: http://www.vuppraha.cz/wp-content/uploads/2009/12/VP_ZS.doc

Zebra se za tebe nerozhledne. BÍLKOVÁ, Kateřina. POLICIE ČR. *Prevence* [online]. 17. 09. 2007 [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/policie/prevence/zebra/index.html>

Zebra se za Tebe nerozhledne!. Policie České republiky [online]. 2010 [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>

Seznam příloh

- Příloha č. 1** Dotazník pro řidiče, použitý v praktické části
- Příloha č. 2** Leták Policie ČR k dopravní nehodovosti určený veřejnosti
- Příloha č. 3** Leták BESIPu určený veřejnosti s tematikou viditelnosti

Příloha č. 1

Dotazník pro řidiče

Vážený respondente, vážená respondentko,

jsem studentem Univerzity Palackého v Olomouci a součástí mé diplomové práce je výzkumné šetření k tématu dopravní výchovy. Chtěl bych Vás tímto požádat o spolupráci při vyplňování tohoto dotazníku. Tento průzkum je určen pro respondenty (max. čtyřicátníky), kteří vlastní řidičský průkaz a aktivně se účastní provozu na pozemních komunikacích.

Vaše odpovědi jsou zcela anonymní, vyplněný dotazník nelze spojit s konkrétní osobou. Každou otázku si pozorně přečtete a pak zaškrtněte odpověď. Je důležité, abyste odpovídali pravdivě a upřímně.

Děkuji za Váš čas a spolupráci.
Josef Miškář

1. Jaké je Vaše pohlaví?

- muž
 žena

2. Jak dlouho vlastníte řidičské oprávnění (řidičský průkaz)?

- do 1 roku
 1 – 5 let
 6 – 10 let
 11 – 14 let
 15 – 20 let
 déle než 20 let

3. Jaká je délka Vaší skutečné řidičské praxe? (Může se lišit od doby vlastnictví řidičského oprávnění, pokud jste po nějakou dobu vozidla vůbec neřídili.)

- do 1 roku
 1 – 5 let
 6 – 10 let
 11 – 14 let
 15 – 20 let
 déle než 20 let

4. Absolvoval jste dopravní výchovu v rámci školního vzdělávání?

- ne
 ano, pouze v mateřské škole
 ano, pouze v základní škole
 ano, v mateřské i základní škole
 ano, v základní a střední škole
 ano, v mateřské, základní i střední škole

5. Jak dlouho trval Váš výcvik v autoškole?

- 1 měsíc
 2 měsíce
 3 měsíce
 4 – 6 měsíců
 7 – 9 měsíců
 10 – 12 měsíců
 více než 12 měsíců

6. Absolvoval jste v rámci autoškoly výcvik na trenažéru?

- ano
 ne

7. Absolvoval jste v rámci autoškoly výcvik na cvičišti, ještě před vyjetím do silničního provozu?

- ano
 ne

8. Jakou formou byla prováděna výuka zdravotní přípravy ve Vámi absolvované autoškolě?

- instruktážní film
 přednáška lékaře
 přednáška jiného zdravotnického personálu (včetně členů Českého červeného kříže)
 přednáška jiné osoby (ne zdravotníka)
 odborná přednáška s praktickým výcvikem

9. Byl jste účastníkem dopravní nehody jako řidič motorového vozidla?

- ne
 ano

10. Pokud jste byl účastníkem dopravní nehody, jako řidič motorového vozidla uveďte počet případů. Pokud ne, tuto otázku přeskočte.

počet případů

11. Zavinil jste dopravní nehodu Vy jako řidič motorového vozidla? Pokud jste nebyl účastníkem dopravní nehody, jako řidič tuto otázku přeskočte.

- ne
 ano

12. Pokud jste zavinil dopravní nehodu Vy, jako řidič motorového vozidla uveďte počet případů.

počet případů

13. Věděl jste, co máte při dopravní nehodě dělat? Pokud jste nebyl účastníkem dopravní nehody, tuto otázku přeskočte.

- ne
 myslel jsem si, že to vím, ale chyboval jsem
 ano, věděl jsem, co mám dělat

14. Absolvoval jste nějaký další výcvik nebo školení řidiče poté, co jste získal řidičské oprávnění?

Zvolte alespoň jednu možnost, maximálně 6 možností.

- ne
- ano, školu smyku, škola bezpečné jízdy apod.
- ano, kondiční jízdy apod.
- ano, školení z nových pravidel silničního provozu
- ano, absolvuji pravidelné školení bez přezkoušení
- ano, absolvuji pravidelné školení s přezkoušením

15. Patříte do skupiny takzvané řidičů – profesionálů?

- ne
- ano, jsem tzv. řidič z povolání
- ano, jsem řidič vozidel Integrovaného záchranného systému

16. Jaké jsou podle Vás hlavní příčiny problémů v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích?

Zvolte alespoň jednu možnost, maximálně 3 možnosti.

- nedodržování pravidel silničního provozu
- neadekvátní stav silnic a dálnic
- bezohlednost a agresivita řidičů
- vysoká hustota vozidel na silnicích
- nízké tresty za porušování pravidel silničního provozu
- špatná vymahatelnost práva a pomalost při trestání nebezpečných řidičů
- nízká autorita policie

17. Podle Vašeho sebehodnocení, jak dobře ovládáte pravidla silničního provozu?

- neovládám je vůbec
- ovládám je málo
- ovládám je celkem dobře
- ovládám je dobře
- ovládám je velmi dobře
- ovládám je výborně
- ovládám je perfektně

18. Jak se hodnotíte jako řidič?

- velmi slabý
- slabší
- dobrý
- velmi dobrý
- výborný
- vynikající

DOKÁŽETE POSKYTNOUT PRVNÍ POMOC PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ?

1. Zraněným osobám poskytněte první pomoc na bezpečném místě.
2. Pomozte nejprve těm, kteří nevolají o pomoc a jsou v bezvědomí.
3. Proveďte orientaci, vyšetření poraněných, zda nekrvácí, nejsou-li v bezvědomí, zda dýchají, mají-li hmatatelný tep na krku a zda nejsou v šoku.
4. Zraněným pohybujte vždy jen v ose jeho těla směrem k hlavě.
5. Zraněného uložte do stabilizované polohy.
6. Pokud se jedná o motocyklistu nebo cyklistu, opatrně mu sejměte přilbu.

Při bezvědomí:

1. Postiženému zakloňte hlavu.
2. Otevřením úst mu uvolněte dýchací cesty a pokud zjistíte, že má v ústech zvrátky či zapadlý jazyk, ukazováčkem omotaným kapsníkem toto odstraněte.
3. Pokud dále postižený nedýchá, zahajte umělé dýchání z úst do úst frekvencí asi 12 – 16 vdechů za minutu.
4. Jestliže postižený stále nedýchá a má nehmataelný tep, zahajte zevní srdeční masáž, kdy postiženého položte na pevnou podložku a jeho hrudník s tlačíte rekvencí alespoň 100x za minutu, přitom po každém 15. stlačení provedte 2 vdechy do plic. Hrudní kost je třeba s tlačovat minimálně o 4 cm.
5. Srdeční masáž a umělé dýchání neukončíte dříve, odkud na místo nedorazí záchranná služba.

Při silném krvácení:

1. Krvácení je třeba okamžitě zastavit jakýmkoliv způsobem (rukou, tlakovým obvazem, případně zaškrtnit končetinu nad silně krvácejícím místem) a pamatovat si, kdy jsme končetinu zaškrtili.
2. Při stlačení krvácení položte zraněného do vodorovné polohy a krvácející končetinu zvedněte nad úroveň srdce!

Při šoku:

1. Člověk je zjevně netečný, má studenou pokožku, potí se a má žízeň.
2. Osobu v šoku uložte do protišokové polohy, nedávejte jí jíst ani pít.

Pozor!

Řiďte dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.

PŘEDCHÁZEJTE TOMU, ABY DOPRAVNÍ NEHODA ZMĚNILA V SETINĚ SEKUNDY VÁS ŽIVOT!

Informace o dopravní nehodovosti pro vás připravili policisté ze služby dopravní policie.

Kontaktní adresa:

Policie prezidium České republiky
Preventivní informační skupina
Strojnická 27, 170 89 Praha 7

tel.: +420 974 834 374
e-mail: tis-kppec@mvcr.cz

nebo v nálehaých případech
linka 158



VSAĎTE NA PREVENCI!

© 2004 EuroNet.CZ, spol. s r. o.



Policie České republiky
upozorňuje:



„Dopravní nehodovost je největším zločincem v zemi!“

genpor. JUDr. Jiří Kolář

- Každé **3 minuty** dojde na českých silnicích k dopravní nehodě!
- Každých **17 minut** je při nehodě lehce zraněn člověk!
- Každých **100 minut** je na silnici těžce zraněn člověk!
- Každou **7 hodinu** zemře v důsledku nehody 1 člověk!

Vsaďte na prevenci a chraňte své životy a zdraví dodržováním následujících rad!

TŘI RADY PRO ZVÝŠENÍ VIDITELNOSTI

- 1** použijte reflexní a fluorescenční materiály a kombinujte je, abyste byli dobře vidět za světle i za tmy
- 2** reflexní předměty umístěte nejlépe ke konci rukávů, blízko ke kolenům a do úrovně pasu (cyklisté také na přilbu a jízdní kolo)
- 3** dětem poříd'te oblečení, školní brašny a doplňky opatřené reflexními a fluorescenčními bezpečnostními prvky

Reflexní a fluorescenční předměty nejsou drahé. Nejrůznější přívěsky, nášivky, nažehlovačky, samolepky, pásy na ruku apod. pořídíte například v galanteriích nebo v obchodech s jízdními koly za rozumné ceny.



Reflexní vesty do mateřských škol - kampaň Ministerstva dopravy ČR

www.jismevidet.cz

BESIP

**Bud'te vidět!
Přezijete!**



Bud'te vidět! Přezijete!

Každý den dochází na silnicích k vážným dopravním nehodám. Jejich oběti bývají často chodci. Příčinou mnoha tragických nehod je nedostatečná viditelnost. Auto mají povinnost svítit, chodci takovou možnost nemají, přitom jsou v silničním provozu ti nejzranitelnější.

V ROCE 2009 ZEMĚLO NA ČESKÝCH SILNICÍCH 157 CHODCŮ, Z TOHO BYLO CELKEM 37 CHODCŮ USMRCENO V NOCI MIMO OBEC. (23,5 % ZE VŠECH USMRCENÝCH CHODCŮ)

„Vidět a být viděn“ je základní pravidlo bezpečnosti na silnicích. Za snížené viditelnosti a v noci platí dvojnásob. Řidiči, kteří zranili chodce, se shodují na tom, že ho neviděli vůbec nebo příliš pozdě.

Viditelnost chodců lze zvýšit pomocí vhodné zvolené oblečení, nášivek a doplňků ze speciálních materiálů. Jsou snadno dostupné a vůbec ne drahé.

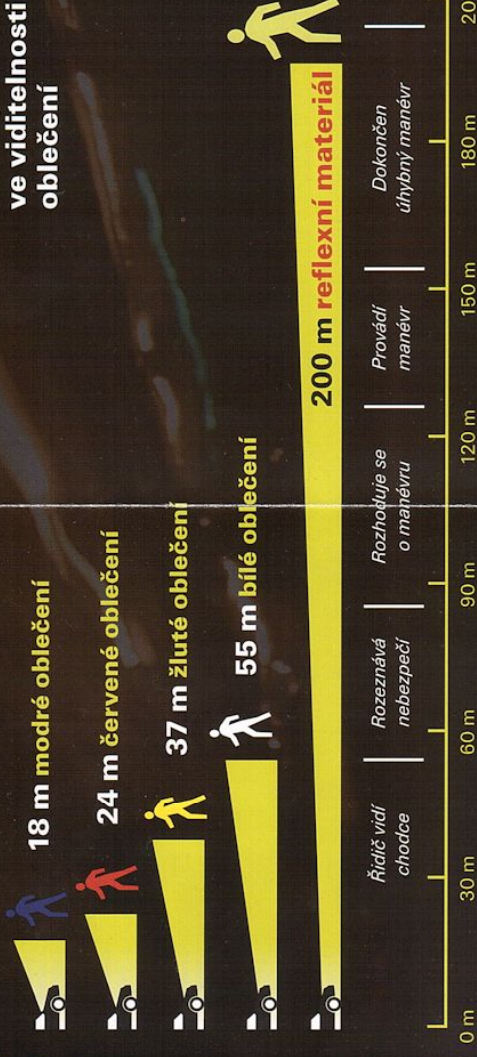
ZVÝŠENÍ VIDITELNOSTI

Viditelnost lze zvýšit vhodnou barvou oblečení a doplňky z fluorescenčních materiálů, které zvyšují světelný kontrast vůči pozadí a prodlužují tak vzdálenost, na jakou může řidič chodce nebo cyklistu zaznamenat.

FLUORESCENČNÍ MATERIÁLY – zvyšují viditelnost za denního světla a za soumraku, ve tmě však svou funkci ztrácejí. Nejčastěji používanými barvami jsou jasně žlutá, zelená a oranžová.

REFLEXNÍ MATERIÁLY – odrážejí světlo v úzkém kuželu zpět ke zdroji, a to až na vzdálenost kolem 200 metrů. Výrazně zvyšují viditelnost za tmy a za snížené viditelnosti.

Rozdíly ve viditelnosti oblečení



Reflexní materiál je v noci vidět na 10 x větší vzdálenost než modré oblečení. Při rychlosti 75 km/h potřebuje řidič nejméně 1,5 sekundy (31 metrů) na to, aby odpovídajícím způsobem zareagoval.

DĚTI

Děti jsou na silnicích ohroženy víc než jím chodci. Jsou méně soustředěné a nedokážou ještě dobře odhadovat a předvídat.

O to důležitější je, aby byly na silnici co nejlépe vidět. Světlé oblečení, školní brašna a boty s reflexními doplňky učiní jejich každodenní cestu do školy i ze školy bezpečnější. Bezpečnostní prvky pro zvýšení viditelnosti nosí i policisté, hasiči a záchranná služba. Čente si snad svých dětí méně než tyto instituce svých zaměstnanců?



CYKLISTÉ

Bezpečnostní prvky na jízdním kole jsou nezbytné pro zaručení dobré viditelnosti. Povinné je vybavení přední bílou odrazkou, zadní červenou odrazkou a oranžovými odrazkami na pedálech a v paprscích kol (mohou být doplněny reflexními proužky na botách a oděvu). Za snížené viditelnosti musí být kolo vybaveno rovněž světlometem svítícím bílým světlem vpředu a stálým nebo blikajícím červeným světlem vzadu.

Pamatujte, reflexní doplňky v každém případě zvyšují bezpečnost cyklistů na silnicích.

