

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO
PRAHA**

**BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM
2010 – 2013**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Lucie Švecová

**Cyklické vzdělávání jako jedna z možností prevence
nehodovosti**

Praha 2013

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Petr Gruber

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED STUDIES

2010 – 2013

BACHELOR THESIS

Lucie Švecová

**Periodic education as one of the possibilities of accident
prevention**

Prague 2013

The Bachelor Thesis Work Supervisor: Mgr. Petr Gruber

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval(a) samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal(a), v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 5. března 2013

Lucie Švecová

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Mgr. Petru Gruberovi, jenž vedl mou bakalářskou práci. Jako vedoucí mi byl oporou a inspirací.

Anotace

Bakalářská práce se zabývá dopravní výchovou a vzděláváním řidičů. Nastiňuje směr, jakým by se mohly ubírat změny systému dopravní výchovy tak, aby bylo dosaženo zvýšení bezpečnosti silničního provozu v České republice. Nastiňuje změny ve výuce dopravní výchovy ve školství, na něž navazují návrhy na inovaci řídičského výcviku v autoškolách, návrhy na legislativní úpravy týkající se jedinců na začátku řídičské praxe, návrhy na obměnu a doplnění nynějších vzdělávacích programů pro řidiče s praxí a nakonec nastiňuje rovněž podobu rehabilitačních kurzů pro problémové řidiče.

Klíčové pojmy

Agresivita, bezpečnost silničního provozu, cyklické vzdělávání řidičů, dopravní chování, dopravní prostředí, dopravní výchova, dotazníkové šetření, rehabilitační kurzy, řízení pod dohledem, typologie řidiče, výcvik řidičů, zdravotní způsobilost řidiče.

Annotation

This thesis deals with traffic education and training of drivers. It outlines the direction that could take traffic education system changes so, in order to increase road safety in the Czech Republic. It outlines the changes in traffic education in schools, which continued with proposals on innovation driver training in driving schools, proposals for legislative amendments relating to individuals at the beginning of driving practice, proposals for the alteration and supplement current educational programs for drivers with experience and finally outlines also take the form of rehabilitation courses (driver improvement) for problem drivers.

Key words

Accompanied driving, aggressiveness, driver improvement, driver training, medical fitness of driver, periodic driver education, road safety, survey, traffic environment, traffic behavior, traffic education, typology driver.

OBSAH

ÚVOD	8
1 ČLOVĚK V DOPRAVNÍM PROSTŘEDÍ	10
1.1 Dopravní chování a typologie osobnosti řidičů	13
1.2 Faktory ovlivňující dopravní chování	15
2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA	25
2.1 Historie dopravní výchovy	25
2.2 Současná dopravní výchova ve školství	26
3 VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ	28
3.1 Historie vzdělávání řidičů	28
3.2 Současná praxe ve vzdělávání řidičů	29
4 PRŮZKUM ROZSAHU DOPRAVNÍ VÝCHOVY A VZDĚLÁVÁNÍ	33
4.1 Průzkum ve školách a mezi řidiči	33
4.2 Popis vzorku	34
4.3 Stanovení hypotéz	36
4.4 Vyhodnocení průzkumu	37
4.5 Vyhodnocení hypotéz	50
5 DOPORUČENÍ NA ZLEPŠENÍ KVALITY DOPRAVNÍ VÝCHOVY A VZDĚLÁVÁNÍ	53
5.1 Dopravní výchova	53
5.2 Vzdělávání řidičů	56
ZÁVĚR	64
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	68
SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ	70
SEZNAM PŘÍLOH	71

ÚVOD

Chování v dopravě je blízke zcela všem lidem, přestože jsou jejich praktické schopnosti a zkušenosti mnohdy velice rozdílné. Jejich chování podléhá řadě faktorů a má klíčový vliv na bezpečnost silničního provozu. Přístup každého jedince tak může být spojen s dalekosáhlými osobními i celospolečenskými socio-ekonomickými dopady. Chování jednotlivce v silničním provozu ovlivňuje klima ve společnosti a má dopad i na její prosperitu. Ekonomické ztráty spojené s dopravními nehodami jsou enormní (nejde jen o přímé škody na majetku, ale i o náklady na léčení zraněných, o náklady na práci úřadů a na sociální dávky či o ztráty pracovní síly). Ročně se tyto přímé i nepřímé škody spojené s dopravními nehodami šplhají v Česku do řádů desítek miliard korun.

Je tedy zřejmé, že kvalitní a efektivní výchova a vzdělávání řidičů by měla být všeobecnou prioritou společnosti. A to i proto, že v oblasti dopravy navíc dochází k překotnému vývoji – jak z hlediska automobilizace obyvatelstva, tak z hlediska rozvoje dopravního prostředí včetně související legislativy. To situaci ještě zhoršuje, neboť tomuto vývoji neodpovídá nynější praxe školení řidičů a dopravní výchovy dětí a mládeže ve školství.

Cílem teoretické části práce je popsat oblasti, jež ovlivňují dopravní chování řidiče. Řidičovo chování je formováno nejen svým charakterem, ale rovněž dopravní výchovou a dopravním vzděláním. Jestliže předpokládáme, že dobrým řidičem nemůže být člověk bez řidičského výcviku, byť je nositelem kladných vlastností, tak nemůžeme předpokládat, že bude dobrým řidičem člověk s výcvikem, ale špatným charakterem. Tudíž se zaměříme na typologii osobností řidičů, na faktory, které ovlivňují jejich dopravní chování, na kvalitu dopravní výchovy, řidičského výcviku i následného vzdělávání. Zaměříme se na ty faktory, jež hrají v silničním provozu nejvýznamnější roli – pohlaví, věk a emoce s akcentem na agresivitu. To proto, že agresivita je emocí nejvíce negativně ovlivňující bezpečnost silničního provozu, přitom dopravní přestupky vyplývající z agresivního chování řidičů jsou těžko postižitelné a jejich četnost se v dopravním prostředí zvyšuje. Rozebereme, do jaké míry jsou řidiči schopni racionálně zhodnotit své řidičské schopnosti a své chování na silnici.

Praktická část práce nastíní komplexní dopravní výukový model pro děti a mládež. Zaměříme se zejména na základní školy, neboť se domníváme, že právě ty mají

významný podíl na budoucím formování řidičovy osobnosti a bez nichž nelze samostatně vytvářet funkční model výcviku řidičů a jejich dalšího vzdělávání. S nynějším stavem výuky dopravní výchovy ve školství se seznámíme prostřednictvím vlastního dotazníkového šetření, který je směřován na tři úrovně školství (mateřské, základní a střední) a také na samotné řidiče. Následně navrhne inovativní prvky pro výcvik v autoškolách a pro programy na zdokonalování řidičské praxe u začínajících řidičů. Taktéž se zaměříme na následné vzdělávání řidičů, jež má smysluplně rozvíjet jejich řidičské schopnosti. Návrhy se budou týkat jak výukových modelů na dobrovolné bázi, tak na bázi povinné (dané legislativními změnami). Nastíníme i motivační prvky, jež by mohly zajistit přijetí dobrovolných kurzů u řidičské veřejnosti, zejména pak u řidičů, kteří začínají pravidelně řídit s větším časovým odstupem od absolvování autoškoly a jimž nynější legislativa nenařizuje žádné dodatečné vzdělávání, přestože jejich řidičské kvality nemohou být na uspokojivé úrovni. Práce se taktéž zaměří na rehabilitační kurzy, tedy na návrh systému kurzů pro řidiče, kterým byl odebrán řidičský průkaz, a pro ty, kteří vykazují nevhodné chování či styl jízdy v provozu.

V teoretické části práce vycházíme z odborných knih a publikací renomovaných dopravních expertů a ze statistických údajů. Praktická část je založena na vlastním průzkumu mezi školami a řidiči.

Přínosem práce bude nastínění inovativního výukového modelu dopravní výchovy ve školství. Práce rovněž přinese návrhy změn pro efektivnější výcvik v autoškolách, návrh legislativních opatření pro začínající řidiče a návrhy na zdokonalování řidičských dovedností pro řidiče v praxi.

TEORETICKÁ ČÁST

1 ČLOVĚK V DOPRAVNÍM PROSTŘEDÍ

Motorové vozidlo je v nynější společnosti považováno za samozřejmou součást moderního lidského života. Rostoucí životní úroveň vyvolává potřebu neustálého přesunu lidí i zboží. Stupeň motorizace a automobilizace obyvatelstva se v České republice dle údajů Jana Adámka (2011) z Technické správy komunikací hl. m. Prahy od roku 1961 do roku 2010 zvýšil více než dvanáctkrát. Zatímco v roce 1961 připadalo na jedno motorové vozidlo 22,4 obyvatel, před dvěma lety to již bylo pouze 1,8 obyvatel.

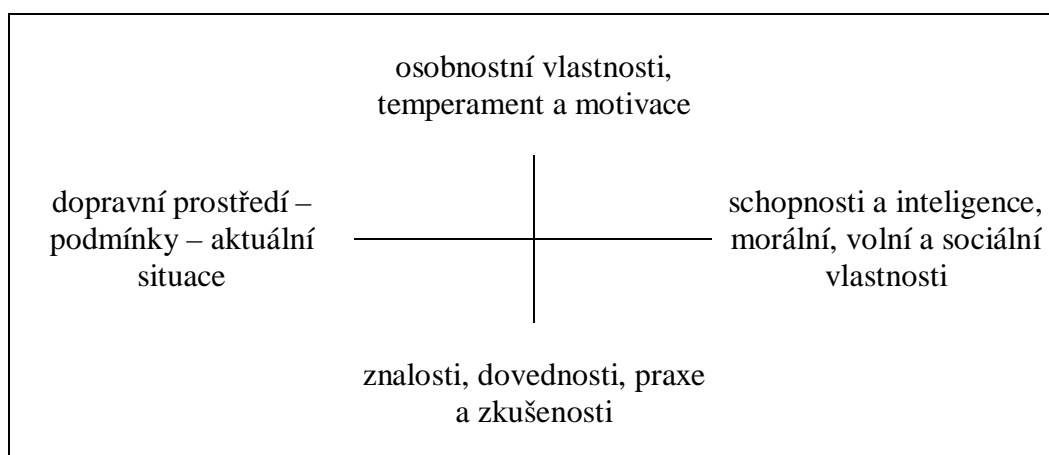
Dopravní systém utvářejí podle dopravního psychologa Karla Havlíka (2005) složky, které spolu souvisejí a navzájem na sebe působí:

- člověk – zaujímá v systému řídicí funkci a jeho činnost spočívá v příjmu a zpracování informací, rozhodování a reagování;
- dopravní prostředek – vozidlo, jeho konstrukce a technická úroveň;
- dopravní prostředí – přírodní podmínky a uměle vytvořená dopravně-technická opatření;
- dopravní cesta – charakter (úroveň) dopravně-technických opatření, značení a zařízení;
- dopravní sociální struktura – četnost účastníků, dopravní chování, sociální role.

Vozidlo je vnímáno nejen jako prostředek pro přepravu z jednoho místa na druhé, ale také jako určitý symbol sociálního postavení. Technický vývoj týkající se motorových vozidel a rozvoj dopravní infrastruktury umožňuje člověku, aby byl stále flexibilnější a rychlejší ve svých každodenních činnostech. Přesto, či právě proto, si lidé nedostatečně uvědomují a podceňují nebezpečí, jež řízení vozidla přináší. Často přistupují k vozidlu nezodpovědně, s určitými indispozicemi, bez sebereflexe, což mnohdy vede k momentálnímu selhání. Přitom člověk při řízení vozidla nese odpovědnost nejen za sebe, ale také za ostatní účastníky silničního provozu.

Identifikace se zodpovědnou rolí řidiče však bývá často pro jedince problémem, zejména kvůli jeho dopravnímu chování vyplývajícího z vlastního dopravního charakteru. Dopravní psycholog Karel Havlík (2005) konstatuje, že každá role spojená s určitou činností (dopravní chování) vyžaduje v zájmu odpovědného naplnění osobitý soubor (dopravní charakter), který zahrnuje vedle zdraví především vlastnosti, schopnosti, znalosti, dovednosti, mravní atributy a motivaci k tomu, co právě provozujeme.

Obrázek 1: Zjednodušené schéma provázanosti zdravotního a psychického stavu, dílčích komponent v interakci s dopravním prostředím, podmínkami a aktuální dopravní situací



Zdroj: Havlík, 2005, s. 15

Havlíkovo schéma lze doplnit ještě o další složky – legislativní rámec dopravního systému, dopravní prostředek nebo dopravní vzdělávání. Nejdůležitější složkou dopravního systému je člověk, na jehož dopravní chování má zásadní vliv dopravní výchova a vzdělávání. Dopravní výchovou se rozumí vedení a poučení jedince o správném pohybu v silničním provozu a o rizicích, která přináší. Dopravní vzdělávání chápeme jako kultivaci znalostí a dovedností v oblasti řízení motorových vozidel. Cílem vzdělávání je předat řidiči znalosti o ovládání vozidla, následně je převést do praxe a pak je v co největší míře zautomatizovat v návyky. „...tedy něco, co děláme nevědomě, stejně automaticky jako vše, co jsme se naučili bez účasti vědomí nebo co jsme zdědili.“ (Plamínek, 2010, s. 35) V souvislosti s neustálým vývojem dopravního systému (změna legislativy, nové technologie, změny v ovládání vozidla, rozvoj dopravní infrastruktury,

zhušťování silničního provozu apod.) je třeba, aby se řidiči stále vzdělávali a rozvíjeli své znalosti a dovednosti, zkrátka se celoživotně učili. Mezi základní vzdělávací způsoby patří:

- dopravní výchova v rodině a ve škole;
- výcvik v autoškole;
- řidičské oprávnění na zkoušku (jež není v současné době součástí českého právního řádu);
- řidičské kurzy (kurzy bezpečné jízdy, defenzivní jízdy, první pomoci, škola smyku či kondiční jízdy);
- rehabilitační programy.

Rehabilitační programy jsou určeny pro případy, že systém vzdělávání selhává. Tyto programy jsou primárně určeny pro jedince s problémovým dopravním chováním (pro tuto oblast se užívá i výrazu Driver improvement).

Na jedince jsou při řízení motorového vozidla z hlediska osobnostních vlastností, schopností a dovedností kladeny vysoké nároky – měl by disponovat rychlými a správnými reakcemi na měnící se situaci v provozu, měl by se vyznačovat emoční stabilitou a sebekontrolou a měl by mít schopnost udržet pozornost. Jak uvádějí Štikař, Hoskovec a Šmolíková (2006), nepozornost je jedna z nejčastějších příčin dopravních nehod. Řidič má mít podle nich vytrvalou a stálou pozornost, jež je zkoušena zejména při delších a monotónních jízdách. Zároveň musí disponovat výběrovostí pozornosti, která jej bezpečně provede složitějšími dopravními situacemi – například křižovatkami, kdy musí být schopen rozlišit podstatné podněty od nedůležitých.

Neméně důležité jsou také jeho morální vlastnosti, jako je sebekázeň, ohleduplnost, ochota pomáhat v nouzi, dodržování zásad slušného chování či respektování dopravních předpisů a v neposlední řadě je třeba klást důraz rovněž na kladnou motivaci (především u profesionálních řidičů). *„Znaky kladné motivace k profesi řidiče prozradí například: nevšední péče o svěřené vozidlo; trvale dobrý technický stav; znalost ujetých kilometrů v průběhu praxe; (...) jízda bez přestupků a nehod; (...) přetrvávající kladné emoce k profesi, i když se vyskytnou problémy. (...) Také negativní dopravní chování má různé motivy. Motivace bezohledně předjíždějícího*

řidiče může vyvěrat například z potřeby rychle dosáhnout cíle cesty i z potřeby nadřazenosti nebo snahy předvést se před spolujezdkyní.“ (Havlík, 2005, s. 20)

Z výše uvedeného vyplývá, že stejně jako v běžném životě je každý jedinec jedinečnou osobností, resp. unikátním souborem určitých vlastností, takže řidiče nelze rozdělovat do pevně uzavřených skupin dle specifických vlastností. Přesto se pokusíme následně definovat nejcharakterističtější typy osobností, které jsou taktéž využívány v oboru dopravní psychologie. Dále rozebereme hlavní faktory ovlivňující dopravní chování, jimiž jsou pohlaví, věk řidičů a především emoce. Speciálně se zaměříme na agresivitu, která je považovaná za negativní emoci s vůbec nejhoršími dopady na bezpečnost silničního provozu a jejíž projevy je třeba důsledně omezovat.

1.1 Dopravní chování a typologie osobnosti řidičů

Chování každého účastníka silničního provozu je ovlivněno významnou měrou nejen jeho osobnostním charakterem a povahovými vlastnostmi, ale rovněž formálními i neformálními normami. Řeč je o pravidlech silničního provozu či například o základech slušného chování.

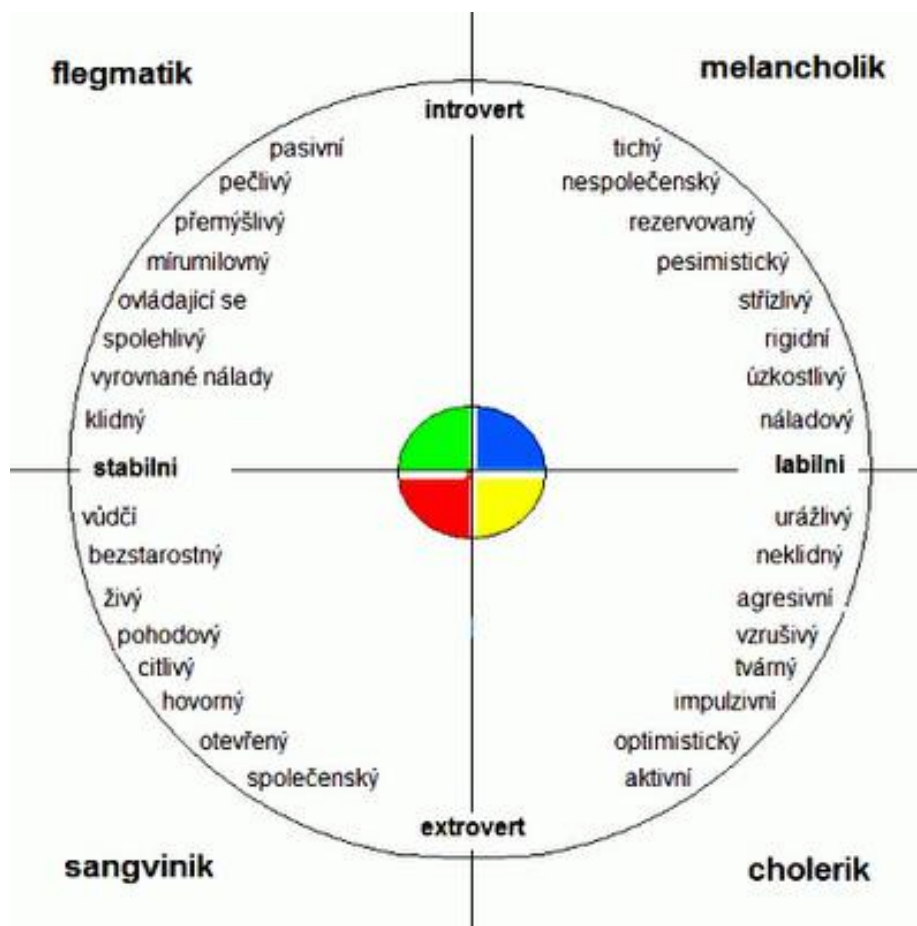
Dopravní chování se oproti běžnému chování vyznačuje podle psychologa Karla Havlíka (2005) určitými odlišnostmi – anonymními podmínkami dopravního prostředí, kompenzací pocitů a prožitých příkoří prostřednictvím vozidla, regresí z dospělého ega do dětského či využívání vozidla jako nástroje moci.

Je zřejmé, že chování řidičů v provozu kopíruje jejich vlastnosti a přístup v situacích běžného života. „*Výsledky studií o řidičích s větším počtem nehod ukazují, že se jedná o osoby převážně excentrické, impulzivní nebo psychopatické. Odborníci soudí, že člověk řídí vozidlo tak, jak žije.*“ (Štikař a Hoskovec, 1995, s. 67) Například lidé, kteří jsou v běžném životě přizpůsobiví a vyrovnaní, bývají za volantem spíše ukáznění a dokážou se vyhnout nehodám. Lidé, kteří se v běžných situacích nechávají vyvést z míry, budou za volantem pravděpodobně nevyzpytatelní a budou porušovat předpisy.

Co se týče typologie osobnosti řidičů, dopravní psychologové často vycházejí z Eysenckovy typologie temperamentu (viz Obrázek 2), která dělí jedince na introverty a extroverty a jedince stabilní a labilní (sanguinik, flegmatik, choleric, melancholik). Při řízení mají blíže k selhání labilní extroverti (choleric) a introverti (melancholic), kteří

nejsou dostatečně odolní vůči zátěži a stresu. Častěji trpí úzkostí, náladovostí a vznětlivostí, což má neblahý vliv na bezpečnost provozu. Typologie temperamentu však není jediným faktorem pro posuzování úrovně řídičských schopností. Důležité jsou již zmiňované schopnosti, dovednosti, motivace, atp.

Obrázek 2: Typologie temperamentu



Zdroj: Franče, online, cit. 2013-02-07

Vše zmiňované lze shrnout do myšlenky jednoho řidiče, jenž způsobil tragickou dopravní nehodu a jehož cituje dopravní psycholog Karel Havlík: „Dobrý a slušný řidič by měl mít ustavičně vše pod kontrolou – vozidlo, provoz, rychlost i skutečné a předpokládané chování druhých motoristů. Hlavně by však měl ohlídat sebe, svoje emoce a svůj rozum...“ (2010, s. 11)

1.2 Faktory ovlivňující dopravní chování

Nejsilnějšími faktory ovlivňujícími chování účastníka silničního provozu jsou emoce, pohlaví (kdy jsou povahové vlastnosti a psychologická podstata u osobnosti muže a ženy velice rozdílné) a také věk (jak z hlediska fyzické a psychické odolnosti, tak z hlediska změn, jimiž osobnost člověka i jeho zdraví procházejí stárnutím). Právě proto se zaměříme na tyto faktory, přestože i jiné mohou mít, byť v menší míře, vliv na chování řidiče – například sociální status či vnější faktory (stav silniční infrastruktury apod.).

Na dopravní chování mají velmi silný vliv rozdíly mezi pohlavími, které vyplývají z psychických i fyzických vlastností a taktéž v přístupu k dopravní situaci. Ty jsou u muže a ženy odlišné.

Muži snadněji než ženy parkují, předjíždějí, lépe odhadují vzdálenost jiných vozidel i jejich rychlost, lépe zvládají delší trasy, noční řízení a rychleji reagují na podněty z okolí. Naopak je jejich slabou stránkou přeceňování svých schopností, sklon k riskování a agresivnímu jednání či podceňování nebezpečných situací.

U žen hrají větší roli emoce, které ovlivňují jejich dopravní chování více než je tomu u mužů – jsou citlivější, empatičtější, více situaci v silničním provozu prožívají a často reagují přecitlivěle. Ve srovnání s muži nejsou tolik odolné vůči stresu a náhlým zátěžovým dopravním situacím, jež dokážou hůře rozpoznat a předvídat. Tyto slabší stránky jsou však schopné kompenzovat například bezpečnějším chováním, vyhýbáním se rizikovým manévřům či tím, že se nesnaží soutěžit s jinými řidiči a dokážou rozložit pozornost na více činností naráz. Mají také mnohem lépe rozvinutou sociální inteligenci, tudíž lépe zvládají komunikaci s ostatními účastníky silničního provozu.

Přestože žena má ve srovnání s mužem ze své přirozenosti ztíženou pozici pro řidičskou praxi, dokáže ji účelně vyvažovat, takže se podle Josefa Tesaříka a Petra Sobotky z policejního prezidia ČR (2011) stává viníkem dopravní nehody mnohem méně často než muž (1:6). To samé platí i pro dopravní přestupky. Tento nepoměr však může ovlivnit fakt, že ženy řídí méně často než muži. Psycholog Karel Havlík (2005) uvádí, že je to zhruba v poměru 1:6 (v polovině minulého století to bylo 1:12).

Neméně významnou roli v bezpečnosti silničního provozu i při posuzování dopravní způsobilosti hraje věk řidičů. Dopravní charakter se utváří již od ranného dětství, kdy dítě sleduje nejen styl jízdy svých rodičů, ale i jejich obecné chování v silničním provozu – třeba v roli chodců (například při nesprávném přecházení vozovky mimo přechod či na červenou). Rodiče jsou pro nejmenší děti prvním a zpravidla jediným zdrojem pro formování jejich dopravního povědomí. Bývají pro ně často negativními vzory, kvůli nimž děti vnímají nerespektování dopravních předpisů jako zcela přirozenou věc. Toto vnímání se mnohdy promítne i do jejich následné řidičské praxe v pozdějším věku.

Mladí řidiči (definováni věkem mezi 17 až 24 lety) se od ostatních účastníků provozu odlišují nejen věkem, ale i svojí nezkušeností, nezodpovědností a celkovou duševní a sociální nezralostí. Díky tomu patří mezi nejrizikovější skupiny účastníků silničního provozu. Mají sklony k impulzivnímu jednání, přeceňování svých schopností, k bezohlednosti a unáhlenému jednání, které pramení z nedozrálých morálních vlastností, kdy vědomě vyhledávají možná rizika a napětí při řízení. Často rovněž podceňují význam bezpečnosti a většinou vynikají agresivním chováním a nerespektováním ostatních řidičů. Rovněž v mnohem větším měřítku než starší motoristé podceňují únavu. Podle dopravního experta Jiřího Čumpelíka (2008) přitom už po čtyřhodinové jízdě řidič reaguje na podněty jen s poloviční rychlostí, než na stejné podněty reagoval na začátku jízdy.

Schopnosti mladých řidičů adekvátně reagovat na dopravní situaci se snižují s rostoucím počtem spolujezdců ve vozidle, kteří je často nabádají k riskantní a agresivní jízdě. Nesvědčí jim ani jízda v noční době. Nejčastěji dochází u mladých řidičů k dopravní nehodě v důsledku vysoké rychlosti, rizikového předjíždění, nezvládnutí smyku a při náhlých úhybných manévrech, kvůli nepoužívání bezpečnostních pásů a přileb nebo kvůli alkoholu a drogám. K nezodpovědné jízdě právě pod vlivem alkoholu a drog mají mladší jedinci oproti starším blíže. Navíc na jejich organismus mívají návykové látky a alkohol silnější vliv. V roce 2011 řidiči ve věku do 24 let způsobili v České republice podle Josefa Tesaříka a Petra Sobotky (2011) z Policejního prezidia Police ČR pětinu ze všech dopravních nehod a rovněž pětinu smrtelných nehod, které se v Česku staly.

Naopak ke kladům mladých řidičů patří fyzická odolnost, dobrá paměť, soustředění, pohotové rozhodování a reakce, což však samo o sobě neznamená, že jsou dobrými řidiči, jelikož neovládají rutinní činnosti při řízení. Jedinci podle odborných zdrojů řidičsky vyžívají zhruba po sedmi letech řidičské praxe nebo ujetí 100 tisíc kilometrů. Během této doby dochází u řidiče k zautomatizování činností souvisejících s řízením, které se dále opakováním upevňují. „*V praxi to znamená získat správné návyky smyslové – včas a správně reagovat na značky, světla, sdělovače v autě atd.; návyky motorické – ve vzájemné souhře ovládat pedály, řazení a ovládače vůbec; návyky duševní – správně a rychle řešit dopravní situace; a konečně i návyky mravní, kam patří součinnost s ostatními účastníky silničního provozu...*“ (Antušek, 1998, s. 20)

S přibývajícím věkem dochází u člověka ke zhoršení reakcí na podněty – prodlužuje se reakční doba, zpomalují se myšlenkové procesy, slábne rozhodovací schopnost a potenciál pro řešení nenadálých dopravních situací, ochabuje zrak (periferní vidění, ostrost), sluch i výkonnost. V důsledku snížení těchto duševních a tělesných funkcí dochází mnohdy k selhání. Starší lidé s řidičskou praxí jsou však schopni tato omezení kompenzovat zkušenostmi, předvídavostí, emocionální vyrovnaností a schopností reálně zhodnotit vlastní dovednosti. Významnou roli hrají také zautomatizované návykové činnosti – čím více činností považuje řidič za rutinu, tím lépe se může koncentrovat na provoz. Dále pak na rozdíl od mladých řidičů považují starší lidé řízení vozidla za čistě účelovou věc – přepravu z místa na místo, kdežto mladí motoristé vnímají řízení i jako prostředek pro vzrušení, zvýšení sebevědomí nebo soutěžení. Naopak na úkor bezpečnosti silničního provozu mají starší řidiči tendence k příliš defenzivní (opatrné, pomalé) jízdě, ke školení ostatních účastníků silničního provozu a k projevům tvrdohlavosti vedoucí až k odmítání učit se nové věci a přizpůsobovat se jim.

V důsledku stárnutí populace se klade větší důraz na jednodušší ovládání vozidla. Doporučuje se starším motoristům, aby si před odchodem do starobního důchodu pořídili novější vozidlo vybavené modernějšími technickými prvky, díky nimž si mohou řízení zjednodušit. Řeč je kupříkladu o posilovačích řízení a brzd, jež usnadní řidiči ovládání vozidla s ohledem na fyzické možnosti; o ABS systému umožňujícím bezpečnější zvládnutí smyku; o automatické převodovce; o dosažitelných a přehledně umístěných tlačítkách na palubní desce, jejichž ovládání neodvádí pozornost, apod.

Při posuzování dopravní způsobilosti u starších řidičů by se nemělo přihlížet pouze k biologickému věku, ale rovněž k mentálnímu věku. Proto není možné jasně definovat horní věkovou hranici pro držení řidičského oprávnění. „*Samotný věk zůstává hrubým měřítkem k posuzování schopností k řízení, protože tato způsobilost je z hlediska duševní potence proměnlivá a u různých osob různá.*“ (Havlík, 2005, s.136)

Je však nutné, aby se řidiči podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám, a to jak fyzickým, tak i psychologickým. Řidičům vyššího věku hrozí totiž v mnohem větší míře zdravotní indispozice, jež mohou mít fatální důsledky v silničním provozu. Nejrizikovějšími chorobami typickými pro starší řidiče, které mohou významně ovlivnit způsobilost k řízení, jsou diabetes, poruchy krevního oběhu, arteroskleróza či nádorová onemocnění (resp. důsledky jejich léčby). Řízení motorového vozidla je podle dopravních odborníků Štikaře, Hoskovce a Šmolíkové (2007) zapovězeno lidem s vážnějšími psychickými nemocemi – například se schizofrenií, bipolární poruchou, epilepsií a s alkoholickou či drogovou závislostí. Řidičské oprávnění by neměli získat ani lidé s poruchami rovnováhy či orientace. Vyhláška č. 72/2011 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, uvádí nemoci, u nichž se řidiči musejí podrobovat pravidelným zdravotním prohlídkám.

Zdravotní stav a způsobilost se však musí brát v potaz nejen ve stáří, ale po celou řidičskou praxi. Legislativa České republiky nařizuje řidičům kontroly způsobilosti k řízení motorových vozidel při podání žádosti o výcvik v autoškole, jejíž součástí je rovněž pozitivní lékařské potvrzení (zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, vyhláška č. 72/2011 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), a v době, kdy řidič přesáhne věk šedesáti let. Pak jsou již lékařské kontroly povinné v pravidelných intervalech. Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je držitel řidičského oprávnění povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce v souvislosti s dosažením věku 60, 65 a 68 let, pak každé dva roky.

V rámci zvýšení bezpečnosti silničního provozu je však nutné řidiče poučit, že by měli podstupovat zdravotní prohlídky i nad rámec stanovených kontrol. A to zejména co se týče kontrol zraku. Podle primáře Oční kliniky VFN v Praze MUDr. Pavla Diblíka (2012) se totiž zrak nynější populace zhoršuje již v podstatně mladším věku, než tomu bylo dříve. Jde o důsledek civilizačních chorob. Již ve čtyřiceti letech

má téměř jedno procento řidičů oční vadu, která má zásadní vliv na jejich řidičské schopnosti. V českém prostředí jde s ohledem na celkový počet řidičů o šedesát tisíc lidí. Od padesáti let věku se pak začíná zrak dramaticky zhoršovat. V 65 letech má fatálně nedostatečnou zrakovou ostrost již 4,7 % lidí, v 75 letech je to pak 21,1 %. Bez brýlí by neměl sedat za volant člověk, jehož zrak vyžaduje pro ostrost více než 0,75 dioptrie.

„S věkem ubývá zrakové ostrosti, zmenšuje se také rozsah zorného pole, zvyšuje se práh pro vnímání světla, klesá schopnost akomodační, zhoršuje se vnímání hloubky prostoru, snižuje se schopnost rozlišovat barvu.“ (Štikař, Hoskovec a Šmolíková, 2007, s. 53) Zrak je přitom základním smyslem pro řízení motorového vozidla, a jeho zhoršení tak má významný vliv na ovládání vozidla a bezpečnost silničního provozu. *„Vizuální vnímání se podílí na celkovém vnímání řidiče asi z 90 – 95 %.“* (Štikař, Hoskovec a Šmolíková, 2007, s. 43)

Řidiči, kteří špatně vidí, podle MUDr. Pavla Diblíka (2012) vybočují ze svého jízdního pruhu o poznání častěji než zdraví motoristé. Zpravidla vybočují doprava ke krajnici, tudíž jsou nebezpeční zejména pro chodce a cyklisty. Navíc podléhají větší psychické zátěži na dlouhých cestách, mnohdy neudržují stálou rychlost a mají potíž přečíst značky a ukazatele. Stačí, aby řidič například při stotřicetkilometrové rychlosti sledoval dopravní značku nebo ukazatel o jednu vteřinu déle, a při mimořádné situaci, při níž je třeba okamžitě zastavit vozidlo, zareaguje až o 35 metrů dále než řidič se zdravým zrakem.

Podle Josefa Tesaříka a Petra Sobotky (2011) z Policejního prezidia Policie ČR vyšetřovali příslušníci dopravní policie v roce 2011 dopravní nehodu v důsledku náhlé fyzické indispozice (též únava či spánek) ve 743 případech, v důsledku nemoci či úrazu ve 41 případech, v důsledku nepříznivého stavu řidiče invalidy ve 36 případech a v důsledku úmrtí řidiče (např. na infarkt) v 18 případech, atd. Dohromady tak mohl špatný zdravotní stav stát za 838 nehodami. Situaci může zhoršit přirozené stárnutí populace. Očekává se, že starší generace bude navíc aktivnější než je aktivní nynější generace seniorů, což s sebou ponese i potřebu mobility. *„V zemích Evropské unie je přibližně jedna třetina obyvatelstva starší padesáti let. Očekává se, že v roce 2030 bude jedna třetina obyvatelstva ve stáří nad šedesát let.“* (Štikař, Hoskovec a Šmolíková, 2007, s. 20)

Mladí a staří řidiči se odlišují nejen chováním, ale též složením dopravních přestupků, jichž se dopouštějí a jež jsou pro jejich věk typické. Z hlediska příčin nehod se u starších řidičů projevují zcela jiné faktory než u mladých. Zatímco řidiči do 24 let způsobují dopravní nehody velice často kvůli nepřiměřené rychlosti, u starší populace rychlost nehraje významnou roli. Naopak bývají nejčastěji viníky nehod kvůli nesprávnému způsobu jízdy. Z toho vyplývá, že nikoli rychlost, ale neschopnost se správně orientovat, je problémem starší řidičské populace.

Vůbec nejsilnějším faktorem ovlivňujícím dopravní chování a obecnou atmosféru v silničním provozu jsou emoce. Ty bývají při řízení dopravního prostředku nebezpečné – ať jde o emoce pozitivní, tak negativní. Narušují soustředění řidiče a ovlivňují jeho vnímání (např. dopravní značení či přednost v jízdě) a reakce na dopravní situace. Negativní emoce mohou lehce způsobit selhání, protože snižují pozornost, omezují výkonnost člověka a snižují zrakové vnímání při řízení. Nahromaděním emocí dochází ke ztrátě sebekontroly. Nejen ve stresových situacích, ale i takových, které jsou pro silniční provoz běžné a typické (jako je například předjíždění, náhlé zabrzdění či dopravní kolona, kdy má řidič pocit, že mu ostatní narušují určité osobní teritorium nebo mu brání v pohybu), se cítí tyto jedinci ohroženi a stresováni, a proto nepřiměřeně reagují. Řeč je zejména o agresivním chování, jež se často obrací proti ostatním řidičům – následkem není jen hmotná škoda, ale též například psychická újma. Agresivní chování má klíčový vliv na bezpečnost provozu. Zároveň jde o chování, jež lze kvalitními postupy dopravní výchovy a vzdělávání řidičů efektivně utlumit.

Agresivní chování v silničním provozu se vyznačuje mnoha indikátory. Blikáním dálkových světel a troubením počínaje, výhružnými gesty, vulgárními výrazy a použitím vlastního vozidla jako zbraně konče. K agresivitě přispívají i nekomfortní podmínky v provozu i ve voze – například dopravní kolony či teplotní extrémů v letních měsících zvyšují u řidiče únavu, stres a frustraci, a i běžně nekonfliktní řidiči tak mohou reagovat agresivně. Nejčastějšími dopravními přestupky a jízdními styly, které indikují agresivní chování, jsou – nedodržování bezpečné vzdálenosti, bezdůvodné střídání jízdních pruhů, najíždění na jiná vozidla, zneužívání výstražných světel či klaksonu, vybrzdování a slovní, gestikulativní či fyzické útoky. Odhalit, zda za dopravním přestupkem či dopravní nehodou stojí agresivita ovšem není snadné odhalit. Většina

viníků si totiž není ochotná své agresivní či afektivní jednání připustit. Agresoři si své chování často ani neuvědomují. Agresivita není pouhou momentální reakcí, ale déle trvajícím psychickým stavem.

Nebezpečnost agresivního chování spočívá také v tom, že má psychologický dopad na ostatní účastníky silničního provozu. Bezohledné chování se stává společenskou normou, jakýmsi akceptovatelným standardem, který je však pro bezpečnost silničního provozu velmi nebezpečný. Agresivní chování řidiče vyvolává stres u ostatních účastníků silničního provozu a pokud ti vidí, že viník není potrestán, nechávají se taktéž strhnout k nebezpečnému chování, z něhož vyplývají přestupky jako nebezpečné předjíždění, nedodržení bezpečné vzdálenosti, omezování ostatních řidičů či nedání přednosti v jízdě.

Z celoevropského srovnávacího projektu SARTRE 3 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) z roku 2004, jenž zmiňují dopravní psycholožky Pavlína Skládáná a Vlasta Rehnová (online, cit. 2013-02-02) a jehož se zúčastnilo 23 zemí a jenž byl vystavěn na dotazníkovém šetření u 1 026 respondentů, vyplývá (viz Příloha E), že se 48,8 % evropských účastníků silničního provozu setkala s agresivním chováním jiného účastníka silničního provozu zaměřeném proti jejich osobě. Zároveň 10,1 % evropských respondentů se přiznalo k vlastnímu agresivnímu chování proti jinému účastníkovi silničního provozu. Je zřejmé, že agresivní prvky v dopravě vnímají řidiči odlišně u sebe a u ostatních účastníků silničního provozu. Zatímco ke svému chování jsou tolerantní a nepovažují je za agresivní, k chování ostatních jsou kritičtější. Rozdíly ve vnímání agresivity ostatních a vlastní byly patrné mezi jednotlivými národnostmi respondentů. Z průzkumu vyplývá, že mezi podílem řidičů, kteří se stali obětí agrese a kteří byli sami agresivní, je velký nepoměr. Nejčastěji se vnímají jako terč agrese Estonci – dvě třetiny z nich se takto v průzkumu SARTRE 3 označili. Vlastní agresi ovšem přiznala jen pětina z nich. Češi společně s Němci, Maďary a Rakušany rovněž nedisponují objektivním přístupem k hodnocení. Rozdíl v podílu obětí a agresorů činil okolo 40 %. Naopak nejsebekritičtějšími mezi národy jsou Švýcaři, kteří přiznali vlastní agresi ve zhruba třetině případů. Nejvyrovnanější podíl byl zaznamenán ve Švédsku, kde přiznalo vlastní agresi zhruba stejně respondentů, kolik se jich považovalo za oběti.

Je zřejmé, že řidiči nevnímají své chování příliš objektivně. Zpravidla se považují za lepší a bezpečnější motoristy, než ve skutečnosti jsou. Hodnocení řidičského chování lze demonstrovat například na rozsáhlém evropském průzkumu Summer Road Safety Survey společnosti Goodyear Dunlop (viz Příloha F) mezi 5 617 lidmi patnácti národností, jenž zjišťoval subjektivní dojem, jaký mají řidiči ze svého vlastního chování v silničním provozu. Ukázalo se, že hodnocení se liší i podle národností – sebekritičtí jsou Francouzi a Rusové, naopak mezi evropskými motoristy jsou nejsebevědomějšími řidiči z Itálie, Slovenska, Rakouska a Španělska.

Míru objektivity, resp. subjektivitu při hodnocení svých řidičských dovedností a svého dopravního chování u evropských motoristů, lze názorně ukázat na příkladu českých řidičů. Ze stovek oslovených Čechů ani jeden nezvolil ve výběru dvanácti slov charakterizujících jeho chování za volantem výraz agresivní či riskantní. Naopak se nejčastěji označili za opatrné (29 %) či bezpečné (27 %) řidiče. Paradoxně působí fakt, že se v průzkumu zároveň přiznali, že předjíždějí na hranici rizika (29 %) nebo zrychlí, když na semaforu naskočí oranžová (48 %).

Sebehodnocení řidičů se věnujeme i ve vlastním průzkumu mezi 218 řidiči (viz praktická část). I zde se respondenti hodnotili nadprůměrně.

Úřady mají potíže agresivní chování v silničním provozu potlačovat – je totiž jen těžko odhalitelné a mnohdy je nelze jasně specifikovat v legislativě.

Podle dopravního odborníka Matúše Šuchy (2009) lze opatření proti agresivitě rozčlenit do čtyř elementárních oblastí:

- oblast vzdělávání (výcvik v autoškole, zásady defenzivní jízdy);
- dopravně inženýrská oblast (kvalita pozemní komunikace, kvalita dopravního značení, bezpečnější charakter křižovatek a prvky zklidňující dopravu);
- oblast preventivní (kampaně);
- represivní oblast (efektivní činnost policie a správních úřadů).

Obecně platí, že agresivitu na silnicích lze zmírnit například omezením počtu křižovatek, což může omezit situace vyvolávající u řidičů stres a frustraci. Řeč je o rizikových a nepředvídatelných situacích jako jsou dopravní kolony nebo obtížný průjezd z hlediska předností v jízdě. Nápomocné by mohly být stavební úpravy na

křižovatkách tak, aby byly přebudovány na kruhové objezdy, jež jsou z hlediska plynulosti dopravy, ale i nároků na řidiče, vhodnější. Efektivní mohou být též bezpečnostní a dělící ostrůvky, zpomalovací příčné prahy, dostatečně kvalitní povrch pozemní komunikace a udržované svislé i vodorovné dopravní značení. Stresovým situacím vyústujícím v agresi může předejít také prosazování tzv. pravidla zipu v místech zúžení, čímž lze zajistit plynulejší průjezd.

Opatřeními proti agresivnímu chování mohou být rovněž investice do informačních systémů v oblasti dopravní telematiky. Lze vycházet z předpokladu, že řidič, jenž je včas informován o obtížích v provozu, lépe snáší diskomfort, který tyto obtíže provází. Taktéž je řeč o tzv. inteligentním řízení dopravy, jež umožní správě silnic okamžitě reagovat na případné dopravní nehody, vyšší hustotu provozu či jiná omezení tak, aby předešla stresovým situacím pro řidiče. I výrobci automobilů mohou v této oblasti přispět ke zmírnění agrese na silnicích. Zmínit lze například instalaci navigačních systémů do vozidel navozujícím u řidičů pocit jistoty. V neposlední řadě by měl být důraz kladen na vzdělávání řidičů vzhledem k jejich osobnostním rysům.

Svoji roli by měla sehrávat i represivní složka a účinně definované sankce. Represivní složky by se měly zaměřit na důslednou kontrolu dodržování pravidel silničního provozu a následné vymáhání trestů u těch, kteří se proti pravidlům provinili. Nelze však očekávat, že přítomnost policistů na silnicích bude jediným nástrojem pro snížení agresivity a rizik v provozu, jak je v současné době často veřejností opakováno. Hlavním nástrojem ke zvýšení bezpečnosti provozu by mělo být zlepšení celkového klimatu ve společnosti, v níž bude jasně definováno, že porušovat předpisy není správné a je odsouzením hodné. K takovému stavu ovšem česká společnost ještě nedospěla. Stále platí vžitě přesvědčení, že pokud někdo porušuje dopravní předpisy, tak je to převážně důsledek nedostatečného dohledu policistů. Situaci a náladě ve společnosti nepomáhá ani fakt, že společensky významné či politické osobnosti se sami často netají tím, že dopravní předpisy porušují. A navíc to mnohdy mylně považují za projev svobody, výjimečnosti či za projev zvláštních schopností.

Reálná vymahatelnost práva je přinejmenším diskutabilní, což pochopitelně k ukázněnému chování na silnici nepřispívá. Dlouhodobě nevedou ke zvýšení respektu ani vyšší sankce. Zpřísnění sankcí je účinným nástrojem jen tehdy, jsou-li si účastníci provozu vědomi odhalení a potrestání deliktu. Vyšší vymahatelnosti práva lze docílit

například technickými prostředky – automatickým systémem kontrol, jako jsou zařízení na detekci průjezdu křižovatkou na červenou či radary na měření rychlosti vozidel. Opět je však třeba, aby k sankci došlo co nejdříve od spáchání přestupku, nejlépe bezprostředně po něm. Vymahatelnost práva ztěžují legislativní bariéry, které znemožňují přeshraniční vymáhání sankcí, zjišťování totožnosti řidiče, jenž se přestupku dopustil, schopnost úřadů ve stanovené lhůtě přestupek projednat a uzavřít, nadbytečná administrativní zátěž či finanční a personální bariéry.

Respekt k dopravním předpisům vzrostl po zavedení takzvaného bodového systému v roce 2006. Ten spočívá v tom, že každému dopravnímu přestupku je legislativou stanoven určitý počet bodů. Řidiči, jenž přestupky porušuje, se body načítají a pokud dosáhnou limitu dvanácti bodů, je mu pozastaveno řidičské oprávnění.

2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Odborná i laická veřejnost často upozorňuje na nedostatečnou dopravní výchovu ve školách a taktéž v rodinách. Výuka vedoucí k povědomí o bezpečnosti silničního provozu u dětí a dospívajících se zpravidla omezuje pouze na dopravní program v mateřských školách a dopravní výchovu v rámci některých předmětů na základní škole. Vyjma odborných škol specializujících se na dopravní obory na středních školách neexistuje systematická výuka dopravní výchovy. V České republice není dosud dopravní výchova pevně zařazena do školních osnov a je převážně na volnosti pedagogů, zda ji zařadí do výuky.

I z tohoto důvodu lze konstatovat, že příprava dětí a mládeže na pohyb v silničním provozu není v České republice v současné době dostačující. Hlavním argumentem pro posílení znalostí o dopravním prostředí je fakt, že se za posledních dvacet let intenzita automobilové dopravy výrazně zvýšila. Například na periferii (vnější kordon) hlavního města Prahy došlo od roku 1990 do roku 2010 podle Jana Adámka (2011) z Technické správy komunikací hl. m. Prahy k nárůstu intenzity dopravy ze 154 tisíc vozidel na 572 tisíc vozidel, což je 371 % nárůst. To by mělo vést k důslednější přípravě dětí na pohyb v silničním provozu. Paradoxně však dochází spíše ke snaze eliminovat pohyb dětí v provozu.

2.1 Historie dopravní výchovy

Základy dopravní výchovy byly položeny v roce 1932, kdy Autoklub republiky Československé seznámil širokou veřejnost s problematikou dopravní výchovy. Podle Lucie Límové (2006) se zaměřil zejména na nedostatky ve výchově dětí a mládeže spojené s rostoucí nehodovostí. Autoklub otevřel v Praze výstavu týkající se dopravní bezpečnosti, která dokázala přes svoji popularitu změnit dopravní myšlení celé společnosti. Zároveň pořádal pro školáky kurzy zvané hodinky bezpečnosti – právě v nich byl poprvé použit termín dopravní výchova. Jen v roce 1935 byly proškoleny desetitisíce dětí. *„V Praze bylo proškoleny 15 000 dětí obecných škol, v ostatních městech potom 20 000. (...) Snahy školství o bezpečnost školní mládeže v dopravním prostředí se dají dobře demonstrovat na Podrobných učebních osnovách obecných škol*

pražských z roku 1934 pro 1.–5. ročník, zpracovaný komisí reformního sboru pražských učitelů. V Obecné škole byly prvky dopravní výchovy soustředěny do obsahu vyučovacích předmětů s pokusem o určitou systematičnost, což se projevilo v opakování základních a nejdůležitějších témat v dalších ročnících, spolu s postupným prohlubováním a rozšiřováním dopravně výchovných poznatků.“ (Límová, 2006, s. 11)

2.2 Současná dopravní výchova ve školství

Vycházíme-li z toho, že aby získali jedinci již od útlého věku hlubší povědomí o správném chování v silničním provozu, je třeba klást důraz na dopravní výchovu již v předškolním věku a hlavně pak ve školním věku. Se základními povinnostmi a pravidly pro pohyb v silničním provozu musí dítě seznámit nejdříve rodina, škola přichází jako druhá na řadu – o to je důležitější, neboť je to v době, kdy se dítě začíná osamostatňovat a mnohem více času tráví v dopravním prostoru bez dozoru. Úkolem rodiny je být dětem především dobrým příkladem, učit je orientovat se v základních dopravních situacích (rozeznávat barvy semaforu, rozdíl mezi chodníkem a vozovkou, rozdíly mezi pravou a levou stranou či poznávat riziková místa v okolní bydliště) a pomáhat rozvíjet jejich motorické schopnosti.

Mateřská škola by měla připravit děti na rizika v dopravě, cvičit s nimi konkrétní dopravní situace v reálném prostředí a taktéž by měla rozvíjet u dětí pozornost. Musí brát ohled například na to, že dítě nemá na rozdíl od dospělého člověka schopnost přesně odhadnout vzdálenosti (tedy rychlost vozidla). Hlavním prostředkem výchovy předškolních dětí je především hra nebo výchovné televizní či divadelní pořady.

Cílem dopravní výchovy na základní škole by mělo být především naučit žáka, jak se chovat v silničním provozu v roli chodce a cyklisty. A to zejména prostřednictvím výcviku na dopravním hřišti (v ČR jich je zhruba 150). Podle Lucie Límové (2006) je třeba, aby se žák základní školy navíc naučil používat samostatně prostředky hromadné dopravy, osvojil si znalosti o technickém stavu jízdního kola a jeho údržbě, uvědomil si odlišné možnosti jízdy na suché a mokré vozovce, naučil se přivolat a případně poskytnout první pomoc a uvědomil si význam činnosti dopravní policie.

Na výchově dětí se podílejí vyjma škol i různá sdružení a aktivity v této oblasti jsou patrné i na straně obecních úřadů, obecní a státní policie. Výchova je zaměřena zejména na malé cyklisty a v tomto směru je organizována Ministerstvem dopravy ČR. Zřejmě nejvýznamnější program pro začínající cyklisty – Dopravní soutěž mladých cyklistů vyhlašuje ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ČR a podle Jana Adámka (2011) obsahuje čtyři části: testy pravidel silničního provozu, praktickou jízdu městem (zejména na dopravních hřištích), jízdu zručnosti a znalosti první pomoci. Program je zaměřen převážně na žáky druhého stupně základních škol a vítězná družstva postupují přes oblastní kola do celostátní úrovně a následně i na mezinárodní kola. Této akce se však účastní jen malé množství škol, přestože například mezi léty 2009 a 2010 zaznamenal program nárůst zájmu o 55 procent.

Do výuky středních škol bývá zahrnut nepovinný předmět Řízení motorových vozidel, jenž má připravit dospívající na praktický výcvik v autoškole. Studenti díky němu získávají teoretické znalosti pravidel silničního provozu, osvojují si teorii řízení automobilu a jeho údržby a rovněž základy první pomoci. Po absolvování zkoušky a dovršení osmnácti let mohou studenti získat řidičské oprávnění. Dle vlastního zjištění (viz praktická část) tuto možnost využívá polovina středních škol. Jinak nyní neprobíhá na středních školách žádná systematická výuka dopravní výchovy.

3 VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ

Dopravní výchova není určena pouze pro děti a mládež, nýbrž i pro dospělé držitele řidičských průkazů. Dopravní výchova v rámci celoživotního vzdělávání pro řidiče neprofesionály je však pouze na dobrovolné bázi – týká se kurzů bezpečné (defenzivní) jízdy, školy smyku či kondičních jízd. Čím dál tím větší oblibu si získávají jízdy zručnosti pro řidičskou veřejnost nebo akce pro neslyšící motoristy. Všechny tyto aktivity nabízí převážně soukromý sektor, tudíž jde o komerční záležitosti. Možnosti, jak si řidičské návyky prohloubit či jak řidiče připravit na dopravní situace, s nimiž se nesešel při výcviku v autoškole, tudíž vyhledává jen menšina lidí. A to přesto, že řada z těch, kteří tyto možnosti nevyužijí, přiznávají, že by jim prospěly. Kupříkladu škola smyku přináší na stranu řidiče náklady přesahující šest tisíc korun, což řadu potenciálních absolventů odradí. Potíž je i ta, že nabídka není na trhu příliš rozvinutá (nedostatek cvičišť, nerovnoměrné rozložení po České republice, atp.). Zmiňované aktivity jsou taktéž součástí rehabilitace problémových řidičů, kteří páchají dopravní přestupky či stojí za dopravními nehodami, stejně jako rehabilitační kurzy pod dohledem psychologa.

3.1 Historie vzdělávání řidičů

Pravidla pro řidiče se v českých zemích začala podle Lucie Límové (2006) upravovat od roku 1905, kdy vstoupilo v platnost rakouské nařízení č. 156/1905 ř. z. ministerstva vnitra, podle něhož musel být řidič starší osmnácti let a musel vykonat zkoušky. Vznik autoškol původně spojený jen s továrnami na výrobu automobilů na sebe nenechal dlouho čekat. Kvalita autoškol byla až do začátku 30. let velmi rozdílná. V roce 1932 bylo zahájeno tažení proti nekvalitním autoškolám, do vzdělávání řidičů se aktivně zapojil Autoklub republiky Československé, ale rovněž Elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy, které vzdělávaly nejen své podnikové řidiče, ale rovněž řidiče jiných firem. Podmínky pro řidiče a jejich vzdělávání se průběžně měnily, od 60. let 20. století, kdy vstoupil v platnost komplexní zákon o provozu na pozemních komunikacích, však svoji podobu již příliš neměnily.

Další vzdělávání řidičů, resp. rehabilitační programy, dosud nejsou v českém právním řádu příliš zahrnuty. Tyto programy jsou spojeny výhradně s takzvaným bodovým systémem, o němž ještě bude řeč. Bodový systém zavedla novela zákona č. 411/2005 Sb. (novelizuje zákony č. 200/1990 Sb., o přestupcích, č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, a č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích), která přinesla i povinné dopravně psychologické vyšetření pro řidiče vozidel nad 7 500 kg. O dva roky později byla schválena novela zákona č. 374/2007 Sb. (novelizuje zákony č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, a č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích), která umožňuje řidičům, aby se aktivně podíleli na zlepšení svého dopravního chování v rámci řidičských kurzů. Novela zákona č. 133/2011 Sb. (novelizuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích) ukládá řidičům, kteří žádají o vrácení odebraného řidičského průkazu, povinnost se podrobit dopravně psychologickému vyšetření.

3.2 Současná praxe ve vzdělávání řidičů

V České republice je v současné době zejména zanedbávána péče o začínající řidiče. Legislativně vychází z praxe zákona o provozu na pozemních komunikacích z 60. let minulého století a zdá se, že již nevyhovuje nynější situaci, kdy je provoz na silnicích výrazně hustší, náročnější na orientaci, na schopnosti rychlého a správného rozhodování i na motorické schopnosti. Vozidla jsou silnější a větší a tudíž jejich ovládání klade vyšší důraz na přehled a zručnost řidičů. Také se postupně do pravidel silničního provozu doplňují další právní předpisy, které opět vyžadují od jedince větší pozornost a lepší schopnosti. Český právní řád umožňuje řidiči získat řidičské oprávnění po úspěšném složení teoretické a praktické zkoušky, a přestože ta mnohdy nedokáže přesně prokázat skutečné schopnosti řidiče, respektive naopak jeho slabosti, je poslední prověrkou v řidičské praxi řidiče (pokud nenastoupí na profesní dráhu). Po složení zkoušek se již řidičům nikdo nevěnuje. Přitom právě začínající řidiči jsou velmi rizikovou skupinou na silnicích. A to nejen kvůli krátké řidičské praxi, ale také kvůli

specifickým psychickým vlastnostem, jež se váží na jejich věk, o čemž jsme již hovořili.

Povinná délka výcviku v autoškole je nyní stanovena na 28 praktických vyučovacích hodin (jedna vyučovací hodina = 45 minut). V individuálním programu musí žadatel absolvovat dalších jedenáct hodin teoretické přípravy. Lze však toto penzum lekcí nahradit i samostudiem.

System pro dostatečný výcvik řidičů není příliš dokonalý, protože počet lekcí není stanoven na základě skutečných schopností začínajícího řidiče. Instruktor autoškoly by měl mít možnost stanovit, zda uchazeč potřebuje další lekce nad rámec povinného počtu lekcí. Řidiči se při výcviku v autoškole příliš nesetkávají s trenážerem ani s jízdami na cvičišti. Na příliš dobré úrovni nebývá v autoškolách ani zdravotní příprava. Žadatel po absolvování autoškoly musí složit zkoušku před zkušebním komisařem. Na základě absolvování zkoušky je dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, řidiči uděleno řidičské oprávnění. Jak již bylo řečeno, po absolvování autoškoly již není po držitelích řidičského průkazu vyžadováno žádné dodatečné vzdělávání v oblasti dopravní výchovy.

V bezpečnosti provozu může sehrát významnou roli další model vzdělávání absolventů autoškol – takzvaný status řidičského průkazu na zkoušku. Tento status nemá v České republice legislativní oporu, nicméně v současné době ministerstvo dopravy a meziresortní dopravní parlamentní komise pracují na jejím začlenění do české legislativy. Řidičský průkaz na zkoušku je obvyklý v řadě evropských zemí. Vychází z předpokladu, že motorová vozidla mohou řídit osoby mladší 18ti let, ovšem po splnění určitých podmínek a také s odlišnými pravidly silničního provozu a jinými sankcemi za porušení pravidel oproti plnoletým motoristům. V Evropě je status řidičského průkazu na zkoušku zakotven v legislativě již patnácti států. Každý stát má přitom na mladistvé řidiče jiné nároky. Ty se zejména týkají odlišného povoleného množství alkoholu v krvi (u států, kde určité množství alkoholu tolerují) či nižších rychlostních limitů například na dálnicích.

Společně s tímto statusem existuje také opatření nazvané řízení pod dohledem (Accompanied driving), jež lze zahrnout do vzdělávání řidičů. Nezletilí řidiči podle tohoto opatření mohou řídit motorové vozidlo jen pod dohledem zkušenějšího řidiče, zejména příbuzného. Takové opatření funguje rovněž v řadě evropských států a i

v České republice se nyní uvažuje o právní úpravě, která by umožnila 17letým řidičům usednout za volant. Snížení věkové hranice pro řízení motorových vozidel je opatřením ke snížení nehodovosti mladých, začínajících řidičů, byť to zní poněkud paradoxně. Úřady, které takové opatření ve svých zemích prosadily, vycházely z tvrzení, že když je začínající řidič pod dohledem zkušeného řidiče nebo když mu hrozí větší tresty než jaké platí obecně, má to pozitivní vliv na jeho chování za volantem. V České republice, kde takové opatření zavedeno není, způsobí podle údajů Josefa Tesaříka a Petra Sobotky (2011) téměř čtvrtinu nehod řidiči s řidičskou praxí nepřesahující dva roky. Jde o zhruba 16 tisíc dopravních nehod ročně.

Je nutné též pracovat s řidiči, kteří již mají výcvik v autoškole a řidičské začátky za sebou, neboť dopravní prostředí se neustále proměňuje a vyvíjí. Řeč je o řidičských kurzech. Ty jsou nyní postaveny převážně na dobrovolné bázi, tudíž nejsou příliš využívanou aktivitou u řidičské veřejnosti. Součástí dopravního vzdělávání jsou například pravidelná školení řidičů, která je každý zaměstnavatel povinen zajistit pro zaměstnance, kteří při plnění pracovních úkolů řídí motorové vozidlo do hmotnosti 3,5 tuny. To zaměstnavatelům přikazuje zákoník práce. Školení řidičů ovšem probíhá prakticky výhradně jen na základě teorie a pro řidičskou praxi není příliš efektivní. A to přesto, že nemalé množství řidičů začíná svou pravidelnou řidičskou praxi až po delší době od ukončení autoškoly – přitom po nich nikdo nepožaduje, aby své řidičské dovednosti nějakým způsobem zdokonalovali.

Řidičské kurzy jsou taktéž součástí rehabilitace problémových řidičů, kteří páchají dopravní přestupky či stojí za dopravními nehodami. Ty jsou zaměřeny zejména pro motoristy, kteří porušují předpisy závažným způsobem nebo například řídí pod vlivem návykových látek. Efektivnější je, pokud kurzy obsahují také analýzu řidičské praxe a konkrétních přestupků řidiče. Cílem je následné vypracování osobní strategie pro řidiče tak, aby bylo omezeno další páchání přestupků. Rehabilitační programy dokáží výrazně snížit opakování dopravních přečinů. Tyto programy probíhají v Česku v návaznosti na bodový systém a jsou určeny i pro řidiče, kteří přesáhnou danou hranici trestných bodů. Bodový systém byl v České republice zaveden od 1. července 2006 novelou zákona č. 411/2005 Sb. (novelizuje zákony č. 200/1990 Sb., o přestupcích, č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, a č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích) jako sankční

prostředek. Řidič páchající zákonem jmenované dopravní přestupky je sankcionován určitým počtem bodů a po dosažení dvanácti bodů je řidiči odebráno řidičské oprávnění. Řidič může požádat o navrácení průkazu po roce, složí-li řidičské zkoušky nebo pokud absolvuje dopravně psychologické vyšetření (novela zákona č. 133/2011 Sb., která novelizuje zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích). U nevybodovaných řidičů se body odečítají automaticky po uplynutí dvanácti měsíců od posledního přestupku (pokud se za tu dobu řidič nijak neproviní proti bodovaným přestupkům). Maximálně tak lze odečíst čtyři body.

Pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu je vhodné, aby byl systém vzdělávání řidičů doplněn o rehabilitační programy pro pachatele dopravních přestupků, o čemž byla řeč v úvodu této kapitoly. V tomto ohledu se obecně hovoří o systému Driver improvement. Jde o školení či terapie určené pro řidiče, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění, ale i pro ty, kteří vykazují rizikové znaky pro bezpečnost silničního provozu – například řídili pod vlivem alkoholu či drog, nebo vzbuzují pozornost svým stylem jízdy a chováním v silničním provozu (agresivní jízda, neohleduplné chování, překračování nejvyšší povolené rychlosti). V českém právním řádu existuje pouze jediný rehabilitační prvek, a to v rámci bodového systému. Sankcionovaní řidiči si mohou tři body odečíst absolvováním kurzů bezpečné jízdy v akreditovaném středisku (na to mají nárok pouze v případě, že nespáchali přestupek hodnocený více než šesti body; maximálně mohou odečíst po opakovaném absolvování kurzů deset bodů). Tento způsob je jediným prvkem rehabilitace v českém právním řádu.

O tom, že rehabilitační kurzy mají smysl, hovoří i zkušenosti ze zahraničí. Podle Jana Weinbergera (online, cit. 2013-02-03) v roce 1987 zpracovaly rakouské úřady studii, která porovnávala chování řidičů u dvou skupin motoristů, kteří opakovaně páchali dopravní přestupky. Jedna skupina docházela na kurzy dopravní výchovy, zatímco druhá nikoli. V rámci projektu odborníci sledovali riziko recidivy (během období 27 měsíců) účastníků silničního provozu. *„Míra recidivy u těch, kteří žádná doškolení neabsolvovali, byla 30,6 %, zatímco u těch, kteří doškolení absolvovali, se znovu dostalo do problémů jen 15,8 %. V jedné další studii (s dobou sledování 3 roky) byla míra recidivy u těch, co absolvovali doškolení, 22,7 % a těch bez doškolení 42,4 %.“* (Weinberger, online, cit. 2013-02-03)

PRAKTICKÁ ČÁST

4 PRŮZKUM ROZSAHU DOPRAVNÍ VÝCHOVY A VZDĚLÁVÁNÍ

Cílem praktické části práce je zmapovat úroveň vzdělávání, výchovy a přístupu řidičů k sebevzdělávání a rovněž rozsah dopravní výchovy na školách. Domníváme se totiž, že už dopravní výchova na školách je velice důležitá pro celou řidičskou praxi jedince. Škola významně formuje osobnost člověka, a proto může ovlivnit jeho chování v silničním provozu v budoucnosti – zda bude jedinec zodpovědným a ukázněným řidičem. Právě proto se v této práci zaměřené na návrh cyklického vzdělávání řidičů věnujeme i návrhu na inovaci vzdělávacích programů ve školství. Dopravní výchova, jež by byla součástí povinné školní docházky, by předznamenala podobu celoživotního vzdělávání řidičů. Výhodou dopravní výchovy ve škole je, že je součástí povinné školní docházky, kdežto vzdělávací programy pro řidiče jsou vesměs založeny na dobrovolnosti.

V praktické části dále nastíníme možnosti komplexního vzdělávání v průběhu celého života člověka (od dopravní výchovy na školách, přes výcvik v autoškole, po dodatečný výcvik řidičů při jejich řidičské praxi) – zejména se zaměříme na inovaci obsahu vzdělávání v základním školství a na možné vzdělávání po absolvování výcviku v autoškole. Práce si rovněž pokládá otázku, do jaké míry jsou inovace akceptovatelné pro samotné řidiče a jaká je jejich ochota pro další dobrovolné vzdělávání na základě sebehodnocení svých řidičských schopností.

4.1 Průzkum ve školách a mezi řidiči

Ke zmapování rozsahu dopravní výchovy jsme využili vlastní průzkum mezi třemi stupni školství – mateřské školy, základní školy a střední školy. Ke sběru dat jsme vytvořili vlastní nestandardizovaný dotazník, který se skladbou otázek lišil u všech tří typů škol. Taktéž byl proveden průzkum mezi řidiči (rovněž prostřednictvím

dotazníku), abychom mohli pracovat s jejich vlastním hodnocením dopravní výchovy na školách, hodnocením kvality výcviku v autoškole a rovněž s informacemi, do jaké míry dokáží zhodnotit své řidičské schopnosti. Výzkumné šetření ve školách probíhalo ve dnech 24. 1. až 3. 2. 2013, mezi řidiči ve dnech 24. 1. až 3. 2. 2013. Dotazníky byly koncipovány tak, aby bylo možné výsledky dále statisticky zpracovávat a porovnávat. Respondenti měli u uzavřených otázek na výběr stanovené možnosti, mezi nimiž vybírali z jedné nebo více možností, případně vypisovali číselné údaje u otevřených otázek. Odpovědi byly zcela anonymní a vyplněný dotazník nelze spojit s konkrétní školou či osobou. Způsob distribuce dotazníků byl zvolen s ohledem na nutnost co největšího počtu oslovených respondentů – školám byl rozeslán e-mailem, řidičům byl distribuován prostřednictvím sociálních sítí a e-mailu. Respondenti dotazníky vyplňovali prostřednictvím zpoplatněné služby na serveru www.surveymonkey.com.

4.2 Popis vzorku

Osloveno bylo prostřednictvím e-mailové komunikace vedení 2 500 škol.

Mateřské školy (viz Příloha A):

- osloveno: 500 mateřských škol
- návratnost dotazníků: 12,40 %
- počet respondentů: 62
- počet otázek v dotazníku: 2

Základní školy (viz Příloha B):

- osloveno: 1 500 základních škol
- návratnost dotazníků: 10,33 %
- počet respondentů: 155
- počet otázek v dotazníku: 10

Střední školy (viz Příloha C):

- osloveno: 500 středních škol
- návratnost dotazníků: 15,60 %
- počet respondentů: 78

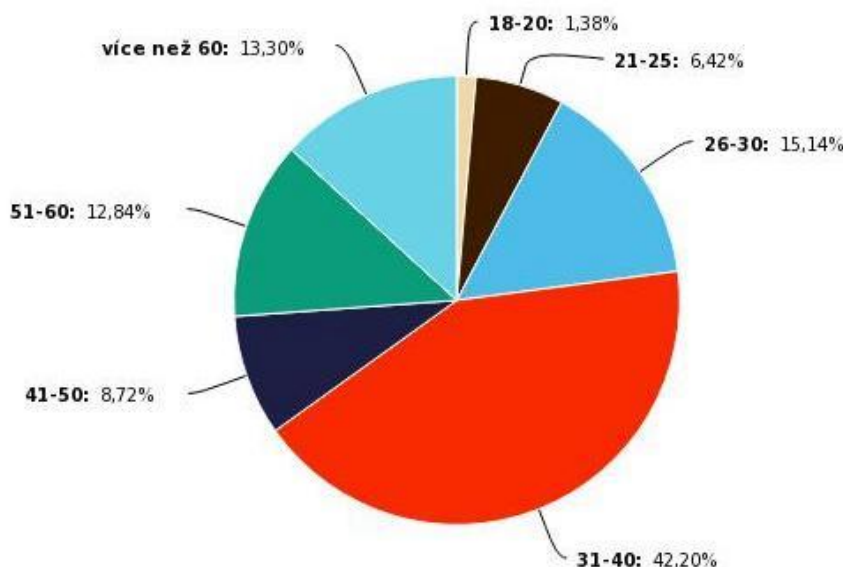
- počet otázek v dotazníku: 7

Dotazník pro řidiče (viz Příloha D) byl distribuován volně prostřednictvím e-mailové komunikace a sociálních sítí, tudíž nevidujeme počet oslovených lidí a návratnost dotazníků.

- počet respondentů: 218
- počet otázek v dotazníku: 17

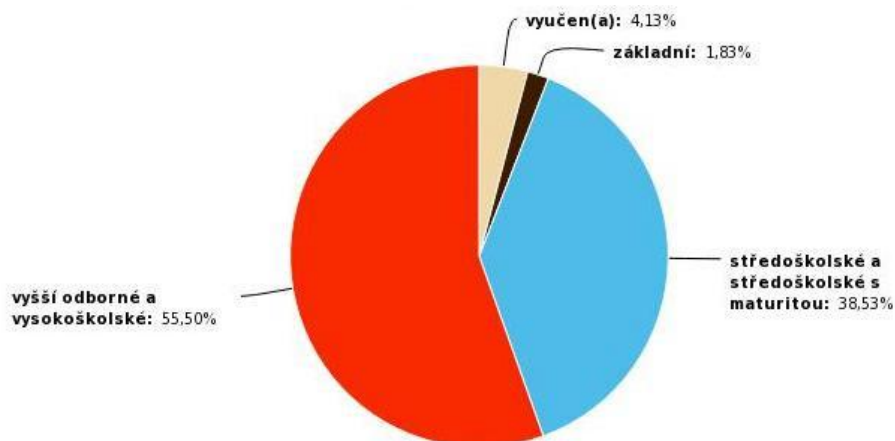
Průzkumu mezi řidiči se zúčastnilo 218 respondentů všech věkových skupin od 18 do více než 60 let (viz Graf 1). Největší zastoupení měla věková skupina řidičů ve věku 31 až 40 let. Téměř rovnoměrně byli v průzkumu zastoupení muži (53,67 %) a ženy (46,33 %). Respondenti byly nejčastěji vysokoškolského a vyššího odborného vzdělání, což neodpovídá úrovni vzdělání v populaci (viz Graf 2). Celkem 41,28 % respondentů vlastní řidičský průkaz 11 až 20 let (viz Graf 3), což koresponduje s nejčastěji zastoupeným věkem respondentů. Druhou nejpočetněji zastoupenou skupinou řidičů byli ti, kteří vlastní řidičské oprávnění déle než dvacet let (33,49 %). Z toho vyplývá, že průzkumu se zúčastnili převážně zkušenější řidiči.

Graf 1: Věk řidiče



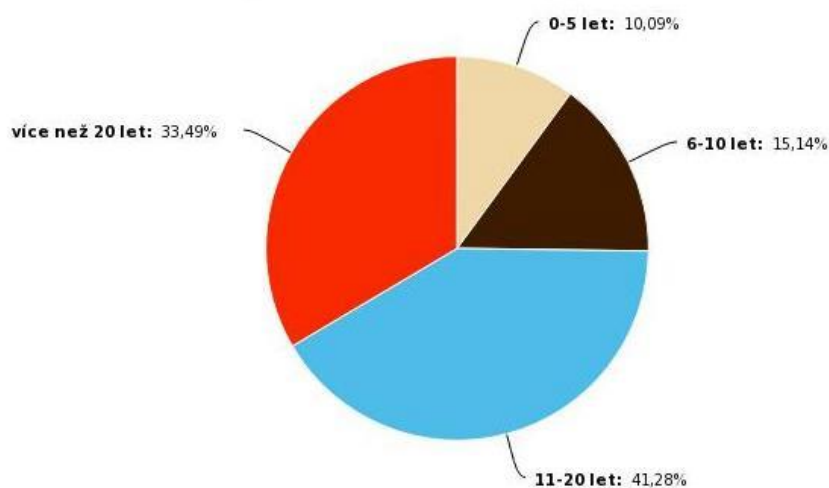
Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Graf 2: Nejvyšší dosažené vzdělání



Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Graf 3: Doba od získání řidičského průkazu



Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

4.3 Stanovení hypotéz

Hypotéza č. 1: Domníváme se, že řidiči své schopnosti spíše přeceňují, a tudíž na další vzdělávání nekladou důraz. Rovněž podceňují vliv svých zdravotních problémů na dopravní chování.

Hypotéza č. 2: Začínající řidiči považují své řidičské schopnosti získané v autoškole za nedostatečné pro bezpečný pohyb v silničním provozu.

Hypotéza č. 3: Řidiči nejsou ochotní absolvovat kondiční jízdy či jiné typy řídičských kurzů, přestože mezi výcvikem v autoškole a pravidelným řízením mají velký časový odstup.

Hypotéza č. 4: Řidiči se setkávají s dopravní výchovou v mateřské, základní i střední škole.

Hypotéza č. 5: Úroveň vzdělávání v oboru dopravní výchovy v mateřských, základních a středních školách není příliš vysoká a její rozsah záleží na vůli škol.

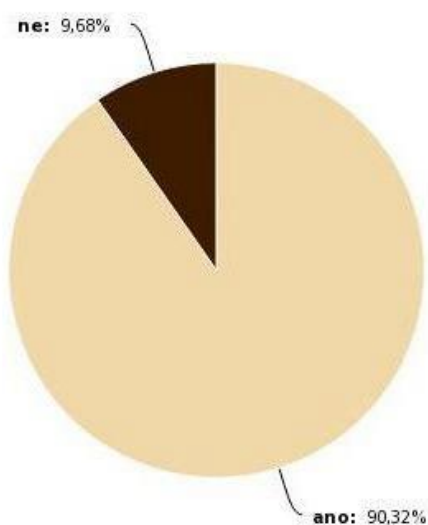
Hypotéza č. 6: Vzdělávání řidičů referentských vozidel v rámci zaměstnání není příliš efektivní.

4.4 Vyhodnocení průzkumu

Vyhodnocení a analýzu získaných dat rozčleníme na dvě oblasti: průzkum kvality dopravní výchovy ve školství a průzkum kvality vzdělávání řidičů.

a) Mateřské školy (průzkum kvality dopravní výchovy)

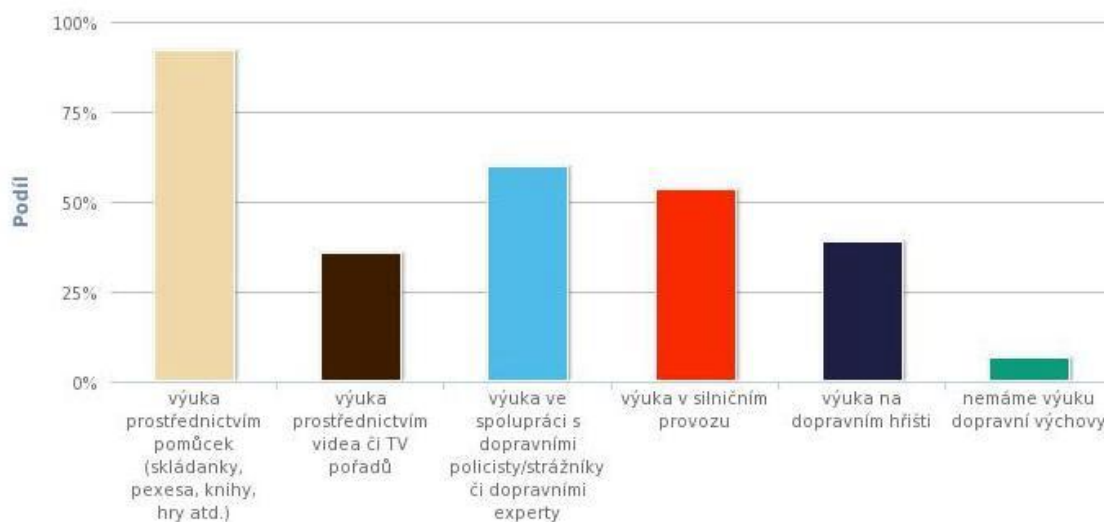
Graf 4: Výuka dopravní výchovy v mateřských školách



Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Z průzkumu vyplývá, že převážná většina mateřských škol předává dětem v rámci docházky základy dopravní výchovy. Jedná se o 90,32 % škol (viz Graf 4).

Graf 5: Způsob výuky dopravní výchovy v mateřských školách



Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Nejčastěji se děti v mateřských školách seznamují s chováním v silničním provozu (viz Graf 5) prostřednictvím různých herních pomůcek – skládanek, pexesa či dětských knih. Tyto formy výuky využívají všechny mateřské školy v průzkumu, jež se dopravní výchově věnují. Více než polovina z nich (59,68 %) využívá taktéž spolupráce s dopravními policisty či dopravními experty. Ani ne polovina mateřinek s dopravní výchovou předává základní vědomosti o dopravním chování dětem na dopravních hřištích (38,71 %). Přímou výuku v silničním provozu v okolí školky pak využívá 53,23 %. Již méně je využívána výchova prostřednictvím TV a video pořadů (35,48 %).

b) Základní školy (průzkum kvality dopravní výchovy)

Prakticky všechny základní školy (97,42 %) vyučují v rámci školní docházky dopravní výchovu, jak vyplynulo z průzkumu (viz Graf 6). Z nich převážná většina soustřeďuje výuku do prvního stupně (80,39 %), resp. do první až páté třídy. Na druhém stupni se již dopravní výchově věnují školy o poznání méně – od šesté do deváté třídy ji zahrnuje do výuky jen 16,61 % základních škol (viz Graf 7).

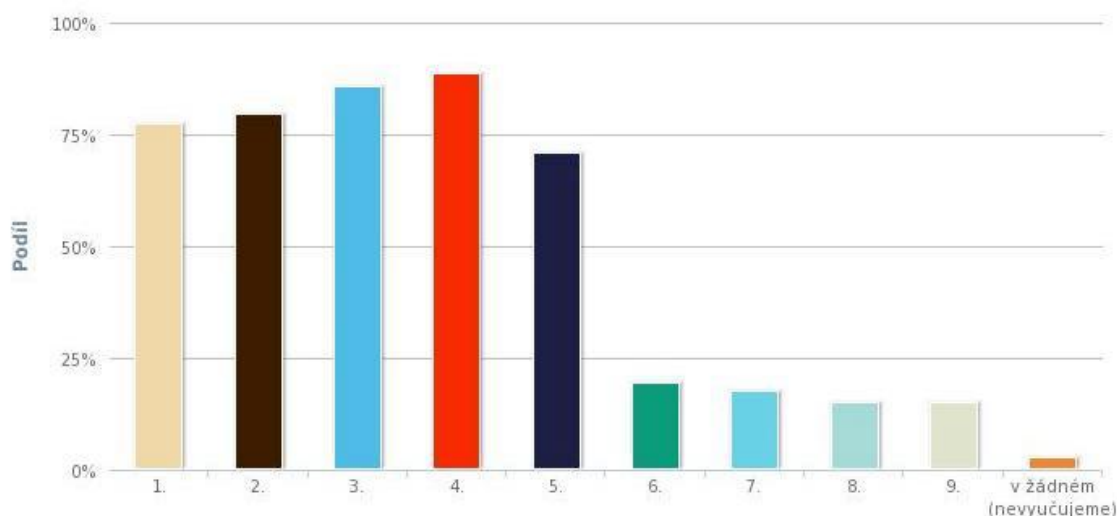
Graf 6: Výuka dopravní výchovy na základních školách



Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Žákům jsou vědomosti o dopravním chování předávány zpravidla v prvním až čtvrtém ročníku, kdy jsou prvky dopravní výchovy součástí předmětu prvouka či vlastivěda. Právě v prvouce se žáci seznamují se základy dopravní výchovy nejvíce – v rámci tohoto předmětu ji vyučuje 83,87 % škol. V rámci vlastivědy se prvky dopravní výchovy vyučují na 50,97 % škol (viz Graf 6).

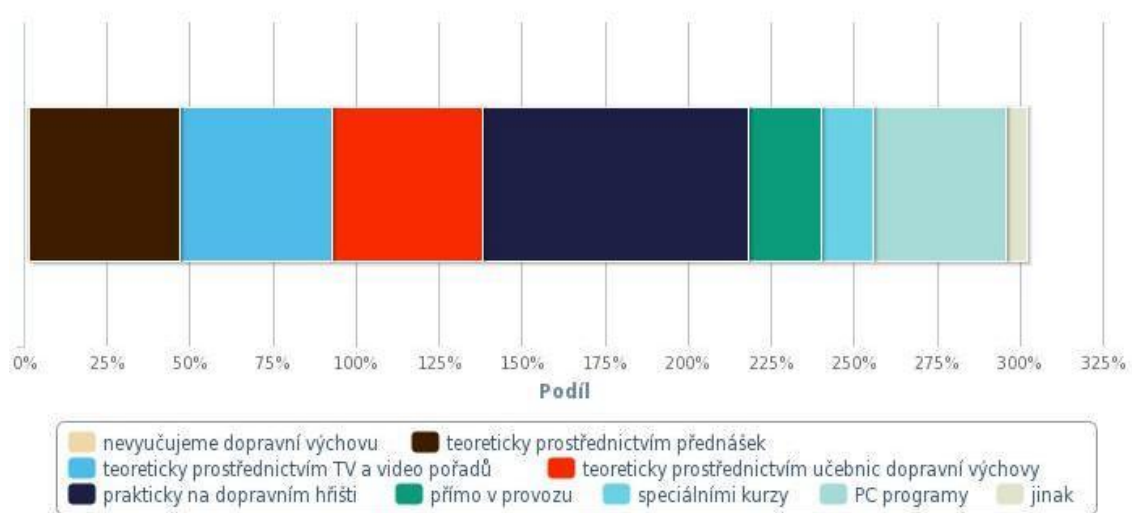
Graf 7: Ročníky, v nichž se vyučuje na základních školách dopravní výchova



Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Jen skutečně malé množství oslovených škol vyučuje dopravní výchovu v samostatném volitelném, resp. nepovinném předmětu (0,65 % = jedna škola) či nabízí dopravní výchovu v rámci zájmového kroužku či mimoškolního předmětu (16,77 %).

Graf 8: Forma výuky dopravní výchovy na základních školách



Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

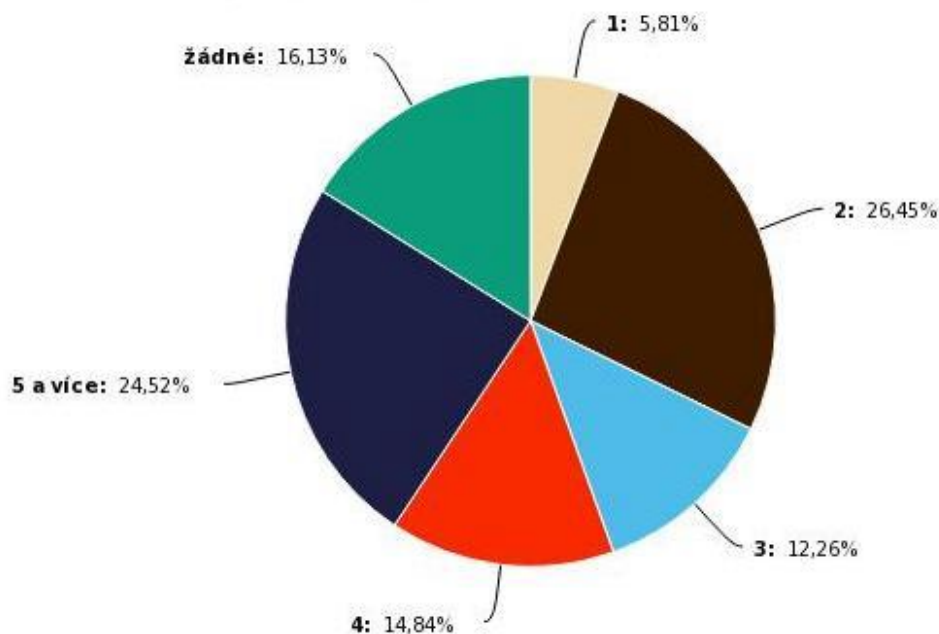
V současné době se dopravní výchova objevuje na základních školách zejména prostřednictvím výcviku na dopravních hřištích – tuto formu praktického cvičení využívá 80,00 % základních škol (viz Graf 8). Teoretickou přípravu ve formě přednášek nabízí svým žákům 45,16 % škol, prostřednictvím TV a video pořadů a rovněž prostřednictvím učebnic dopravní výchovy pak 45,81 % školských zařízení. Oblíbenou metodou výchovy žáků se stává interaktivní výuka prostřednictvím počítačových programů, jejíž užívání v průzkumu potvrdilo 40,00 % základních škol.

Žák základní školy za dobu své devítileté školní docházky průměrně absolvuje povinně 28 vyučovacích hodin dopravní výchovy. To je pro představu zhruba jedna vyučovací hodina týdně po dobu jednoho půlroku. Pro srovnání: žáci absolvují za devítiletou školní docházku zhruba 700 hodin výtvarné výchovy (zpravidla dvě vyučovací hodiny týdně po celou dobu školní docházky). Jen zhruba pětina škol nabízí žákům dopravní výchovu nad rámec povinných předmětů. V jedné škole ze všech dotazovaných může žák absolvovat 320 vyučovacích hodin dopravní výchovy – což je zhruba jedna vyučovací hodina týdně po celých devět let povinné školní docházky.

Často školy využívají také přednášek dopravních policistů a dopravních expertů (83,23 %).

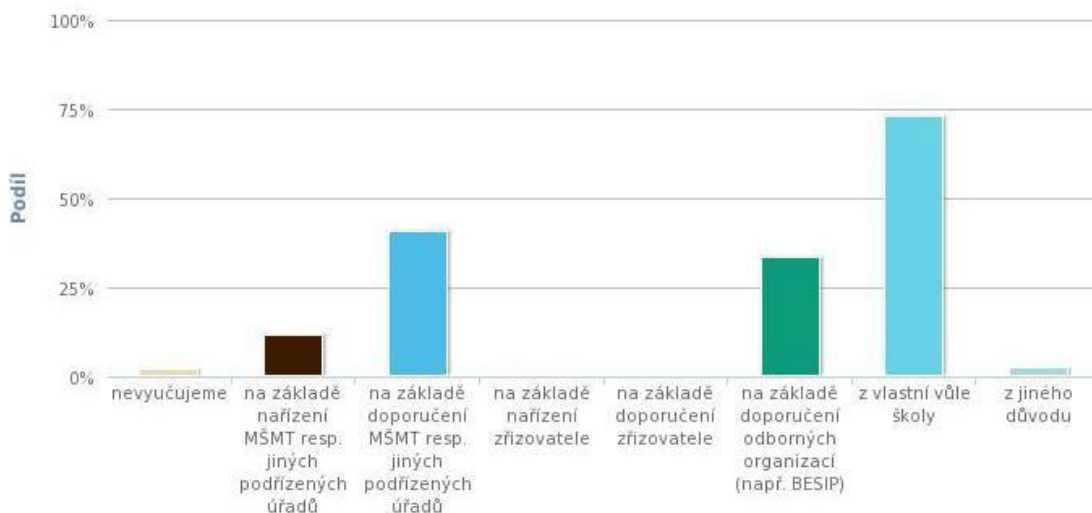
Převážná většina (83,23 %) základních škol zahrnuje do dopravní výchovy i praktická cvičení na dopravních hřištích – nejčastější rozsah dosahuje dvou cvičení za dobu školní docházky (viz Graf 9). Takový rozsah absolvuje čtvrtina žáků (26,45 %). Další téměř čtvrtina absolvuje pět a více cvičení (24,52 %). Z grafu vyplývá, že školy přistupují k této praktické výuce velmi odlišně a počet lekcí je velmi individuální. To zřejmě ovlivňuje i dostupnost dopravních hřišť.

Graf 9: Počet praktických cvičení na dopravním hřišti, jež žák za dobu školní docházky absolvuje



Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Graf 10: Důvody výuky dopravní výchovy na základních školách

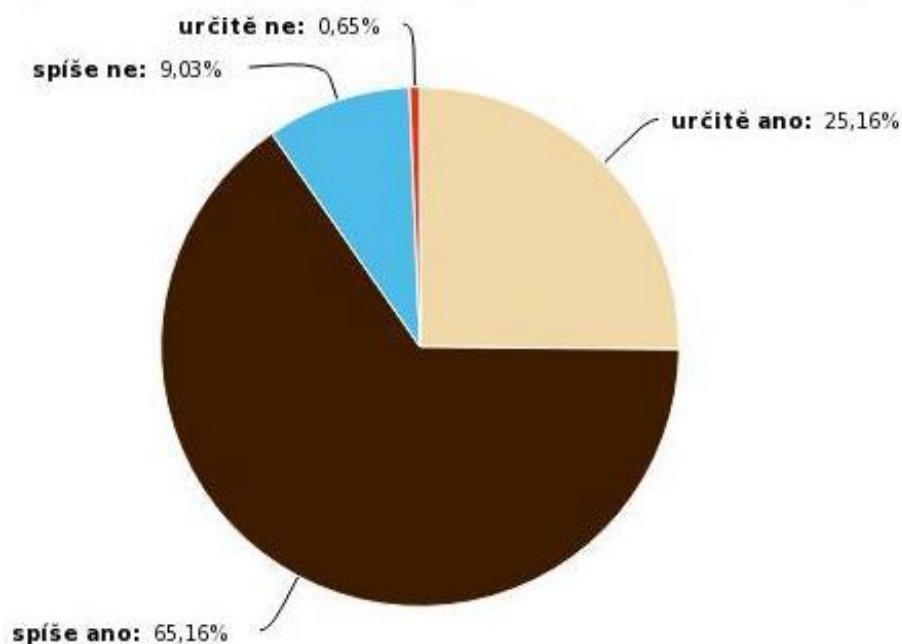


Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Průzkum dokazuje, že nyní neexistuje systematická koncepce dopravní výchovy na základních školách. Víceméně záleží na vedení škol, zda a do jaké míry zahrnou dopravní výchovu do školních osnov (viz Graf 10). Dopravní výchovu vyučuje v určitém rozsahu z vlastní vůle 72,90 % základních škol, doporučení Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR vyslyšelo 40,65 % škol, na základě doporučení odborných organizací (např. Besip) zahrnuje dopravní výchovu do výuky 33,55 % škol. Dohromady 11,61 % škol považuje zařazení výuky dopravní výchovy do osnov za nařízení Ministerstva školství ČR.

Přestože z již uvedeného vyplývá, že žák základní školy zpravidla neabsolvuje takový počet vyučovacích hodin zaměřených na dopravní výchovu, aby nabyt dostatečných znalostí o dopravním chování a dopravním prostředí, základní školy považují rozsah výuky v tomto směru víceméně za dostačující (viz Graf 11). Devět z deseti oslovených škol na otázku, zda je podle nich výuka na jejich škole dostačující, volilo odpovědi určitě ano (25,16 %) a spíše ano (65,16 %).

Graf 11: Považují základní školy vlastní rozsah dopravní výchovy za dostačující



Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

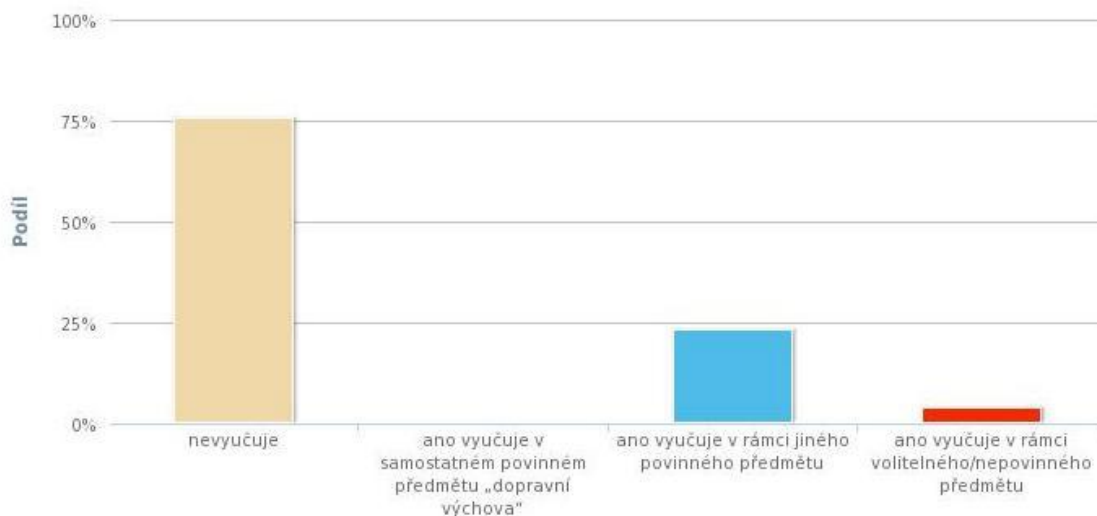
c) Střední školy (průzkum kvality dopravní výchovy)

Průzkumu se zúčastnilo 78 středních škol – z toho v 64,10 % šlo o střední odborné školy, v 21,79 % o gymnázia, v 6,41 % o střední odborná učiliště a ve 2,56 % o obchodní akademie. V 5,13 % případů šlo o střední školy jiného typu. Z průzkumu vyplynulo, že tři čtvrtiny středních škol (75,64 %) se výuce dopravní výchovy vůbec nevěnují (viz Graf 12).

Sledovali jsme, zda a jakým způsobem střední školy vyučují dopravní výchovu:

- dopravní výchova v rámci samostatného povinného předmětu;
- dopravní výchova v rámci jiného povinného předmětu;
- dopravní výchova v rámci nepovinného (volitelného) předmětu.

Graf 12: Výuka dopravní výchovy na středních školách

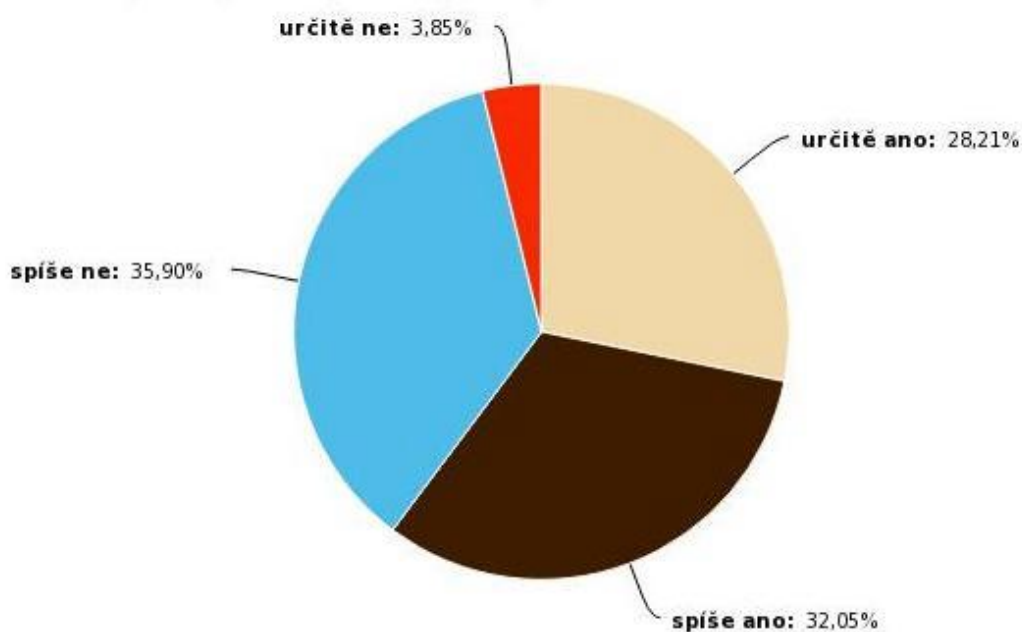


Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Žádná ze škol, která se průzkumu zúčastnila, pak nevyučuje dopravní výchovu v rámci samostatného povinného předmětu a pouze 3,85 % zařízení nabízí dopravní výchovu v rámci volitelného či nepovinného školního předmětu (v rámci nepovinného předmětu může student průměrně absolvovat 5 vyučovacích hodin během celého studia).

Celkem 23,08 % středních škol vyučuje dopravní výchovu v rámci jiného povinného školního předmětu. V případě, že škola zahrnuje dopravní výchovu do povinné výuky (v rámci jiným předmětů), absolvuje student za celou dobu studia průměrně 48 vyučovacích hodin. Zhruba polovina středních škol (53,85 %) ve spolupráci s autoškolami organizuje pro žáky přípravu na výcvik, případně rovnou výcvik v rámci získávání řidičského oprávnění. Jedná se o předmět Řízení motorových vozidel. Polovina škol (48,72 %) taktéž spolupracuje při výuce s dopravními policisty nebo dopravními experty. Rozsah dopravní výchovy na středních školách není velký i proto, že více než třetina středních škol nepovažuje dopravní výchovu v rovině středního školství za důležitou (viz Graf 13).

Graf 13: Považují střední školy výuku dopravní výchovy za důležitou

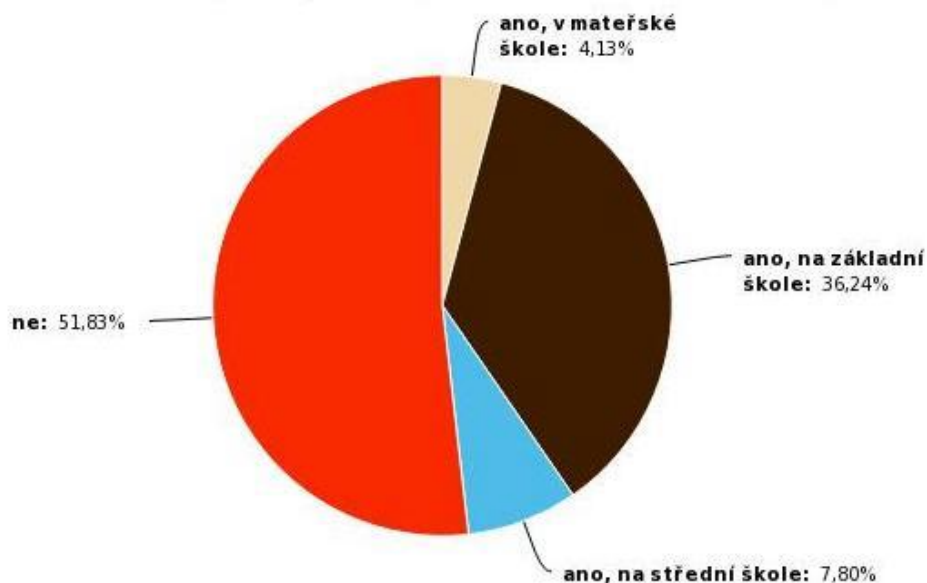


Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

d) Řidiči (průzkum kvality vzdělávání)

Potřebu změn v oblasti dopravní výchovy ve školství potvrzuje i výsledek vlastního průzkumu mezi řidiči, z něhož vyplývá, že více než polovina respondentů (51,83 %) se v rámci školní docházky vůbec nesetkala s dopravní výchovou (viz Graf 14). Ostatní měli dopravní výchovu převážně jen na základní škole. Nutné je podotknout, že jde o zachycení subjektivního dojmu respondentů, který si uchovali z míry efektivity, rozsahu a kvality dopravní výchovy ve školství. Tudiž není vyloučeno, že dopravní výchovu v nějaké podobě ve škole absolvovali, nicméně si to nepamatují nebo její rozsah nepovažují za významný.

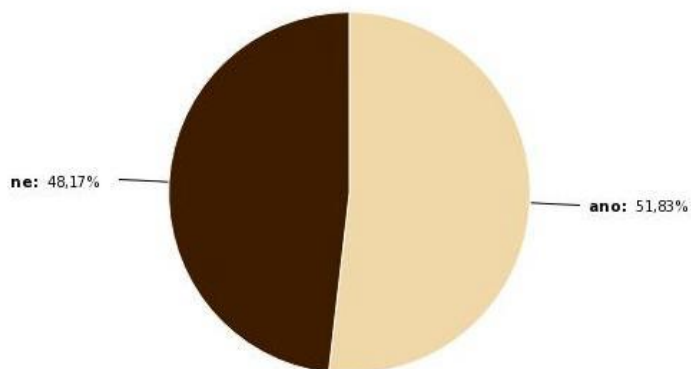
Graf 14: Na jakém stupni školství (ne)absolvovali řidiči dopravní výchovu



Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Změny by v rámci větší bezpečnosti silničního provozu prospěly i následnému výcviku žadatelů o řidičské oprávnění v autoškole. Nutnost inovativního přístupu v této oblasti koresponduje s výsledky průzkumu, v němž 48,17 % respondentů označilo přípravu na řidičskou praxi v autoškole za nedostatečnou (viz Graf 15). Výsledky říkají, že bezmála polovina řidičů se necítla po absolvování autoškoly dostatečně připravena na pohyb v silničním provozu.

Graf 15: Domnívají se řidiči, že je autoškola dostatečně připravena

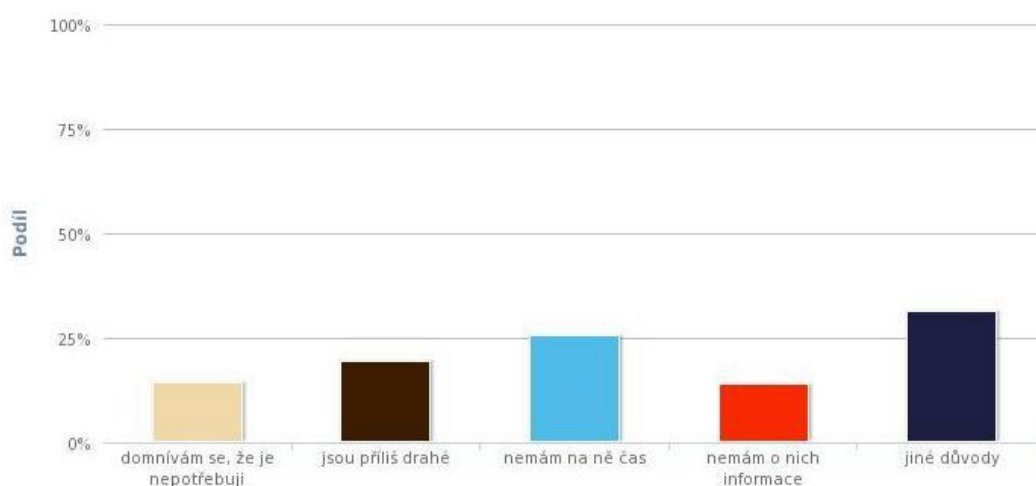


Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Nutnost změn v nynější podobě výcviku řidičů a rozvíjení jejich řidičských dovedností si řidiči uvědomují. Ocenili by doplnění praxe o status řidičského průkazu na zkoušku či řízení pod dohledem, což jsou opatření fungující v zahraničí. Řidičská veřejnost by přivítala, kdyby se navržené opatření (řidičský průkaz začátečníkům na zkoušku) stalo součástí českého právního řádu. Průzkum ukazuje, že 78,90 % respondentů by bylo pro zavedení tohoto pravidla, 21,10 % je proti.

Stejně jako zavedení řidičského oprávnění na zkoušku je i pravidlo řízení pod dohledem zkušenějšího řidiče, který by se začátečníkem najezdil dané množství kilometrů, přijímáno řidičskou veřejností kladně. Dohromady 69,72 % respondentů označuje tento návrh za přínosný, 30,28 % nikoli.

Graf 16: Důvody, proč řidiči neabsolvují z vlastní vůle školu smyku či jiné typy tréninkových jízd



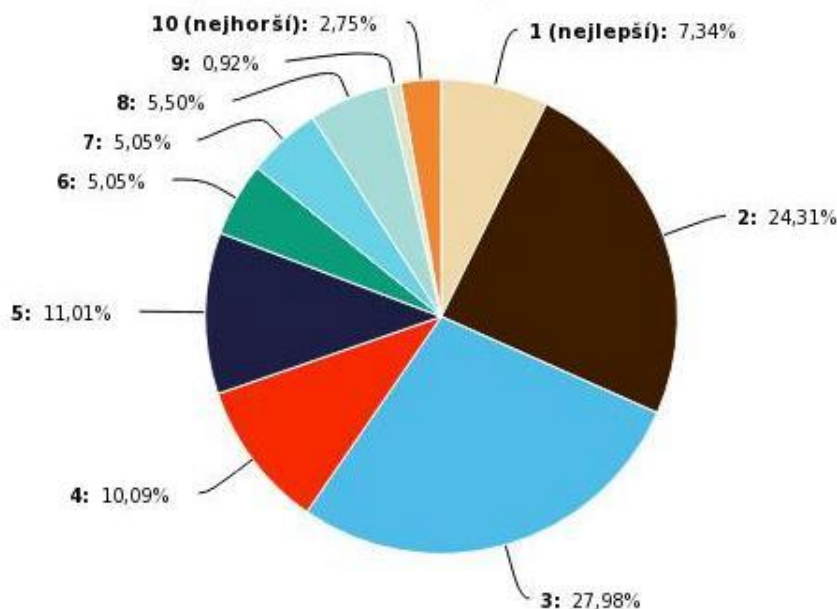
Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Z vlastního průzkumu vyplývá, že řidiči v současné době příliš nenavštěvují dodatečné řidičské kurzy. Pouhých 10,09 % respondentů uvedlo, že z vlastního zájmu absolvovali školu smyku či jiné typy tréninkových jízd. Nejčastěji se odvolávají na to (viz Graf 16), že na tyto činnosti nemají při svém pracovním vytížení dostatek času (28,57 %). Cena kurzů ovlivnila rozhodování téměř čtvrtiny řidičů (21,43 %), jiné důvody stály za odmítnutím kurzů u 34,69 % řidičů. Mezi tyto důvody patří i nedostupnost nabídky v místě bydliště – například cvičišť. Důvodem neabsolvování

školy smyku či jiných typů tréninkových jízd může být i fakt, že řidiči považují své řidičské schopnosti za dostatečné, byť „jen“ 15,82 % respondentů se domnívá, že dodatečné řidičské kurzy nepotřebují.

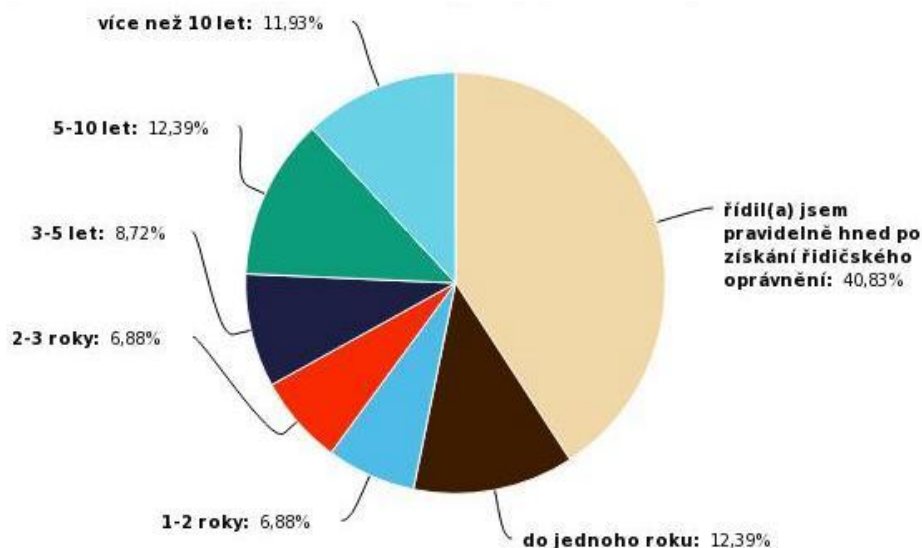
Výsledky průzkumu potvrzují obecná tvrzení (např. SARTRE 3), podle nichž řidiči své dovednosti spíše přeceňují. Na desetibodové škále, kde jednička znamenala nejlepší hodnocení a desítka nejhorší hodnocení, se v průzkumu průměrně hodnotili známkou 3,8 (viz Graf 17). Větší rozsah (deset bodů) hodnotící škály jsme v rámci průzkumu volili záměrně, neboť může lépe prezentovat, jak řidiči sebekriticky nahlízejí na své kvality. Kupříkladu extrémní hodnoty si obecně dovolí volit jen skutečně sebevědomí nebo naopak extrémně sebekritičtí jedinci. Přesto relativně vysoký počet (7,34 %) respondentů považuje své řidičské kvality za vůbec nejlepší. Naopak 2,75 % se považuje za vůbec nejhorší řidiče. Nejčastěji volili respondenti známku 3, pak své řidičské schopnosti ohodnocovali známkou 2, následovala průměrná známka 5. Za nadprůměrné řidiče se považuje 69,72 % respondentů, za průměrné 11,01 % a za podprůměrné 19,27 % respondentů.

Graf 17: Sebehodnocení řidičů (známkování od 1 do 10)



Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Graf 18: Po jaké době od získání řidičského průkazu začali řidiči pravidelně (minimálně 1x týdně) řídit



Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Průzkum přináší překvapivé zjištění, že pouze 40,83 % řidičů řídí pravidelně (tj. minimálně jedenkrát do týdne) ihned po absolvování zkoušky v autoškole (viz Graf 18). Téměř čtvrtina respondentů začala pravidelně řídit motorové vozidlo nejdříve po pěti letech od získání řidičského oprávnění. Přestože jde o vysoký podíl takto delší dobu „absentujících“ řidičů, takzvané kondiční jízdy volilo pro osvěžení řidičských dovedností jen minimum z nich. K absolvování kondičních jízd se přihlásilo 14,68 % respondentů.

V tomto směru by mohla situaci výrazně pomoci role zaměstnavatelů v oblasti dopravního vzdělávání svých pracovníků – řidičů referentských vozidel (pracovníků, kteří k výkonu povolání využívají služebního či vlastního vozidla). V současné době probíhají na pracovištích převážně teoretická školení. Přestože téměř polovina respondentů průzkumu odpověděla na otázku, zda v rámci svého zaměstnání prošli nějakým školením, kladně (49,08 %), v 90,18 % případů šlo o školení čistě teoretické. Na trenažéru nebyl své řidičské schopnosti trénovat ani jeden z respondentů, na cvičišti absolvovali určité druhy kurzů jen 3,57 % z nich. Jiný, dále nespecifikovaný, typ školení absolvovalo 9,82 % respondentů.

V rámci průzkumu jsme se rovněž dotazovali řidičů, jestli podstupují pravidelné zdravotní prohlídky nad rámec stanovený zákonem (tzn. při nástupu do autoškoly a pak od šedesáti let věku). Zdravotní způsobilost je nezbytná pro bezpečnost silničního provozu, protože zdravotní potíže mohou snižovat řidičské schopnosti, byť si to řada motoristů vůbec neuvědomuje. To dokazují výsledky průzkumu, v němž dvě třetiny (67,89 %) respondentů uvedly, že pravidelné zdravotní prohlídky kvůli řidičské praxi nepodstupují. Na druhou stranu jsou dvě třetiny (68,81 %) respondentů ochotny vyhledat lékaře při prokazatelně zhoršeném zdravotním stavu (zejména zraku), přestože by jim na základě negativního výsledku vyšetření mohlo být odebráno řidičské oprávnění.

4.5 Vyhodnocení hypotéz

Hypotéza č. 1: Domníváme se, že řidiči své schopnosti spíše přeceňují, a tudíž na další vzdělávání nekladou důraz. Rovněž podceňují vliv svých zdravotních problémů na dopravní chování.

Hypotéza se potvrdila. Dotazníkové šetření potvrdilo, že řidiči nejsou ke svým řidičským dovednostem příliš sebekritičtí. Zpravidla se považují za lepší řidiče, než jaké na silnicích sami potkávají. Za lepší než průměr se považuje sedm z deseti z nich. Pokud by si měli dát známku od 1 do 10 s tím, že desítka je nejhorší, pak by průměrně volili známku 3,8. Rovněž se potvrdilo, že většina motoristů nevěnuje pozornost svému zdravotnímu stavu, přestože dobrá kondice je základním předpokladem pro bezproblémovou řidičskou praxi. Dvě třetiny motoristů zanedbávají pravidelné lékařské prohlídky. Ovšem průzkum ukázal oproti hypotéze i to, že řidiči jsou si nutnosti dobrého zdravotního stavu při řízení velmi vědomi. Téměř sedm řidičů z deseti totiž potvrdilo, že by při prokazatelném zhoršení svého zdravotního stavu, zejména zraku, navštívilo lékaře i za rizika, že by jim nechal odebrat řidičské oprávnění.

Hypotéza č. 2: Začínající řidiči považují své řidičské schopnosti získané v autoškolě za nedostatečné pro bezpečný pohyb v silničním provozu.

Hypotéza se potvrdila, neboť průzkum prokázal, že zhruba polovina řidičů opustila autoškolu s přesvědčením, že nejsou dostatečně připraveni na zahájení řidičské

praxe. Přitom jen zlomek řidičů podstoupil dodatečné kondiční jízdy nebo jiné typy tréninkových jízd. Jen zhruba každý osmý řidič podstoupil nějakou formu kurzů.

Hypotéza č. 3: Řidiči nejsou ochotní absolvovat kondiční jízdy či jiné typy řidičských kurzů, přestože mezi výcvikem v autoškole a pravidelným řízením je velký časový odstup.

Hypotéza se potvrdila. Téměř čtvrtina řidičů začíná pravidelně – tedy minimálně jedenkrát týdně – řídit motorové vozidlo nejdříve až pět let od ukončení autoškoly. Každý desátý řidič přitom vstupuje do skutečné řidičské praxe až po více než deseti letech. Přesto jen zhruba každý šestý motorista absolvuje kondiční jízdy. Je tedy prokázáno, že lidé usedají za volant i ve stavu, kdy jsou jejich řidičské návyky neosvěžené ba zcela zapomenuté.

Hypotéza č. 4: Řidiči se setkávají s dopravní výchovou v mateřské, základní i střední škole.

Hypotéza se nepotvrdila. Průzkum mezi řidiči prokázal, že dopravní výchova se objevuje v životě jedince zejména na základní škole. Třetina respondentů se s dopravní výchovou setkala právě tam. Jen zhruba každý třináctý získal určité dopravní povědomí na střední škole, každý pětadvacátý v mateřské škole. Alarmující ovšem je, že nadpoloviční většina respondentů se s dopravní výchovou ve školství vůbec nesešla nebo ji nepovažuje za natolik efektivní, aby měla vliv na její následný řidičský výcvik či praxi.

Hypotéza č. 5: Úroveň vzdělávání v oboru dopravní výchovy v mateřských, základních a středních školách není příliš vysoká a její rozsah záleží na vůli škol.

Hypotéza se potvrdila pouze u základních a středních škol. Na základě vlastního šetření konstatujeme, že úroveň dopravní výchovy v mateřských školách je na dostatečné úrovni. Téměř devět z deseti mateřských škol potvrdilo, že dopravní výchovu zahrnuje do výuky. Předškolní děti se mohou díky dopravní výchově orientovat v základních pravidlech chování v silničním provozu. Přínosem je výchova přímo v provozu v okolí mateřské školy, kde se děti pohybují i mimo školní docházku,

čímž se snižují rizika spojená s bezpečností dětí. Není třeba dělat zásadní změny v přístupu mateřských škol k dopravní výchově.

Potvrdilo se, že dopravní výchova nemá v základním školství jasnou koncepci. Základní školy dopravní výchovu zahrnují zejména do předmětu prvouka či vlastivěda a to v rozsahu, který je zanedbatelný ve srovnání s jinými povinnými školními předměty. Rovněž se potvrdilo, že střední školy dopravní výchovu spíše nevyučují. Jen čtvrtina středních škol dopravní výchovu zahrnuje mezi povinné předměty. Na druhou stranu nadpoloviční většina škol v průzkumu uvedla, že ve spolupráci s autoškolami organizuje výuku řízení motorových vozidel.

Hypotéza č. 6: Vzdělávání řidičů referentských vozidel v rámci zaměstnání není příliš efektivní.

Hypotéza se potvrdila – přestože polovina řidičů absolvovala v zaměstnání nějaký typ školení, v 90 % šlo o školení teoretické. Jen mizivé procento motoristů navštívilo v rámci školení cvičiště.

5 DOPORUČENÍ NA ZLEPŠENÍ KVALITY DOPRAVNÍ VÝCHOVY A VZDĚLÁVÁNÍ

V zhladem k tomu, že se hypotézy týkající se rozsahu dopravní výchovy na školách spíše potvrdily a je tedy možné konstatovat, že zejména základní a střední školy se této problematice nevěnují v dostatečné míře, navrhuje možnosti ke zlepšení kvality dopravní výchovy ve školství. Rovněž s ohledem na potvrzené hypotézy týkající se vzdělávání řidičů navrhuje možné změny ve čtyřech úrovních celoživotního vzdělávání: u výcviku v autoškole, mezi začínajícími řidiči, u řidičů v praxi a u problémových řidičů.

5.1 Dopravní výchova

Dopravní výchova v mateřských školách je dle zjištění průzkumu na odpovídající úrovni.

Oproti tomu na základních školách má kvalita dopravní výchovy značné rezervy. Vzhledem k tomu, že nemá jasně stanovenou podobu – obsah učiva, pomůcky, nároky na učitele, praktický výcvik, apod. – je zřejmé, že školy k dopravní výchově přistupují velmi individuálně. Více méně je vyučována pouze v rámci jiných předmětů soustředěných zpravidla do prvních pěti tříd základní školy. Domníváme se, že má-li být dopravní výchova účinná, je vhodné, aby nebyla předávána školákům pouze v rámci jednoho předmětu (natožpak pouze v rámci několika hodin prvouky), ale jako součást několika předmětů. Tím by mělo být zajištěno, že se pravidla bezpečnosti silničního provozu, ale třeba i základy první pomoci, dostanou mladým účastníkům silničního provozu do povědomí. Je tedy nutné, aby se dopravní výchova stala součástí povinné školní docházky, aby měla pevně stanovený obsah pro jednotlivé ročníky a byla vyučována odborně připravenými pedagogy. Dostatečná teoretická příprava v rámci školní výuky by byla významnou výhodou pro autoškoly, do nichž by uchazeči o řidičské oprávnění již přicházeli s povědomím o fungování v dopravním prostředí a se znalostí dopravních předpisů, což by umožnilo instruktorům navázat na dosavadní znalosti uchazečů a více prostoru věnovat především praktické výuce. Zároveň je

zřejmé, že kontinuální výuka dopravní výchovy od útlého dětství až do dospělosti by vedla u jedinců ke zautomatizování vhodného chování a reakcí na dopravní situace, což by nepochybně zvýšilo bezpečnost silničního provozu v jejich následné řidičské praxi. K procesu zautomatizování by bylo vhodné, aby byly prvky dopravní výchovy implementovány i do školních předmětů v podobě témat či příkladů, které nemají zdánlivě s uvedeným předmětem nic společného. To proto, aby byly žáci a studenti neustále v kontaktu s dopravní tematikou, neboť nejen znalost pravidel silničního provozu je potřebná pro bezpečný pohyb v provozu. Například fyzika by se měla častěji věnovat příkladům na výpočet pohybu, aby žák získal představu o rychlosti vozidel. Návrh na rozšíření povědomí o bezpečnosti silničního provozu mezi žáky základních škol a rozvržení kapitol dopravní výchovy do osnov povinných školních předmětů vychází z tvrzení, že pokud je zmiňovaná problematika dána do širších souvislostí, žáci ji lépe pochopí a všípí si ji.

Nejprve nastiňme dopravní témata, jež by se v jednotlivých předmětech mohla objevovat, aby se dostala do širšího povědomí žáků, následně popíšeme oblasti dopravní výchovy, s nimiž by se měli žáci seznamovat v jednotlivých ročnících:

- Matematika – ve větší míře lze při výuce matematiky využívat příklady související s dopravou. Řeč je například o slovních úlohách.
- Fyzika – předmět, který lze pro potřeby dopravní výchovy zřejmě nejlépe využít. V rámci procvičování fyzikálních úloh může žák získat představu o pohybu vozidel v provozu, o jejich zrychlení, zpomalení či o sčítání rychlostí. Lze využít příklady na výpočet zrychlení, rychlosti či brzdné dráhy. Žáci se tím naučí bezpečněji pohybovat v provozu, protože získají konkrétnější představu například o tom, jak reaguje vozidlo při náhlém brždění a kdy stihnou ještě přejít přes ulici a kdy už riskují, apod.
- Zeměpis – v rámci tohoto předmětu se může žák seznámit s automobilovou komunikační sítí a s druhy dopravy. S tím mohou být spojeny informace o povolených rychlostech či základních pravidlech silničního provozu.
- Tělesná výchova – v rámci tělesné výchovy by měl být větší důraz kladen na bezpečný pohyb dítěte v provozu. Procvičována by měla být například jízda na kolečkových bruslích či jízdnicích kolech, a s tím související znalost

dopravních předpisů. Výuka by měla jedince připravit na rizikové situace přímo v provozu (např. rychlé vyhnutí se překážce).

- Biologie – výuka biologie může zahrnovat základy první pomoci zaměřené na konkrétní úrazy typické pro dopravní nehody. Taktéž je v rámci tohoto předmětu možné seznámit žáka se základy optiky – resp. schopností oka orientovat se v šeru, ve vyšších rychlostech, kdy dochází k tzv. tunelovému vidění, dále lze předat informace o problémech spojených s oslněním či očními klamy.
- Cizí jazyk – v rámci cizího jazyka lze žáka seznámit s dopravními realitami v zahraničí. Konkrétně třeba s jízdou vlevo či se specifiky dopravních předpisů v cizině. Navíc je možné zahrnout obecná dopravní témata do výuky prostřednictvím konverzace.

Dopravní výchova v rámci jiných předmětů by měla být diferencována dle jednotlivých ročníků tak, aby se nejmladší žáci například seznamovali s bezpečnou cestou do školy, s druhy dopravy, se základními dopravními předpisy jako jsou barvy a jejich význam na světelných signalizačních zařízeních či nejdůležitější dopravní značky. Na to by navazovala výchova o bezpečném pohybu v provozu, o pravidlech pro jízdu na jízdním kole, kolečkových bruslích či koloběžce, o důležitosti ochranné přilby, o postupu při dopravní nehodě či zranění (u nejmladších žáků přivolání pomoci). Po absolvování povinné školní docházky by měl mít žák zažité všechny obvyklé dopravní situace a měl by na ně umět správně reagovat. Měl by mít rozvinuté kognitivní funkce, sociální kompetence (zodpovědnost, participace, ochota pomoci, apod.), jež lze rozvíjet například projektovými vyučovacími metodami. Základní škola by měla z žáka vytvořit kompetentního účastníka silničního provozu, jemuž chybí pouze vědomosti a zkušenosti s ovládáním motorového vozidla, jež získá následně v autoškolě.

Z průzkumu vyplynulo, že střední školy se dopravní výchově věnují jen minimálně. Domníváme se však, že programově měnit systém výuky na středních školách není příliš vhodné zejména s ohledem na odlišné zaměření škol a na to, že střední školství již není povinné. Spoléhat se tudíž na střední školy jako na důležitou součást komplexního dopravního vzdělávání není možné. Nicméně primárním úkolem středních škol v této oblasti by mělo být posílení povědomí o správném dopravním

chování u studentů. Zejména obecným kladením důrazu na zodpovědnost v dopravním prostředí vyplývajícího s předáváním vědomostí o zásadách slušného chování (tj. ohleduplnost, zodpovědnost, tolerance, ochota apod.). Střední školy by ve spolupráci se spřízněnými autoškolami rovněž měly motivovat studenty k využívání statusu řidičského oprávnění na zkoušku či řízení pod dohledem, což jsou opatření pro efektivnější trénink začínajících řidičů, jež podrobně rozebíráme dále. Přípravu na využití zmiňovaných statusů lze realizovat již v 16ti letech věku studentů, tj. v prvním či druhém ročníku střední školy.

5.2 Vzdělávání řidičů

Na základě výsledků průzkumu se v návrzích na změny ve vzdělávání řidičů zaměříme na čtyři úrovně:

- výcvik v autoškolě – kde vycházíme z myšlenky, že pro důslednější přípravu řidičů na řidičskou praxi by bylo vhodnější, kdyby byl počet lekcí flexibilní, zkouška komplexnější a delší, kdyby byl kladen důraz na znalosti v oblasti první pomoci, kdyby se pracovalo s psychotesty a častěji se využíval výcvik na trenažérech. Základní ideou je, aby celý systém vzdělávání byl zaměřen na konkrétní potřeby každého jedince;
- opatření pro začínající řidiče – domníváme se, že zvýšení bezpečnosti silničního provozu výrazným způsobem poslouží taktéž implementace statusu řidičského průkazu na zkoušku a řízení pod dohledem do českého právního řádu;
- další vzdělávání řidičů – situaci v silničním provozu mohou výrazně zlepšit systematické programy pro zdokonalování řidičských schopností. Ty jsou převážně na dobrovolné bázi, tudíž je třeba motoristy přesvědčit o jejich výhodnosti (různými pobídkami, se zapojením státu do úhrady nákladů, motivačními výhodami a zejména širokou nabídkou a dostupností kurzů). Je třeba nastartovat systém účinné výchovy řidičské kázně u profesionálních řidičů a změnu společenského i rodinného klimatu vedoucímu k výchově řidičů s důrazem na zodpovědnost, častější zdravotní prohlídky či kondiční jízdy pro řidiče bez praxe;

- rehabilitační kurzy – bylo by vhodné vytvořit systém kurzů pro řidiče, kterým byl odebrán řidičský průkaz, a pro ty, kteří vykazují nevhodné chování či styl jízdy v provozu. Řeč je o tzv. Driver improvement.

a) Výcvik v autoškole

Pro výcvik v autoškole by platily upravené podmínky. Řeč je o rozsahu teoretického a praktického výcviku řidičských dovedností a znalostí pravidel silničního provozu, výchově v oblasti technických dovedností a o zdravotědě. Je však třeba, aby stanovené podmínky byly řádně plněny, což vyžaduje zejména důslednější evidenci a rovněž kontrolu ze strany příslušných úřadů. Z tohoto důvodu by byla pro výcvik v autoškole pro každého uchazeče o řidičské oprávnění vedena podrobná karta evidující všechny jeho lekce v provozu, na cvičišti, trenažeru a taktéž teoretické lekce pravidel silničního provozu, technické přípravy a zdravotědy. Karta žadatele o řidičské oprávnění by byla vedena v elektronické podobě přístupné on-line nejen pro instruktory autoškoly, ale rovněž odbory dopravně správních agend příslušných obecních úřadů.

Základní myšlenkou návrhu je zejména flexibilita počtu lekcí v rámci praktického výcviku v autoškole. Ta by spočívala v tom, že by po splnění povinného rozsahu lekcí (28 lekcí po 45 minutách) instruktor autoškoly rozhodl o připuštění uchazeče ke zkouškám, či o prodloužení výcviku o další lekce (min. 2 lekce v rozsahu 45 minut) v závislosti na úrovni nabytých řidičských schopností uchazeče. Svě rozhodnutí o navýšení počtu lekcí by instruktor musel dostatečně zdůvodnit a zanést do karty uchazeče. Každá lekce navíc by byla hrazena uchazečem dle jednotného sazebníku stanoveného obecním úřadem pro všechny autoškoly působící v regionu a nikoli dle vlastního tarifu autoškoly. Uchazeč by měl možnost požádat obecní úřad o přezkoušení, pokud by cítil, že je mu počet lekcí instruktorem autoškoly navyšován neoprávněně. Před přezkoušením by uchazeč musel složit kauci, jejíž výše by byla stanovena sazebníkem obecního úřadu. Přezkoušení, pokud by bylo pro uchazeče úspěšné a prokázalo by jeho dostatečnou připravenost pro řidičskou praxi, by bylo zároveň považováno za složení praktické zkoušky pro získání řidičského oprávnění a kauce by byla uchazeči vrácena. V případě, že by bylo přezkoušení pro uchazeče neúspěšné, nejenže by měl povinnost absolvovat dodatečné lekce předepsané

instruktorem autoškoly, ale taktéž by propadla ve prospěch obecního úřadu i předem složená kauce.

Navržené změny mají za cíl zejména v co největší míře sjednotit schopnosti a dovednosti uchazečů o řidičské oprávnění přistupující k závěrečné zkoušce tak, aby se snížil počet těch, kteří zkoušku napoprvé neudělají a jichž je v současné době neúměrné množství. Vycházíme i z předpokladu, že zkouška za přítomnosti inspektora v rozsahu maximálně několika desítek minut nemůže dostatečně prokázat komplexní připravenost uchazeče na řidičskou praxi – a to zejména z časových důvodů, kdy nelze během zkoušky prokázat orientaci a dovednosti uchazeče ve všech dopravních situacích. Instruktor autoškoly má lepší přehled o schopnostech a dovednostech svého svěřence a dokáže lépe posoudit, zda je již zralý pro absolvování zkoušky, či nikoli. Obecně mají navržená opatření snížit rizikovost začínajících řidičů v silničním provozu.

K tomu musí přispět taktéž změna podmínek pro výběr instruktorů autoškol. Předpokladem pro vykonávání pozice instruktora autoškoly by nově mělo být pedagogické vzdělání. Je nezbytné, aby se instruktoři dokázali kvalifikovaně vypořádat i s žadateli o řidičské oprávnění, kteří trpí specifickými poruchami – například poruchami učení či chování. Na rozdíl od učitelů ve školství totiž instruktor autoškoly pracuje s nehomogenní skupinou žáků (ti se liší vzděláním, věkem, znalostmi, schopnostmi, atp.). Žádoucí by byl vznik nového vysokoškolského učebního oboru v rámci dopravních fakult se zaměřením na dopravní vzdělávání.

b) Opatření pro začínající řidiče

Nejzásadnějším opatřením pro začínající řidiče je implementace statusu řidičského oprávnění na zkoušku a takzvaného řízení pod dohledem do českého právního řádu. Tyto statusy jsou obvyklé v řadě evropských států, jež si určují vlastní následné podmínky pro fungování těchto statusů.

Status řidičského oprávnění na zkoušku vychází z několika pravidel. Tento typ řidičského oprávnění by mohl získat uchazeč ode dne dovršení sedmnácti let věku. Do plnoletosti by pro takového řidiče platila v některých ohledech odlišná pravidla silničního provozu – zejména co se týče omezení rychlosti či sankcí za dopravní přestupky. Řidičské oprávnění by se vztahovalo pouze na skupinu B (motorová vozidla do 3 500 kg). Nárok na získání řidičského oprávnění na zkoušku by měl pouze ten

uchazeč, který by složil zkoušku dopravní způsobilosti a obdržel potvrzení o zdravotní způsobilosti – a to v rozsahu platném pro běžné uchazeče o řidičské oprávnění.

Nejvýznamnější rozdíl mezi pravidly silničního provozu platící pro běžné řidiče a pro řidiče s oprávněním na zkoušku by spočíval v omezení nejvyšší povolené rychlosti na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla (rychlostních komunikacích), kde by řidič s oprávněním na zkoušku nesměl při jízdě překročit rychlost 100 km/h. Omezení rychlosti na silnicích prvních a nižších tříd mimo obec, jež je obvyklé v některých evropských státech, není vhodné zejména vzhledem k okolnosti, že silniční síť v České republice je kvůli řídké dálniční síti přetížená a pomaleji jedoucí vozidla by v hustém provozu byla rizikem pro ostatní vozidla, která by je musela předjíždět.

Dalším významným rozdílem by byl odlišný sazebník pokut za dopravní přestupky. Pro řidiče s řidičským oprávněním na zkoušku by platil vyšší postih o 20 %. Za nejzávažnější dopravní přestupky by hrozilo odebrání řidičského oprávnění ve větším rozsahu než u běžných řidičů. Řeč je o přestupcích jako: ujetí řidiče z místa nehody, neuposlechnutí zákazu předjíždění, předjíždění za nebezpečných okolností, nedání přednosti v jízdě, přejetí dopravní značky „stůj“, nerespektování příkázaného směru jízdy, jízda v protisměru na dálnici, překročení stanovené nejvyšší povolené rychlosti v rozsahu více než 20 km/h v obci a o více než 30 km/h mimo obec, jízda pod vlivem alkoholu a návykových látek atp. Zároveň by měl řidič s řidičským oprávněním na zkoušku v rámci bodového systému sníženou hranici pro maximální počet trestných bodů pro odebrání řidičského oprávnění – oprávnění by mu bylo odebráno po nasbírání sedmi bodů. Rovněž by pro řidiče s řidičským oprávněním na zkoušku platilo nařízení označit své vozidlo viditelným symbolem – dle zahraniční praxe písmenem R umístěným na předním i zadním skle vozidla.

Zvláštní podmínkou pro neploleté řidiče by byla jízda pod dohledem zkušenějšího řidiče při každé jízdě následované po dobu tří měsíců od udělení řidičského oprávnění bez ohledu na počet ujetých kilometrů. Pokud však v této lhůtě bude ujeté méně než 1 500 kilometrů, podmínka dohledu platí i nadále do doby, dokud nebude nejméně 1 500 kilometrů v součtu ujeté. O jízdách bude veden podrobný zápis do speciální karty řidiče. Aby mohl zkušenější řidič provádět dohled, musí splnit určité pevně dané podmínky. Zejména musí být v příbuzenském vztahu s řidičem – a to z důvodu nejen snadnějšího vymáhání práva v případě porušení pravidel, ale taktéž

z důvodu silnějšího výchovného efektu vyplývajícího z rodinných vztahů. Věk zkušenějšího dohlížejícího řidiče nesmí být nižší než 35 let s ohledem na celkovou vyspělost osobnosti a řidičská praxe nesmí být kratší než 7 let, což je dle dopravních expertů doba, kdy řidič začíná komplexně zvládat řidičské dovednosti, jak bylo naznačeno v teoretické části práce. Platilo by taktéž pravidlo, že by zkušenější řidič neměl aktuálně žádný trestný bod v bodovém systému za dopravní přestupky. Sankcí při porušení uvedených pravidel by byla nejen peněžitá pokuta a trestné body pro řidiče s řidičským oprávněním na zkoušku, případně odebrání řidičského průkazu, ale rovněž peněžitá pokuta pro zkušenějšího řidiče. Sankce by se nepromítla do jeho karty řidiče v rámci bodového systému.

c) Další vzdělávání řidičů

Konstatujeme, že je třeba podporovat celoživotní vzdělávání řidičů, neboť systematické programy pro zdokonalování řidičských schopností mohou výrazně zlepšit situaci v silničním provozu. Systém dalšího vzdělávání řidičů může ovšem fungovat jen za předpokladu, že bude nabídka dodatečného školení či kurzů dobře dostupná pro všechny řidiče. To zejména proto, že jejich absolvování je postaveno převážně na dobrovolné bázi. Domníváme se, že zavedení jakékoli povinnosti v této oblasti (vyjma u řidičů profesionálních a sankcionovaných za dopravní přestupky) je nepřípustné, přestože by jistě v rámci bezpečnosti silničního provozu působilo efektivně a systémově. Byrokratická zátěž by však byla dle našeho úsudku nepřiměřená.

Programy pro zdokonalování řidičských schopností mají zahrnovat kurzy bezpečné jízdy (jízda ve ztížených podmínkách – např. škola smyku; jízda v netypickém vozidle – např. s přívěsem), kurzy defenzivní jízdy (učení předvídat dopravní situaci, a vyhnout se tak rizikovým situacím), kurzy první pomoci zaměřené na typické úrazy při autonehodách, kondiční jízdy nebo psychologické terapie. Řeč je rovněž o pravidelných zdravotních prohlídkách či tréninku kognitivních funkcí.

Začneme-li u tréninku kognitivních funkcí, tak pro mladé řidiče, řidiče ve věku nad šedesát let a pro řidiče profesionály se ve světě již objevily pomůcky, jež jim dovolují posilovat schopnosti, které jsou pro řízení auta nezbytné – zmiňme počítačový trénink kognitivních funkcí. Řízení motorového vozidla je totiž náročná a komplexní činnost, která vyžaduje kromě znalosti předpisů a řidičské praxe zejména pozornost,

rychlou reakci, koordinaci pohybů či schopnost sledovat více věcí najednou. Tyto schopnosti s vyšším věkem člověka opouštějí. Počítačový trénink kognitivních funkcí by proto našel uplatnění, pokud by byl předložen řidičské veřejnosti například zábavnou formou.

Aby byly i ostatní kurzy řidiči vyhledávány, je třeba nastavit dostatečný motivační program. Jak již bylo řečeno, řidiči nemají o dodatečné řidičské kurzy příliš zájem – možná i z toho důvodu, že se sami považují za řidiče s nadprůměrnými řidičskými schopnostmi, kteří trénink nepotřebují.

Nastavením efektivního motivačního programu máme na mysli zejména dostatečnou nabídku kurzů, dostatečný počet trenažérů a cvičišť zastoupených rovnoměrně ve všech regionech a také různé pobídky například od obcí či státu. Na místě není uvažovat pouze o dotacích pro provozovatele programů, jež by pomohly snížit náklady pro absolventy kurzů, ale rovněž o zapojení soukromého sektoru, jehož přínos by byl kompenzován jinými typy výhod – například daňovými. V tomto se jeví velký potenciál u firem, jež využívají služeb profesionálních řidičů či řidičů referentských vozidel. Zajištění přítomnosti jejich zaměstnanců na kurzu by s sebou přineslo výhody ve snížení daňového zatížení či třeba možnost honosit se nově zavedenou značkou označující subjekty s „proškolenými řidiči“, což by mohlo zvýšit prestiž firem u veřejnosti.

Nynější spolupráce zaměstnavatelů a zaměstnanců v oblasti vzdělávání řidičů není na příliš dobré úrovni. Pokud zaměstnavatel i dle legislativních povinností zajišťuje pracovníkům určitý typ výchovy či výcviku, pak se jedná v drtivé většině o teoretická školení, která nemají na jedince ve srovnání s praktickými cvičeními příliš efektivní dopad.

Potřebu vzdělávání řidičů potvrzuje fakt, že ne všichni začínají pravidelně řídit motorové vozidlo bezprostředně po absolvování zkoušky v autoškole. Tudíž je zřejmé, že řidičské návyky a zkušenosti nemají dostatečné – chybí jim zautomatizování řidičských dovedností a nedisponují dostatečnou orientací v silničním provozu. Situaci navíc významně zhoršuje i přibývajícím věkem, který má obecně vliv na kognitivní funkce, motorické schopnosti a předpoklady pro učení se novým věcem. Roli může sehrát i technický vývoj vozidel, jenž po dobu jejich „řidičské absence“ postoupil a ovládání vozidla se mohlo změnit.

d) Rehabilitační kurzy

Rehabilitační programy pro pachatele dopravních přestupků nejsou v českém právním řádu vyvinuty na takové úrovni, aby dokázaly spolehlivě fungovat. Hovoříme-li o systému Driver improvement, tak ten by měl být komplexní, s jasnou terminologií, oporou v legislativě a fungovat pod dohledem centrálních úřadů. Nyní jsou do méně funkčního systému zahrnuti řidiči, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění. Driver improvement by však měl zahrnovat i řidiče, kterým řidičské oprávnění odebráno nebylo, ale vykazují rizikové znaky pro bezpečnost silničního provozu. Například řídili pod vlivem alkoholu nebo drog, nebo vzbuzují pozornost svým stylem jízdy a chováním v silničním provozu (agresivní jízda, neohleduplné chování, překračování nejvyšší povolené rychlosti). Na základě dopravních přestupků by byl vytvořen určitý profil řidiče, a podle něj by se pak stanovil počet a zaměření kurzů, které by musel absolvovat.

System Driver improvement není primárně určen pro řidiče, kteří se dopouštějí zvláště závažných přestupků či trestných činů; pro řidiče, kteří v rámci bodového systému nasbírali maximální počet bodů; pro řidiče zdravotně nezpůsobilé a pro řidiče vlastníci řidičský průkaz na zkoušku. Vyjma posledně jmenovaného případu, který byl již popsán, jsou již právním řádem stanovena pravidla zahrnující rehabilitaci řidičů nesplňujících podmínky pro zařazení do systému Driver improvement.

Cílem kurzů určených pro řidiče, kteří vzbuzují pozornost svým stylem jízdy a chováním v silničním provozu, by mělo být, aby si tyto řidiči osvojili způsob jízdy, který odpovídá dopravním předpisům, aby změnil svůj postoj k ostatním účastníkům silničního provozu a uvědomili si rizika spojená se svým chováním. V kurzu má být řidič veden tak, aby se zabýval osobnostními předpoklady svého nesprávného sociálního chování. Cílem kurzu je nalézt vztah mezi chováním řidičů a jejich osobnostními postoji a ty změnit.

Doškolování v rámci Driver improvement by byla prováděna v zařízeních zmocněných Ministerstvem dopravy ČR či krajskými úřady poté, co by splnila dané podmínky (dostatečný počet poboček rozmístěných napříč regiony, dostatečný počet kvalifikovaných vedoucích kurzů, dostatečný počet vhodných výcvikových vozidel, atp.). Srovnatelnou kvalitu doškolovacích míst by zajistil dohled správních orgánů odborů dopravně správních agend jednotlivých obecních úřadů. Ceny za služby doškolovacích míst by se řídily jednotným ceníkem stanoveným Ministerstvem dopravy

ČR či krajskými úřady. S opatřením souvisí i zavedení jednotné terminologie, aby bylo zajištěno bezchybné a precizní označení každého jednotlivého případu. Kurzy by probíhaly na základě individuálního pohovoru nebo v malých skupinách. Pohovory nebo kurzy by byly rovnoměrně rozloženy do několika dnů podle nařízeného počtu pohovorů či kurzů. Pokud řidič neabsolvuje předepsaný počet kurzů či pohovorů, bude celé doškolování považováno za nezahájené.

Zopakujme, že smyslem rehabilitačních kurzů by mělo být to, že by se jich účastnili i řidiči, kteří nejsou sankcionováni za konkrétní dopravní přestupky, ale jejichž chování na silnici je rizikové. Programy musí mít oproti dnešní praxi sjednocenou terminologii, postupy, ceny služeb i dohled, aby byla zaručena srovnatelná kvalita všech doškolovacích zařízení.

ZÁVĚR

V bakalářské práci jsme nastínili směr, jakým by se mělo ubírat školství v rámci dopravní výchovy. Zaměřili jsme se především na základní školy, poněvadž se domníváme, že právě na základní škole se nejvíce formuje osobnost člověka a je nezbytné, aby právě v tomto období života jedinec načerpal co nejvíc impulsů pro zažití odpovědného dopravního chování. Stěžejním cílem práce je nastin pravidel pro cyklické vzdělávání řidičů, jež se však neobejde právě bez inovace školní výuky.

Na základě průzkumu mezi mateřskými, základními a středními školami se potvrdilo, že nynější kvalita dopravní výchovy ve školství není na dostatečné úrovni. Zejména pro střední a základní školy neexistují systémové a efektivní programy, jež by zajistily, aby děti a mladiství získali hlubší povědomí o dopravním chování a zažili si postupy a pravidla, jež by mohli využít ke svému rozvoji v následném řidičském výcviku a řidičské praxi. Jen mateřské školy věnují dopravní výchově dostačující prostor, zejména v oblasti přípravy dětí na pohyb v silničním provozu.

Bylo zjištěno, že základní školy vesměs zařazují dopravní výchovu do výuky z vlastní vůle (téměř 73 %), což podtrhuje nekonceptnost tohoto oboru v základním školství. Prvky dopravní výchovy jsou žákům předávány prakticky výhradně prostřednictvím jiných učebních předmětů, a to v rozsahu zanedbatelném pro získání širšího povědomí o dopravním chování a o bezpečném pohybu v silničním provozu. Průměrně je výuka zahrnuta do 28 vyučovacích hodin za celou dobu povinné školní docházky. Žákům jsou vědomosti o dopravním chování předávány zpravidla ve druhém až čtvrtém ročníku. Na druhém stupni se již dopravní výchově věnuje jen sedmina základních škol. Na základě tohoto zjištění jsme nastínili model, jakým by se dopravní výchova mohla na základních školách vyučovat – a to tak, aby nebylo třeba významně navyšovat počet vyučovacích hodin, i když by to bylo nejefektivnější. Základní myšlenkou našeho návrhu je povinné zahrnutí prvků dopravní výchovy do více předmětů, díky čemuž by se dostala do širšího povědomí žáka. Předpokladem úspěchu jsou odborně připravení pedagogové. Dostatečná teoretická příprava v rámci školní docházky by zajistila u žáka dostatečné povědomí o pohybu v dopravním prostředí a znalost základních dopravních předpisů, na což by mohli na středních školách navázat instruktoři autoškol v rámci výcviku dospívajících jedinců či v rámci vyučování.

Můžeme konstatovat, že příprava žáků v rámci praktických cvičení na dopravních hřištích je na vyhovující úrovni. Využívá ji více než 80 % škol.

Průzkum mezi středními školami ukázal, že tři čtvrtiny středních škol se výuce dopravní výchovy vůbec nevěnují. Potěšující je, že zhruba polovina středních škol ve spolupráci s autoškolami organizuje pro žáky přípravu na výcvik, případně rovnou výcvik v rámci získávání řidičského oprávnění. Měnit systém výuky na středních školách však není příliš vhodné zejména s ohledem na odlišné zaměření škol a na to, že střední školství již není povinné. Nicméně primárním úkolem středních škol v oblasti dopravního vzdělávání by mělo být posílení povědomí o správném dopravním chování u studentů. Střední školy by rovněž měly motivovat studenty k využívání statusu řidičského oprávnění na zkoušku či řízení pod dohledem, což jsou opatření pro efektivnější trénink začínajících řidičů.

Je nutné konstatovat, že výuka dopravní výchovy v rodinách, mateřských, základních a středních školách je důležitá i proto, že ne všichni absolvují v budoucnu výcvik v autoškole a přitom i jako chodci, cyklisté či spolujezdci budou účastníky silničního provozu a budou mít na jeho bezpečnost významný vliv.

Průzkum mezi řidiči přinesl vcelku překvapivé zjištění, že prakticky polovina motoristů se necítila po absolvování autoškoly dostatečně připravena na řidičskou praxi. To zdůvodňuje potřebu pro inovaci pravidel pro výcvik v autoškole. V tomto směru vycházíme ze základní myšlenky, že pro důslednější přípravu řidičů na řidičskou praxi by byl vhodnější flexibilní počet lekcí. Tento návrh by spočíval v tom, že by po splnění povinného rozsahu lekcí instruktor autoškoly rozhodl o připuštění uchazeče ke zkouškám, či o prodloužení výcviku o další lekce v závislosti na úrovni nabytých řidičských schopností uchazeče. Své rozhodnutí o navýšení počtu lekcí by instruktor musel dostatečně zdůvodnit a zanést do nově zavedené karty uchazeče. Nesmíme opomenout rovněž důslednější kontrolu výcviku žadatelů o řidičské oprávnění. Pro tento účel navrhujeme vznik zmiňované elektronické karty žadatele o řidičské oprávnění, do níž by se zapisovaly údaje o absolvovaných lekcích a cvičeních a která by byla přístupná on-line pro účely kontroly ze strany odborů dopravně správních agend. Přínosné by bylo pedagogické vzdělání instruktorů autoškol, kteří by tak lépe zvládali vést žadatele, kteří trpí specifickými poruchami.

Taktéž je třeba důsledněji pracovat se začínajícími řidiči. Domníváme se, že zvýšení bezpečnosti silničního provozu výrazným způsobem poslouží zahrnutí statusu řidičského průkazu na zkoušku (od 17 let věku) a řízení pod dohledem do českého právního řádu. Proto navrhuje konkrétní pravidla pro tyto statusy. Jedná se například o omezení rychlosti pro řidiče s řidičským oprávněním na zkoušku, o vyšší sankce za dopravní přestupky oproti běžným řidičům, o označení vozidla speciálním symbolem atd. Konkrétní pravidla by platila i pro zkušenějšího řidiče, jenž by dohlížel na začínajícího řidiče. Navrhujeme například minimální věk, délku řidičské praxe a „bezúhonnost“ v rámci bodového systému. Z vlastního průzkumu vyplynulo, že by tyto návrhy řidičská veřejnost přivítala.

Pro zvýšení bezpečnosti provozu poslouží i průběžné vzdělávání řidičů postavené na propracovaném systému kurzů pro zdokonalování řidičských schopností. Protože tyto kurzy jsou převážně na dobrovolné bázi, a na tom nehodláme mnoho měnit, je třeba vybudovat silný motivační program. Nastavením efektivního motivačního programu máme na mysli zejména dostatečnou nabídku kurzů, dostatečný počet trenažérů a cvičišť zastoupených rovnoměrně ve všech regionech a také různé pobídky například od obcí či státu. V tomto ohledu je možné zapojení zaměstnavatelů do zvyšování řidičských schopností u svých zaměstnanců – pořádáním praktických kurzů. Za to by měli například nárok na daňové úlevy od státu. Současná praxe hovoří tak, že pokud zaměstnavatel kurzy či školení svým pracovníkům zajišťuje, jedná se v drtivé většině případů pouze o teoretickou přípravu. Přitom v tomto ohledu jsou zaměstnavatelé velkým potenciálem, neboť určitou formu školení prochází zhruba polovina všech řidičů, jak naznačil průzkum.

Při navrhování systému cyklického vzdělávání řidičů vycházíme opět z průzkumu, který přinesl překvapivé závěry v oblasti řidičské praxe: a to, že velká část lidí začíná pravidelně, tedy minimálně jednou týdně, řídit motorové vozidlo až po delší době od ukončení výcviku v autoškole a získání řidičského oprávnění – čtvrtina řidičů začne usedat pravidelně za volant nejdříve pět let po získání řidičského oprávnění. Přestože jejich řidičské schopnosti musejí být zákonitě na slabší úrovni než v době těsně po absolvování autoškoly, právní řád jim nenařizuje žádné povinné kurzy (např. kondiční jízdy). Nelze se tedy příliš divit, že dobrovolné kurzy z vlastní vůle absolvovuje jen zhruba 15 % motoristů.

Překvapivé se zdá i zjištění průzkumu, že řidiči vcelku nepostrádají zodpovědnost v rámci zdravotní způsobilosti k řízení. Sedmdesát procent respondentů by navštívilo lékaře kvůli zdravotní prohlídce i za předpokladu, že by jim kvůli nevyhovujícímu zdravotnímu stavu byl odebrán řidičský průkaz.

V poslední části práce jsme se věnovali návrhu na inovaci v oblasti rehabilitačních kurzů, resp. vytvoření systému kurzů pro řidiče, kteří vykazují nevhodné chování či styl jízdy v provozu. Rehabilitační programy pro pachatele dopravních přestupků nejsou v českém právním řádu vyvinuty na takové úrovni, aby dokázaly spolehlivě fungovat – měly by být komplexní, s jasnou terminologií, oporou v legislativě a fungovat pod dohledem centrálních úřadů. Kurzy by probíhaly na základě individuálních psychologických pohovorů nebo skupinové terapie. Cílem je nalézt vztah mezi chováním řidiče a jeho osobnostními postoji a ty změnit. V zahraničí podobné programy dokázaly výrazně snížit recidivu u nedisciplinovaných motoristů.

Cílem bakalářské práce bylo popsat situaci v oblasti dopravní výchovy v českém prostředí. Vyjmenovali jsme faktory, které mají největší vliv na dopravní chování řidičů a zaměřili jsme se na agresivní chování v dopravě, které dle našeho soudu nejvíce negativně působí na bezpečnost silničního provozu. Na základě teoretických znalostí a na základě průzkumu mezi řidiči a mezi školami jsme nastínili směr, jakým by se mohlo ubírat školství v oblasti dopravní výchovy a následné vzdělávání řidičů začátečníků i řidičů v praxi.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

- ADÁMEK, Jan et al. *Ročenka dopravy Praha 2010*. Praha: TSK hl. m. Prahy, 2011.
- ANTUŠEK, Ivo. *Lexikon začínajícího řidiče*. Praha: Grada, 1998. ISBN 80-7169-561-0.
- ČUMPELÍK, Jiří. *Bezpečná a defenzivní jízda*. Praha: ČESMAD Bohemia, 2008. ISBN 978-80-904249-0-6.
- HAVLÍK, Karel. *Osudová střetnutí*. Praha: Triton, 2010. ISBN 978-80-7387-349-3.
- HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.
- LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0.
- PLAMÍNEK, Jiří. *Vzdělávání dospělých*. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3235-0.
- ŠTIKAŘ, Jiří a Jiří HOSKOVEC. *Přehled dopravní psychologie*. Praha: Karolinum, 1995. ISBN 80-7066-981-0.
- ŠTIKAŘ, J., J. HOSKOVEC, J. ŠMOLÍKOVÁ. *Bezpečná mobilita ve stáří*. Praha: Karolinum, 2007. ISBN 978-80-246-1339-0.
- ŠTIKAŘ, J., J. HOSKOVEC, J. ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.
- ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Filozofická fakulta Univerzity Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3.

Seznam použitých internetových zdrojů

- FRANČE, Vojtěch. Temperament. In: *Grafologie a Psychologie* [online]. © 2008 [cit. 2013-02-07]. Dostupné z: <http://ografologii.blogspot.cz/2007/10/4-klasick-temperamenty.html>
- SKLÁDANÁ, Pavlína a Vlasta REHNOVÁ. Agresivní chování a vztahy mezi řidiči. In: *Centrum dopravního výzkumu* [online]. © 2008–2013 [cit. 2013-02-02]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/agresivni-chovani-a-vztahy-mezi-ridici/>

WEINBERGER, Jan. Reforma právních základů pro zdokonalování řidičů v Rakousku. In: *Centrum dopravního výzkumu* [online]. © 2013 [cit. 2013-02-03]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/reforma-pravnich-zakladu-pro-zdokonalovani-ridicu-v-rakousku/>

Seznam ostatních zdrojů

ČESKO. Vyhláška č. 72 ze dne 23. března 2011 o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 28.

ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 8. června 1994 o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37.

ČESKO. Zákon č. 200 ze dne 18. května 1990 o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35.

ČESKO. Zákon č. 247 ze dne 30. června 2000 o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73.

ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98.

ČESKO. Zákon č. 634 ze dne 17. prosince 2004 o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 215.

DIBLÍK, Pavel. Fit to drive z pohledu oftalmologa. In: *Tisková konference, Are you fit to drive*. Direkt pojišťovna, 17. dubna 2012.

TESAŘÍK, Josef a Petr SOBOTKA. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011*. Praha: ŘSDP Policejního prezidia ČR, 2011.

SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ

Seznam obrázků

Obrázek 1: Zjednodušené schéma provázanosti zdravotního a psychického stavu, dílčích komponent v interakci s dopravním prostředím, podmínkami a aktuální dopravní situací	11
Obrázek 2: Typologie temperamentu	14

Seznam grafů

Graf 1: Věk řidiče	35
Graf 2: Nejvyšší dosažené vzdělání	36
Graf 3: Doba od získání řidičského průkazu.....	36
Graf 4: Výuka dopravní výchovy v mateřských školách.....	37
Graf 5: Způsob výuky dopravní výchovy v mateřských školách	38
Graf 6: Výuka dopravní výchovy na základních školách	39
Graf 7: Ročníky, v nichž se vyučuje na základních školách dopravní výchova	39
Graf 8: Forma výuky dopravní výchovy na základních školách	40
Graf 9: Počet praktických cvičení na dopravním hřišti, jež žák za dobu školní docházky absolvuje	41
Graf 10: Důvody výuky dopravní výchovy na základních školách	42
Graf 11: Považují základní školy vlastní rozsah dopravní výchovy za dostačující.....	43
Graf 12: Výuka dopravní výchovy na středních školách.....	44
Graf 13: Považují střední školy výuku dopravní výchovy za důležitou.....	45
Graf 14: Na jakém stupni školství (ne)absolvovali řidiči dopravní výchovu ...	46
Graf 15: Domnívají se řidiči, že je autoškola dostatečně připravila.....	46
Graf 16: Důvody, proč řidiči neabsolvují z vlastní vůle školu smyku či jiné typy tréninkových jízd	47
Graf 17: Sebehodnocení řidičů (známkování od 1 do 10).....	48
Graf 18: Po jaké době od získání řidičského průkazu začali řidiči pravidelně (minimálně 1x týdně) řídit	49

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A - Dotazník pro mateřské školy	I
Příloha B - Dotazník pro základní školy.....	III
Příloha C - Dotazník pro střední školy	IX
Příloha D - Dotazník pro řidiče	XII
Příloha E - SARTRE 3 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe)..	XXV
Příloha F - Summer Road Safety Survey	XXVI

PŘÍLOHY

Příloha A – Dotazník pro mateřské školy

1. otázka: Vyučuje vaše mateřská škola dopravní výchovu?

- 1) ano
- 2) ne

2. otázka: Pokud ano, jakým způsobem pořádáte pro děti dopravní výchovu?

- 1) výuka prostřednictvím pomůcek (skládanky, pexesa, knihy, hry atd.)
- 2) výuka prostřednictvím videa či TV pořadů
- 3) výuka ve spolupráci s dopravními policisty/strážníky či dopravními experty
- 4) výuka v silničním provozu
- 5) výuka na dopravním hřišti
- 6) nemáme výuku dopravní výchovy

Vyhodnocovací matice:

pořadové číslo	1. otázka	2. otázka
1	1	1
2	2	6
3	1	1,3,4,5
4	1	1,3,4
5	1	1,3,5
6	2	1
7	1	1,3,4
8	1	1,3,5
9	1	1,2,3,5
10	1	1,2,5
11	1	1,2,4
12	1	1,2,3,4,5
13	1	1,3,4,5
14	1	1,2,4
15	1	1,2,3,4
16	1	1,3,5
17	2	6

pořadové číslo	1. otázka	2. otázka
18	1	4,5
19	1	1,3,4
20	1	1,4,5
21	1	1,3,5
22	1	1,3,4
23	1	1,3,4
24	1	1,5
25	1	1,3,5
26	2	6
27	1	1,2,3,4
28	1	1,2,4,5
29	1	1,2,3,4
30	1	1,5
31	1	1,3,4
32	1	1,3
33	1	1,3
34	1	1,2,3

35	1	1,3,4
36	1	1
37	1	1,3,4
38	1	1,2,3,4
39	1	1
40	1	1,2,3,4,5
41	1	1
42	1	1,2,3,4,5
43	1	1
44	1	1,5
45	1	1,3
46	1	1,2,3,4
47	1	1,5
48	1	1,4,5

49	2	1,2,3,4,5
50	1	1,3,5
51	1	1,2,3,4
52	1	1,3
53	1	1,2,3,4
54	1	1,4
55	1	1,2,3,4
56	1	1,3,4
57	1	1,2
58	2	6
59	1	1,2,3,4,5
60	1	1,2,3,4
61	1	1,2
62	1	1,4,5

Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Příloha B – Dotazník pro základní školy

1. otázka: Vyučuje vaše škola dopravní výchovu?

- 1) nevyučuje
- 2) ano vyučuje v samostatném povinném předmětu „dopravní výchova“
- 3) ano vyučuje v rámci jiného povinného předmětu – občanská výchova
- 4) ano vyučuje v rámci jiného povinného předmětu – prvouka
- 5) ano vyučuje v rámci jiného povinného předmětu – vlastivěda
- 6) ano vyučuje v rámci jiného povinného předmětu – jiný
- 7) ano vyučuje v samostatném volitelném/nepovinném předmětu „dopravní výchova“
- 8) ano vyučuje v rámci zájmového kroužku či mimoškolního předmětu

2. otázka: Pokud ano, tak v jakých ročnících?

- 1) 1.
- 2) 2.
- 3) 3.
- 4) 4.
- 5) 5.
- 6) 6.
- 7) 7.
- 8) 8.
- 9) 9.
- 10) v žádném (nevyučujeme)

3. otázka: Jakou formou vyučuje vaše škola dopravní výchovu?

- 1) nevyučujeme dopravní výchovu
- 2) teoreticky prostřednictvím přednášek
- 3) teoreticky prostřednictvím TV a video pořadů
- 4) teoreticky prostřednictvím učebnic dopravní výchovy
- 5) prakticky na dopravním hřišti
- 6) přímo v provozu

- 7) speciálními kurzy
- 8) PC programy
- 9) jinak

4. otázka: Dopravní výchovu vyučujete na základě

- 1) nevyučujeme
- 2) na základě nařízení MŠMT resp. jiných podřízených úřadů
- 3) na základě doporučení MŠMT resp. jiných podřízených úřadů
- 4) na základě nařízení zřizovatele
- 5) na základě doporučení zřizovatele
- 6) na základě doporučení odborných organizací (např. BESIP)
- 7) z vlastní vůle školy
- 8) z jiného důvodu

5. otázka: Kolik vyučovacích hodin dopravní výchovy (včetně dopravní výchovy v rámci jiných předmětů) absolvuje POVINNĚ váš žák za dobu školní docházky? (pokud nevyučujete, uveďte 0)

..... (počet hodin)

6. otázka: Kolik vyučovacích hodin dopravní výchovy MÁ MOŽNOST váš žák absolvovat v rámci nepovinných předmětů, zájmových kroužků či mimoškolních předmětů za dobu školní docházky? (pokud nevyučujete, uveďte 0)

..... (počet hodin)

7. otázka: Organizujete pro žáky praktickou výchovu na dopravních hřištích?

- 1) ano
- 2) ne

8. otázka: Pokud ano, tak kolik takových praktických cvičení váš žák za dobu školní docházky absolvuje?

- 1) 1
- 2) 2

- 3) 3
- 4) 4
- 5) 5 a více
- 6) žádné

9. otázka: Zvete si do školy na přednášky dopravní policisty nebo dopravní experty?

- 1) ano
- 2) ne

10. otázka: Považujete rozsah dopravní výchovy na vaší škole za dostačující?

- 1) určitě ano
- 2) spíše ano
- 3) spíše ne
- 4) určitě ne

Vyhodnocovací matice:

Pořadové číslo	1. otázka	2. otázka	3. otázka	4. otázka	5. otázka	6. otázka	7. otázka	8. otázka	9. otázka	10. otázka
1	3,4,5,6	1,2,3,4,5,6,7,8,9	2,3,5,6,8	3,6,7	90	0	1	5	1	1
2	4,6	1,2,3,4,5	3,4,5,6,8	7	30	0	1	2	2	2
3	4,5	1,2,3,4,5	3,5	7	20	0	1	3	2	2
4	4,5,6	3,4,5	2,3,4,7	2,7	10	0	1	2	1	1
5	4,5	1,2,3,4,5	2,4,5,6,9	2,3,6,7	75	0	1	4	1	2
6	4,5	1,2,3,4	3,5,6	7	20	0	1	5	1	1
7	4	1,2,3,4	5,8	7	20	20	1	2	1	2
8	7	4,5	5,6,7	7	60	0	1	5	1	1
9	4	3,4,5	4,5	7	40	0	1	3	1	2
10	4,5,8	1,2,3,4,5	4,5,7,8	6,7	50	30	1	5	1	1
11	3,5	4,6,	3,8,9	2,7	24	0	2	6	1	1
12	4,5	1,2,3,4,5	4,5,6	6,7	10	0	1	1	1	2
13	3,4,5	1,2,3,4,5,6,7,8,9	3,4,5,6,8	7	18	0	1	3	1	2
14	6	1,2,3,4,5	3,4	3	50	0	2	6	1	2
15	4	1,2,3,4,5	3,5,9	7	40	0	1	5	1	1
16	4,5	1,2,3,4	4,5	7	15	0	1	2	2	2
17	4	1,2,3,4,5	3,4,8	7	0	10	2	6	2	3
18	4	3,4,5	3,4,5,7	2,6,7	30	0	1	2	1	1
19	4,5	1,2,3,4,5	5	7	25	0	1	5	1	2
20	3,4,5	1,2,3,4,5,6,7,8,9	2,3,4,5,8	3,7	20	0	1	3	1	2
21	4	1,2,3	3,4,5,8	3	30	5	1	3	2	2
22	4,8	1,2,3,4	2,4,5,7,8	7	12	16	1	3	1	2

23	4,5,8	1,2,3,4,5	4,5,7	7	50	50	1	2	1	2
24	3,4,5	1,2,3,4,5,6,7,8,9	2,5,8	3,6,7	60	25	1	5	1	2
25	4,5,8	1,2,3,4,5	3,4,5,6,8	6,7	70	50	1	2	1	1
26	1	10	5	2	15	0	1	5	1	1
27	4	3	3,5	7	2	0	2	6	1	2
28	3	6,7,8,9	2,3	3	4	0	2	6	2	3
29	4,5	1,2,3,4,5,6,7,8,9	3,5,6,8	6,7	10	10	1	5	1	2
30	4,6	1,2,3,4,5	3,4,5	3,7	50	0	1	5	1	2
31	4,5	1,2,3,4,5	4,5	3	10	0	1	3	1	2
32	4,5	1,2,3,4,5	3,4,5	6	10	10	1	3	1	1
33	6	1,2,3,4,5,6,7,8,9	4,5	7	90	0	1	5	2	1
34	4	1,2,3,4,5	4,5	3	25	0	1	5	2	2
35	4,5	1,2,3,4,5	2,3,5,9	6,7	50	0	1	4	2	2
36	4	3,4	2,5	7	15	0	1	5	1	2
37	4,5,8	1,2,3,4,5	3,4,5,8	6,7	10	30	1	2	1	2
38	4	1,2,3,4	4,5,6	3	15	20	1	2	1	1
39	4	4	2,5	2	15	0	1	1	1	2
40	4,5	1,2,3,4,5	2,5	3,6,7	10	0	1	1	1	2
41	4,6	1,2,3,4,5,6,7,8,9	2,5,8	3	20	0	2	6	1	2
42	3,4,5	1,2,3,4,5,6	2,3,8	6	7	0	2	6	1	2
43	3	5,6,7,8,9	2,6	7	20	0	2	6	2	2
44	3,4,5	1,2,3,4,5,6	3,5,8	3,7	15	6	1	1	1	2
45	4,5	1,2,3,4,5	2,4,5	2,3	6	0	1	1	2	2
46	4,6,8	2,3,4,5	2,3,5,7	3,6	20	0	1	2	1	2
47	6	4	5	3,7	10	0	1	1	2	1
48	3,4,5	1,2,3,4,5,6,7,8,9	2,3,5,8	3,6,7	50	0	1	2	1	1
49	8	5,6,7,8,9	2,3,4,5,6,8	7	0	163	1	5	1	2
50	4,8	1,2,3,4,5	2,3,4,5	3,7	10	30	1	3	1	2
51	4,5,6	1,2,3,4,5	2,3,4,5,8	2,3,6,7	20	0	1	5	1	1
52	4,5	1,2,3,4,5	2,5,7,8	7	15	0	1	4	1	2
53	4,5	1,2,3,4,5	4,5	3	40	0	1	4	2	2
54	6	4,5	2,5	8	8	0	1	2	1	3
55	4,5	1,2,3,4,5	2,3,4,5,7,8	3,7	30	0	1	5	1	2
56	4,5	3,4,5	3,4,5	6,7	30	20	1	4	1	2
57	4	1,2,3	2,3	2,3,6	15	0	2	6	1	2
58	4	1,2,3,4,5	4,5	3	50	0	1	2	1	1
59	1	10	1	1	0	0	1	3	1	3
60	4,5	1,2,3,4,5	5	7	3	3	1	3	1	2
61	4,6	1,2,3,4,5	4,5,6,7	3,6,7	10	5	1	3	1	1
62	4,6	1,2,3,4,5	3,6,8	3,7	10	0	1	5	2	2
63	6	4	3,4	3	1	20	1	2	1	3
64	4,5	1,2,3,4,5	2,4,5	7	30	0	1	4	1	2
65	4,6,8	1,2,3,4,5	2,3,4,5,6,8	3,6,7	25	10	1	1	1	2
66	4,5,6	1,2,3,4	4,5,8	3,7	16	16	1	2	1	2
67	4,5	4,5	5	4	20	0	1	2	1	2
68	4,5,6	1,2,3,4,5,6,7,8,9	2,5	3,6,7	0	10	1	5	2	2
69	4,5	1,2,3,4	4,5,6	3,6,7	40	0	1	5	1	1
70	4,6	1,2,3,4,5	2,3,5,6,8	3,6,7	15	3	1	4	1	2
71	4,6	1,2,3,4,5	6,9	3,6,7	10	0	2	6	2	2

72	4,5,6	1,2,3,4,5	4,5,6,8	6	100	0	1	5	2	1
73	4,5	1,2,3,4,5	2,7	7	60	0	2	6	1	2
74	4	1,2,3,4	4,5,8	2,6	80	100	1	5	1	1
75	4,5	4,5	2,3,5	3,6	30	10	1	5	1	2
76	4,5	1,2,3,4,5	2,5	3,6	20	10	1	4	1	1
77	4,5	1,2,3,4,5	2,5,8	2,6,7	60	0	1	5	1	2
78	4,6	1,2,3,7	2,4	7	10	0	2	6	1	2
79	4,5	1,2,3,4,5	3,5,7	8	35	0	1	4	1	2
80	4	1,2,3,4,5	2,5,7	3,7	12	0	1	4	1	2
81	4	2,4	4,7	7	15	0	2	6	1	2
82	4,5	1,2,3,4,5	2,8	7	20	20	1	3	1	2
83	3,4,8	1,2,3,4,6,7	2,3,6,8	3,6,7	10	0	2	6	1	3
84	4	1,2,3	5,8	6,7	40	0	1	5	2	1
85	4,5,6	1,2,3,4,5,6,7,8,9	5,9	7	20	40	1	5	1	2
86	5,6,8	4,5	2,3,5	2,6,7	10	0	1	2	1	2
87	4,5	1,2,3,4,5,6	9	3	24	0	2	6	1	2
88	1	10	5	1	0	0	2	2	1	2
89	3,4	1,2,3,4,5,6,7,8,9	2,3,4,5	7	20	2	1	2	1	3
90	4,8	1,2,3,4	3,4,5	3,6,7	35	16	1	2	1	2
91	3	2,3,4,5,6,7,8,9	2,3	7	50	0	2	6	1	1
92	4,5	1,2,3,4,5	2,5,7	7	30	0	1	5	1	1
93	3,4,5	1,2,3,4,5,6,7,8,9	3,4,6	3,7	20	0	2	6	2	3
94	4,5	1,2,3,4,5	2,4,5,6,7,8	3,7	5	0	1	4	1	3
95	4,5	1,2,3,4,5	2,5	3,7	30	0	1	4	1	2
96	4	1,2,3,4,5	2,5	7	25	0	1	5	1	2
97	8	3,4,5	3,4,5	7	10	30	1	2	1	2
98	4,8	1,2,3,4,5,6,7,8,9	3,4,5,6,8	3,7	50	320	1	5	1	2
99	4	1,2,3	5,8	3	15	0	1	5	2	2
100	4,5	1,2,3,4,5	9	7	25	0	1	2	1	2
101	4	3,4,5	3,4,8	7	60	0	2	6	1	3
102	3,4,6	1,2,3,4,5,7	2,4,5,7,8	3,6,7	20	0	1	1	1	2
103	3,4,8	1,2,3,4,5,6,7,8,9	4,5,8	3,6,7	20	10	1	2	1	1
104	4,8	1,2,3,4	4,5,6,8,9	7	20	20	1	5	1	2
105	8	4,5,6,7,8,9	2,3,5,7,8	8	0	50	1	5	1	2
106	4	1,2,3,4	2,3,4,6,8	7	40	0	2	6	1	3
107	4	1,2,3,4,5	4,5,7	3,6,7	50	50	1	4	1	2
108	4,5	1,2,3,4,5	4,5	7	50	0	1	5	1	2
109	4	1,2,3	4,5,8	6,7	30	0	1	2	1	3
110	4,6	1,2,3,4	3,5,9	8	160	0	1	2	1	2
111	4,5	1,2,3,4,5	2,5,7	6	4	0	1	3	1	2
112	8	3,4,5	5,8	7	20	20	1	4	1	2
113	4,5	1,2,3,4,5	2,3,4,5,8	2,3,6,7	15	0	1	4	1	1
114	4,6	1,2,3,4,5,6,7	2,3,6	7	20	10	2	6	2	2
115	4,5	1,2,3,4,5	2,5	6,7	0	0	1	4	1	2
116	4,5,6	1,2,3,4,5	2,3,4,5,8	2,6,7	30	0	1	4	1	2
117	4	1,2,3,4,5	5,8	3	3	0	1	2	1	1
118	3,4,5,6,8	1,2,3,4,5,6,7,8,9	2,3,5,6,8	2,7	270	50	1	3	1	1
119	3,4,5	1,2,3,4,5,6,7,8,9	5,7	3,6,7	15	0	1	5	1	1
120	6	1,2,3,4,5	2,3,4,5,8	7	10	0	1	2	1	2

121	4,5	1,2,3,5	4,5,8	3	25	20	1	2	1	1
122	6	1,2,3,4,5,6,7,8,9	2,3,5	3,7	100	0	1	2	1	2
123	4,8	1,2,3,4,5	8	7	70	30	2	6	2	2
124	4,5	1,2,3,4,5	2,3,5	7	30	0	1	4	1	1
125	4	3,4	3,5	7	30	0	1	2	2	2
126	4,5	1,2,3,4,5	4,5,8	3,6,7	40	0	1	3	1	2
127	4,5	4,5	4,5,8	3,6	40	0	1	2	1	2
128	4,5	1,2,3,4,5	2,3,5	6,7	25	0	1	4	1	2
129	4,5	1,2,3,4,5	2,3,5	7	5	0	1	2	1	1
130	4,5	1,2,3,4,5	4,6	3,7	10	5	2	6	2	2
131	4	1,2,3	3,6	3,6	4	0	2	6	1	2
132	1	10	1	1	0	0	1	2	1	3
133	4,5	1,2,3,5	2,3,4,8	7	20	0	2	6	1	2
134	4,8	1,2,3,4,5	2,3,5,6,7,8	6,7	12	80	1	5	1	1
135	4,5	1,2,3,4	3,4,5,6	2,7	20	0	1	2	1	2
136	5	4	4,5	3	10	0	1	2	1	2
137	3,4,5	1,2,3,4,6	2,5	2	20	0	1	5	1	2
138	4	1,2,3,4	2,5	3	10	0	1	3	1	2
139	4	1,2,3,4,5	3,5,8	7	30	0	1	2	1	4
140	4,5	1,2,3,4	2	7	15	15	1	3	1	2
141	8	4	2,5	7	0	30	1	2	2	1
142	4,5	1,2,3,4,5	2,3,4,5	3,6	10	18	1	5	2	2
143	4,5	1,2,3,4,5	2,3,5,8	7	84	0	1	5	1	2
144	8	1,2,3	5	7	20	20	1	4	1	2
145	4,6	3,4	4,5,8	3,7	12	0	1	2	1	2
146	4,5,8	1,2,3,4,5	2,3,4,5,7	7	50	40	1	4	1	2
147	6	4	5	7	10	20	1	2	1	2
148	4,5	1,2,3,4,5	3,4,5	2,6	20	10	1	4	1	1
149	4,5,8	1,2,3,4	2,5,6,8	7	10	10	1	2	1	1
150	4,6	1,2,3,4,5	3,5	3,6,7	35	0	1	2	1	2
151	4	1,2,3,4,5	2,5,8	7	20	0	1	1	1	2
152	3,4,5,8	1,2,3,4,5,6,7,8,9	3,5	7	30	10	1	4	1	2
153	4,5	1,2,3,4,5	2,5,7	6,7	40	0	1	3	1	1
154	4,5	1,2,3,4	4,5,6,8	3,7	40	20	1	5	1	1
155	4,5	1,2,3,4	2,3,4,6,8	3,6	20	0	2	6	1	3

Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Příloha C – Dotazník pro střední školy

1. otázka: Vyberte typ vaší školy

- 1) gymnázium
- 2) OA
- 3) SOŠ
- 4) SOU
- 5) jiný

2. otázka: Vyučuje vaše škola dopravní výchovu?

- 1) nevyučuje
- 2) ano vyučuje v samostatném povinném předmětu „dopravní výchova“
- 3) ano vyučuje v rámci jiného povinného předmětu
- 4) ano vyučuje v rámci volitelného/nepovinného předmětu

3. otázka: Kolik vyučovacích hodin dopravní výchovy (včetně dopravní výchovy v rámci jiných předmětů) absolvuje POVINNĚ váš student za celou dobu studia? (pokud nevyučujete, doplňte 0)

..... (počet hodin)

4. otázka: Kolik vyučovacích hodin dopravní výchovy MÁ MOŽNOST váš student absolvovat v rámci volitelných/nepovinných předmětů za celou dobu studia? (pokud nevyučujete, doplňte 0)

..... (počet hodin)

5. otázka: Organizujete pro žáky předmět Řízení motorových vozidel (např. ve spolupráci s autoškolami)?

- 1) ano
- 2) ne

6. otázka: Zvete si do školy na přednášky dopravní policisty nebo dopravní experty?

- 1) ano

2) ne

7. otázka: Považujete výuku dopravní výchovy na středních školách za důležitou?

1) určitě ano

2) spíše ano

3) spíše ne

4) určitě ne

Vyhodnocovací matice:

Pořadové číslo	1. otázka	2. otázka	3.otázka	4. otázka	5. otázka	6. otázka	7. otázka
1	3	1	0	0	1	2	3
2	3	1	1	0	1	2	3
3	3	1	0	0	1	1	3
4	3	3	0	0	1	2	4
5	3	1	0	0	1	2	3
6	2	1	0	0	2	1	2
7	3	3,4	4	4	1	2	1
8	1	1	0	0	2	1	2
9	1	1	0	0	2	2	3
10	3	1	0	0	2	2	3
11	1	1	0	0	1	2	2
12	3	1	0	0	2	1	3
13	3	3	36	0	1	2	1
14	3	3	10	33	1	1	1
15	3	3	33	33	1	1	2
16	3	1	0	0	1	2	3
17	3	1	0	0	2	2	2
18	3	1	0	0	2	1	2
19	1	1	0	0	2	1	1
20	3	1	0	0	1	2	1
21	3	1	0	0	1	1	2
22	1	1	0	0	2	2	2
23	1	1	0	0	2	1	3
24	3	1	0	0	2	2	1
25	3	1	0	0	2	1	2
26	3	3	6	0	2	1	1
27	4	3	40	40	1	1	1
28	5	1	0	0	2	2	3
29	3	3	200	0	1	1	1
30	3	1	0	0	1	2	3
31	1	1	0	0	1	2	3
32	3	1	0	0	2	2	3
33	3	1	0	0	2	1	2

34	3	3	60	0	1	1	2
35	3	3	66	0	2	1	1
36	3	1	0	0	1	1	2
37	3	1	0	0	1	1	1
38	4	4	0	20	1	2	2
39	5	1	0	0	2	1	2
40	3	1	0	0	1	2	3
41	1	1	0	0	1	2	3
42	3	1	0	0	1	1	2
43	3	1	0	0	2	2	2
44	5	1	10	0	2	1	1
45	4	3,4	80	64	1	1	1
46	3	1	0	0	2	2	3
47	1	1	0	0	1	1	1
48	3	1	0	0	1	2	2
49	3	1	0	0	2	1	3
50	3	1	0	0	2	2	2
51	3	1	0	0	1	2	3
52	3	1	0	0	1	2	4
53	3	1	0	0	2	1	1
54	1	1	0	0	1	1	2
55	1	1	0	0	1	2	3
56	3	1	0	0	2	1	2
57	2	1	0	0	1	1	1
58	1	1	0	0	2	2	4
59	4	3	99	0	1	2	1
60	1	1	0	0	2	2	3
61	3	1	0	0	1	2	3
62	3	1	0	0	1	1	3
63	1	1	0	0	1	1	3
64	3	1	0	0	2	1	1
65	3	1	0	0	2	2	3
66	3	3	60	60	1	1	2
67	3	3	64	0	1	1	2
68	3	1	0	0	2	2	3
69	3	1	0	0	2	2	3
70	1	1	0	0	2	2	2
71	1	1	0	0	1	2	1
72	3	3	64	64	1	2	2
73	3	1	1	0	2	1	2
74	3	1	0	0	2	2	3
75	1	1	0	0	2	1	3
76	4	3	40	40	1	2	1
77	3	3	66	0	1	1	1
78	5	3	10	10	2	1	1

Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Příloha D – Dotazník pro řidiče

1. otázka: Vaše pohlaví

- 1) muž
- 2) žena

2. otázka: Váš věk

- 1) 18–20
- 2) 21–25
- 3) 26–30
- 4) 31–40
- 5) 41–50
- 6) 51–60
- 7) více než 60

3. otázka: Vaše nejvyšší dosažené vzdělání

- 1) vyučen(a)
- 2) základní
- 3) středoškolské a středoškolské s maturitou
- 4) vyšší odborné a vysokoškolské

4. otázka: Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz?

- 1) 0–5 let
- 2) 6–10 let
- 3) 11–20 let
- 4) více než 20 let

5. otázka: Kolik uběhlo doby od chvíle, kdy jste získal(a) řidičský průkaz, do doby, kdy jste začal(a) pravidelně (min. 1x týdně) řídit motorové vozidlo?

- 1) řídil(a) jsem pravidelně hned po získání řidičského oprávnění
- 2) do jednoho roku
- 3) 1–2 roky

- 4) 2–3 roky
- 5) 3–5 let
- 6) 5–10 let
- 7) více než 10 let

6. otázka: Za jakého řidiče se považujete? Označte své řidičské umění od 1 do 10.

- 1) 1 (nejlepší)
- 2) 2
- 3) 3
- 4) 4
- 5) 5
- 6) 6
- 7) 7
- 8) 8
- 9) 9
- 10) 10 (nejhorší)

7. otázka: Absolvoval(a) jste dopravní výchovu v rámci školní docházky?

- 1) ano, v mateřské škole
- 2) ano, na základní škole
- 3) ano, na střední škole
- 4) ne

8. otázka: Využil(a) jste někdy kondiční jízdy?

- 1) ano
- 2) ne

9. otázka: Absolvoval(a) jste někdy z vlastního zájmu školu smyku či jiné typy tréninkových jízd?

- 1) ano
- 2) ne

Vyhodnocovací matice 1.–9. otázky:

pořadové číslo	1. otázka	2. otázka	3. otázka	4. otázka	5. otázka	6. otázka	7. otázka	8. otázka	9. otázka
1	1	4	4	3	5	2	2	2	1
2	2	4	3	3	1	2	1	2	2
3	2	4	4	3	1	8	1	1	2
4	2	4	4	3	1	3	4	2	2
5	2	4	3	3	4	6	3	2	2
6	2	3	4	2	6	8	4	2	2
7	2	3	4	2	1	4	2	2	2
8	1	4	4	3	1	2	2	2	2
9	1	5	4	4	1	3	4	2	1
10	1	7	3	4	1	3	3	2	2
11	1	4	4	2	5	5	4	2	2
12	2	4	3	3	2	2	2	2	2
13	1	6	4	4	6	3	2	2	2
14	2	3	3	3	5	5	2	2	2
15	2	3	4	2	2	9	4	2	2
16	2	4	4	3	7	8	3	1	2
17	2	4	4	3	5	4	2	1	2
18	1	4	4	3	7	5	4	2	2
19	1	3	3	1	5	5	4	2	2
20	1	4	4	2	5	3	4	2	2
21	2	3	3	2	1	3	1	2	2
22	1	4	3	3	2	3	2	2	2
23	2	5	4	4	1	3	2	2	2
24	1	4	4	3	5	3	3	2	2
25	1	2	3	1	4	4	4	2	2
26	1	4	4	1	1	3	2	2	2
27	1	4	2	3	1	2	2	2	2
28	2	4	3	3	5	2	4	2	2
29	2	4	3	3	7	2	4	2	2
30	1	1	3	1	4	6	2	2	2
31	2	3	4	3	4	4	4	2	2
32	1	4	3	3	6	4	2	2	2
33	2	2	3	1	1	8	4	1	2
34	1	4	3	3	3	2	2	2	2
35	2	4	4	3	7	10	4	2	2
36	1	4	4	4	7	2	4	2	2
37	1	5	4	4	1	2	4	2	2
38	2	6	4	4	1	2	2	2	1
39	1	3	3	2	4	3	2	2	2
40	1	5	3	4	1	1	2	2	2
41	1	2	3	2	2	2	2	2	2
42	1	3	4	2	3	3	4	2	2
43	1	4	4	3	2	3	4	2	2
44	1	4	4	3	4	3	4	1	2

45	1	2	4	2	1	1	4	2	1
46	2	4	3	3	1	3	2	2	2
47	1	2	3	1	1	3	4	2	2
48	2	4	3	3	7	10	2	1	2
49	2	2	4	1	2	10	4	1	2
50	1	3	3	3	1	5	2	2	1
51	2	4	4	2	3	2	2	1	2
52	1	3	4	3	4	7	2	2	2
53	2	4	3	3	6	3	2	1	2
54	2	5	1	4	1	2	2	2	2
55	1	4	4	4	1	4	2	2	2
56	1	3	4	3	5	2	4	2	2
57	1	3	4	1	1	6	4	2	2
58	1	2	3	2	1	3	1	2	2
59	1	4	3	3	1	2	4	2	2
60	2	3	4	2	5	3	4	2	2
61	2	3	4	2	4	8	4	2	2
62	1	4	3	3	1	1	2	2	1
63	2	2	3	2	1	2	4	2	2
64	1	4	3	3	6	3	2	2	1
65	2	3	3	2	6	8	4	1	2
66	1	1	2	1	1	3	2	2	2
67	2	4	4	3	2	4	2	2	2
68	1	2	3	1	1	6	2	2	2
69	2	5	4	3	5	4	2	2	2
70	2	6	3	3	7	5	4	2	2
71	2	3	4	2	2	3	4	2	2
72	1	3	4	2	1	3	2	1	2
73	1	4	4	3	2	7	3	2	2
74	2	4	3	3	2	7	3	2	2
75	1	4	3	3	3	2	4	2	2
76	2	4	4	3	1	2	2	2	2
77	1	2	1	1	1	2	2	2	2
78	2	4	3	3	2	3	2	2	2
79	2	4	4	3	1	2	4	2	2
80	2	6	4	4	7	10	4	1	2
81	1	5	4	4	1	3	2	2	2
82	2	4	4	2	4	5	2	2	2
83	2	5	1	3	1	3	2	2	2
84	1	6	4	4	6	2	3	2	2
85	2	4	4	3	6	2	2	2	2
86	2	4	4	1	1	3	2	2	2
87	1	2	3	1	1	5	2	2	2
88	2	4	4	3	2	2	4	2	1
89	2	4	4	3	1	3	2	2	2
90	2	4	3	2	1	1	1	2	2
91	2	6	3	4	7	2	4	1	2
92	1	4	3	3	5	2	1	2	1
93	2	6	4	4	3	2	3	2	2

94	2	4	3	1	2	5	2	2	2
95	1	2	3	1	1	8	4	2	2
96	1	4	3	3	2	3	2	1	1
97	1	1	2	1	1	2	2	2	2
98	1	6	4	4	6	5	4	2	2
99	2	3	3	2	3	2	2	2	1
100	2	3	3	3	1	2	4	2	2
101	1	3	3	2	4	3	4	2	2
102	1	4	4	3	7	3	4	2	2
103	1	4	4	3	1	4	4	2	2
104	1	4	4	3	2	3	2	2	2
105	2	4	3	3	3	4	2	2	2
106	2	3	4	2	1	3	4	2	2
107	2	7	3	4	1	3	4	1	2
108	2	4	4	2	6	6	2	1	2
109	1	4	4	3	2	2	4	2	2
110	2	3	4	3	7	7	4	1	2
111	2	4	4	3	5	1	4	1	2
112	2	4	1	3	1	1	2	2	2
113	2	4	1	1	1	2	1	2	2
114	2	2	3	1	6	7	4	2	2
115	2	4	3	3	3	1	4	1	2
116	2	3	3	3	7	10	3	2	2
117	2	2	3	1	6	7	4	2	2
118	2	5	3	4	3	7	3	1	2
119	1	4	1	3	1	8	4	2	2
120	1	4	3	3	7	5	2	2	2
121	1	6	4	4	1	10	4	2	2
122	1	4	4	3	1	1	4	2	2
123	2	4	3	1	1	2	4	2	2
124	1	4	4	3	1	2	2	2	2
125	2	6	4	2	1	3	4	1	2
126	2	4	1	1	1	3	1	1	2
127	2	4	3	3	3	3	2	2	2
128	1	4	4	2	1	5	4	2	2
129	2	6	3	4	7	5	2	2	2
130	1	3	3	2	1	2	2	2	2
131	2	3	3	2	1	3	2	2	2
132	2	4	3	3	3	7	4	2	2
133	1	4	4	3	6	5	4	2	2
134	2	5	4	4	4	4	2	2	2
135	2	7	4	4	1	1	4	2	2
136	2	4	4	3	6	2	2	1	2
137	1	4	4	3	1	1	1	2	2
138	1	3	4	2	1	1	4	2	2
139	2	7	4	4	1	3	4	2	2
140	2	4	3	3	6	4	2	1	2
141	1	4	3	3	1	2	2	2	2
142	1	4	4	3	1	5	2	2	2

143	1	4	4	3	4	3	4	2	2
144	1	4	4	3	1	1	4	2	2
145	1	4	4	3	6	6	2	2	2
146	2	4	4	3	4	7	2	1	2
147	1	6	4	4	1	2	4	2	1
148	1	3	4	3	1	3	2	2	2
149	1	7	4	4	1	4	4	2	2
150	2	5	3	4	5	3	4	2	2
151	2	6	3	4	1	3	4	2	2
152	2	6	4	4	1	2	4	2	2
153	2	6	4	4	6	4	4	2	2
154	2	6	4	4	6	5	2	2	2
155	1	7	4	4	1	5	4	2	1
156	1	7	4	4	7	8	4	2	1
157	1	6	4	4	6	5	4	2	2
158	1	4	3	3	1	1	4	2	2
159	1	7	4	4	2	1	4	2	2
160	1	7	4	4	1	2	4	2	2
161	2	6	4	4	2	2	4	2	2
162	1	7	3	3	7	6	4	2	2
163	1	6	4	4	7	2	4	2	1
164	2	3	4	2	7	9	4	2	2
165	1	6	4	4	2	4	4	2	2
166	1	4	4	3	5	4	4	2	2
167	1	5	3	4	1	3	4	2	2
168	2	3	4	3	7	6	4	2	2
169	1	5	4	4	1	8	4	2	2
170	1	4	3	3	7	3	4	2	1
171	2	4	3	3	2	1	2	2	2
172	1	6	4	4	6	4	4	2	1
173	2	7	3	4	7	5	3	2	2
174	1	7	4	4	7	2	4	2	2
175	1	4	4	3	3	3	2	2	2
176	1	4	3	3	1	3	2	2	2
177	2	5	4	4	1	3	4	2	2
178	1	6	4	4	1	2	4	2	2
179	1	5	4	4	1	5	4	1	1
180	1	6	4	4	5	3	3	1	1
181	1	7	4	4	6	3	4	1	2
182	1	7	4	4	6	2	4	2	2
183	2	7	3	4	1	3	4	2	2
184	1	7	4	4	1	3	4	2	2
185	2	4	4	1	3	8	4	2	2
186	1	4	3	2	1	4	2	2	1
187	1	4	3	2	1	3	2	2	2
188	1	7	2	4	3	3	4	2	2
189	1	7	4	4	3	4	4	2	2
190	2	5	4	4	4	4	2	2	2
191	1	4	4	3	2	3	3	2	2

192	1	7	4	4	2	2	2	2	2
193	1	4	3	3	2	1	4	2	2
194	1	6	4	4	7	5	2	2	2
195	1	7	4	4	6	6	4	2	2
196	1	7	3	4	2	5	4	2	2
197	1	7	1	4	7	3	4	2	2
198	2	3	4	3	5	5	4	2	2
199	2	7	3	4	1	5	4	2	2
200	1	6	1	4	1	8	4	2	2
201	2	6	3	4	1	3	3	2	2
202	1	6	4	4	1	2	3	2	2
203	2	5	3	4	5	2	4	2	2
204	1	7	4	4	6	2	4	2	2
205	2	3	4	2	2	2	4	2	2
206	1	7	4	4	1	3	4	2	2
207	1	4	4	3	6	4	2	2	2
208	2	7	4	4	7	6	3	2	2
209	2	7	4	4	4	2	4	2	2
210	2	4	3	3	5	4	4	1	2
211	2	4	3	3	6	3	2	2	2
212	1	5	3	4	1	3	2	2	2
213	2	6	3	4	7	7	4	1	2
214	2	3	3	3	1	6	4	2	2
215	1	4	3	3	2	2	2	1	1
216	1	7	4	4	2	7	3	2	1
217	1	7	3	4	1	2	4	2	2
218	1	5	4	4	6	3	2	1	2

Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

10. otázka: Pokud nikoli, proč?

- 1) domnívám se, že je nepotřebuji
- 2) jsou příliš drahé
- 3) nemám na ně čas
- 4) nemám o nich informace
- 5) jiné důvody

11. otázka: Absolvoval jste nějaký typ školení pro řidiče v zaměstnání?

- 1) ano
- 2) ne

12. otázka: Pokud ano, o jaký typ školení šlo?

- 1) teoretický
- 2) praktický na trenažéru
- 3) praktický na cvičišti
- 4) jiný

13. otázka: Domníváte se, že množství lekcí v autoškolě vás dostatečně připravilo na řídičskou praxi?

- 1) ano
- 2) ne

14. otázka: Zdravotní prohlídku musí řidič absolvovat jen při nástupu do autoškoly a pak až od 60ti let. Podstupujete pravidelné zdravotní prohlídky nad rámec tohoto předpisu?

- 1) ano
- 2) ne

15. otázka: Navštívil(a) byste lékaře při zhoršení zdravotního stavu (zejm. zraku) i za rizika, že vám může být odebráno řídičské oprávnění?

- 1) ano
- 2) ne

16. otázka: Souhlasil(a) byste se zavedením pravidla, aby byl řídičský průkaz začátečníkům udělován na zkoušku (tj. přísnější podmínky pro odebrání řídičského oprávnění pro řídiče dopouštějících se přestupků; přísnější tresty)?

- 1) ano
- 2) ne

17. otázka: Souhlasil(a) byste se zavedením pravidla jízdy pod dozorem pro začínající řídiče spočívající v tom, že by začátečník najezdil určité množství kilometrů pod dohledem zkušenějšího řídiče?

- 1) ano
- 2) ne

Vyhodnocovací matice 10.–17. otázky:

pořadové číslo	10. otázka	11. otázka	12. otázka	13. otázka	14. otázka	15. otázka	16. otázka	17. otázka
1		1	1	2	2	2	1	1
2	2	2		1	1	1	1	1
3	5	1	1	2	1	1	2	1
4	4	1	1	2	2	2	1	2
5	2	1	1	2	2	2	1	1
6	5	2		1	2	1	1	2
7	2	1	1	2	2	1	1	1
8	2	1	1	2	1	1	1	1
9		1	1	1	2	2	1	1
10	1	1	1	1	2	1	1	2
11	1,3	1	1	2	2	2	1	1
12	3	2		2	1	1	1	2
13	3	1	1	2	2	1	1	1
14	3	2		2	2	1	1	1
15	5	2		2	2	1	1	1
16	5	2		2	2	1	1	1
17	2,5	1	1	2	2	2	2	2
18	5	2		1	2	1	2	1
19	2,3,4,5	2		2	1	1	1	1
20	2	1	1	1	2	2	1	1
21	2	1	1	2	2	1	1	1
22	2,3	2		2	1	1	1	1
23	5	1	1	1	2	1	1	1
24	2	1	1	2	1	1	1	1
25	3	2		1	2	1	1	2
26	3	1	1	2	1	1	1	2
27	3	1	1	1	2	1	1	1
28	4	2		1	2	1	2	2
29	2	2		2	2	1	1	1
30	3,4	2		1	2	1	1	2
31	5	1	1	2	1	1	2	1
32	2,4	2		2	2	1	1	1
33	3,4	2		1	2	1	1	1
34	2	1	1	1	1	1	1	1
35	5	2		2	2	1	1	1
36	5	1	1	1	2	2	1	1
37	1	1	1	2	2	1	1	2
38		2		2	2	1	1	1
39	4	2		1	2	1	1	2
40	3	1	1	1	2	2	1	1
41	2,3	1	1	1	2	2	2	2
42	5	1	1	2	2	1	1	1
43	5	1	1	1	2	2	2	2
44	3,4	2		1	1	1	1	1

45		1	1	2	2	1	1	1
46	2	1	1	2	2	1	2	1
47	1,2	2		1	2	2	1	1
48	5	2		2	2	1	1	1
49	1	2		2	2	1	2	1
50		1	1	2	1	2	1	1
51	3	1	1	2	2	1	1	2
52	3,4	2		2	2	1	1	2
53	2	2		1	2	1	1	1
54	3	2		1	2	1	1	1
55	1,5	1	1	2	2	2	1	1
56	1	2		2	2	1	1	2
57	2	1	1	2	2	1	1	1
58	2,3,4,5	2		2	1	1	1	1
59	5	2		1	2	1	1	1
60	2	1	1	1	2	1	1	1
61	5	1	1	2	2	1	1	2
62		1	1,3	2	2	1	1	2
63	1	1	1	1	2	2	2	2
64		1	1,3	1	1	2	2	1
65	2	2	4	1	2	1	1	1
66	2	2		1	2	2	1	2
67	5	2		1	2	2	2	1
68	5	2		2	2	1	1	1
69	3	1	1	2	2	1	1	1
70	3	2		1	2	1	1	1
71	4	2		2	2	1	2	2
72	3	2		1	1	1	1	1
73	3,4	2		1	2	2	1	2
74	5	2	4	2	2	1	1	1
75	2	1	1	1	2	1	2	2
76	1	1	1	1	2	1	2	2
77	1	1	4	1	1	1	1	1
78	4	1	1	2	1	1	1	1
79	1	1	1	2	2	1	1	1
80	5	2		2	2	1	1	1
81	3	1	1	1	2	1	1	1
82	3	2		2	2	1	1	1
83	3	2	4	1	1	1	1	1
84	4	1	1	2	2	1	1	1
85	3	2		2	2	2	1	1
86	5	2		2	2	1	1	1
87	4	2		1	2	1	1	1
88		2		2	2	2	1	1
89	2,3,5	2		2	2	2	1	2
90	2	1	1	1	2	1	2	1
91	5	1	1	2	2	1	1	2
92		1	1	2	2	2	1	1
93	3	1	4	2	2	2	2	1

94	5	2		1	2	2	1	2
95	2,3	2		1	2	1	1	2
96		1	1,4	1	2	1	1	2
97	2	2		1	2	2	1	1
98	5	1	1	1	2	1	2	2
99		2		1	2	1	1	1
100	5	2		2	2	2	1	1
101	5	1	1	1	2	2	2	2
102	5	2		2	1	1	1	1
103	2,3	2		1	1	1	2	2
104	3	1	1	1	1	1	1	1
105	4	2		1	1	1	1	2
106	2	2		2	1	1	1	1
107	3	2		1	1	1	1	1
108	5	1	1	2	2	1	1	1
109	5	2		1	2	2	1	1
110	1	2		1	1	2	2	1
111	3	2		1	1	1	2	1
112	5	1	1	1	2	1	1	1
113	1	2		2	1	1	2	2
114	3	2	4	2	2	1	1	1
115	5	2		2	2	1	1	1
116	5	2		2	2	1	1	1
117	1	2		2	2	2	1	1
118	4	2		1	2	1	1	2
119	3	1	1	1	2	2	2	2
120	5	1	1	1	1	2	1	2
121	1	2		1	2	2	2	2
122	5	1	1	1	2	1	1	2
123	4	2		1	2	1	1	1
124	2,5	2		2	2	1	1	1
125	3	2		2	1	1	1	1
126	2,3	2		1	1	1	1	2
127	1	2		1	2	2	2	1
128	2,3	2		1	1	1	1	2
129	5	2		2	2	1	1	1
130	4	1	1	2	1	1	1	2
131	3	1	1	2	2	2	1	1
132	2	1	1	1	1	1	2	2
133	5	2	4	1	1	2	1	1
134	5	1	1	2	1	1	1	1
135	4	2		1	1	1	1	1
136	5	2		1	2	2	1	1
137	1	1	1	1	2	1	1	2
138	5	2		1	2	2	1	2
139	5	2		1	2	1	1	2
140	5	1	1	2	2	1	1	1
141	5	1	1	2	2	1	1	1
142	3	2		1	2	1	1	2

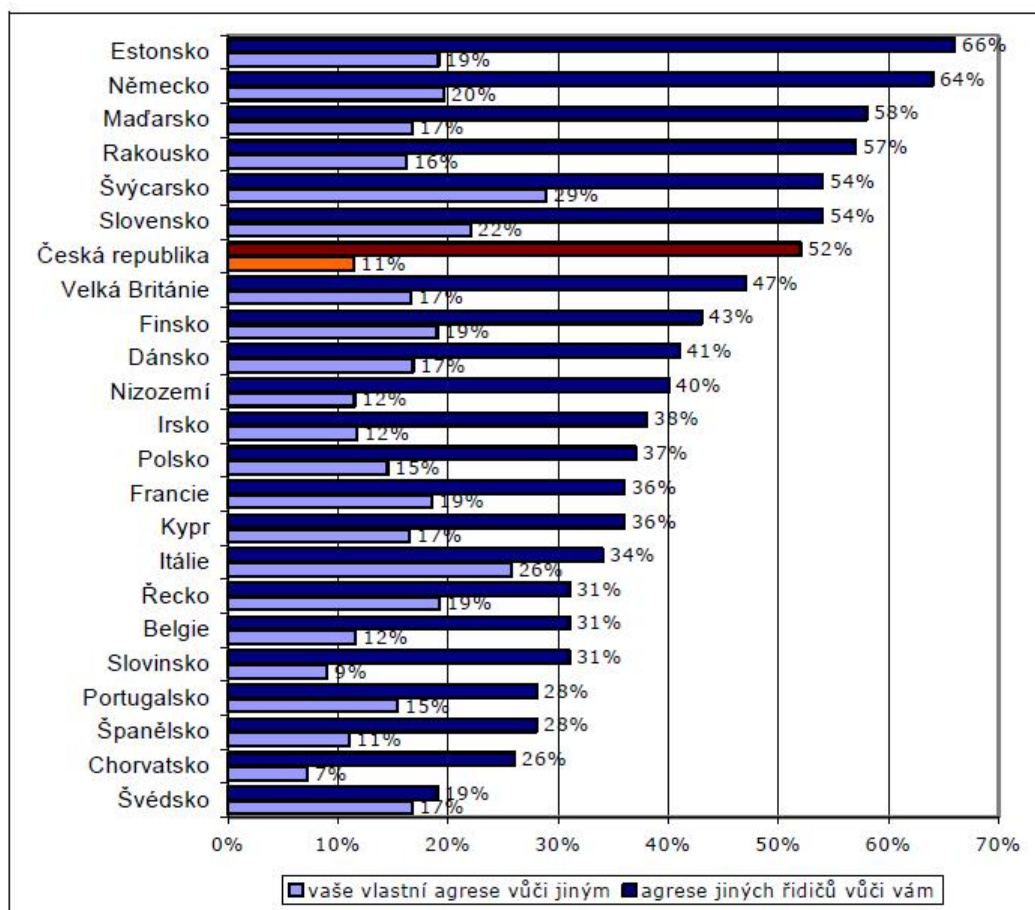
143	1	2		1	2	1	2	1
144	1	2		1	2	2	2	1
145	5	1	1	2	2	2	2	2
146	2	2		1	2	1	2	2
147		1	1,3	1	2	2	1	1
148	3,4	2		1	2	1	2	1
149	3	2		2	2	1	1	1
150	3	2		2	2	2	1	1
151	5	1	1	1	1	1	1	1
152	5	1	1	1	2	1	1	1
153	5	1	1	1	2	2	2	2
154	4	1	1	1	2	2	1	1
155		1	1	2	1	2	1	1
156		1	4	2	1	1	1	1
157	2,3	1	1	2	2	2	1	1
158	1	1	1	2	2	1	1	1
159	5	1	1	2	1	2	1	1
160	5	2		2	1	2	1	1
161	3	1	1	2	1	1	2	1
162	5	2		2	1	1	1	1
163		2		2	1	1	1	1
164	5	2		2	2	2	1	2
165	5	1	4	1	1	1	2	1
166	3	1	1	2	2	1	1	1
167	4	2		1	1	2	1	1
168	4	2		2	1	1	1	1
169	3	2		2	2	1	1	1
170		1	1	1	2	2	1	1
171	3	1	1	2	2	2	1	1
172		1	1	1	1	1	2	2
173	5	2		1	2	2	1	1
174	5	2		1	1	2	1	1
175	5	1	1	1	2	2	1	1
176	5	1	1	1	2	1	1	2
177	2	1	1	2	1	1	1	1
178	3	1	1	1	1	1	1	2
179		1	3	1	1	1	1	1
180		1	4	1	1	1	1	1
181	4	1	1	1	1	1	1	1
182	1	1	1	1	1	1	1	2
183	5	2		1	1	2	1	1
184	3	1	1	2	1	2	1	2
185	2	2		2	2	1	2	1
186		2		1	2	1	2	2
187	3	2		1	2	2	1	2
188	2	2		2	2	1	1	1
189	5	1	1	2	2	1	1	1
190	1	1	1	1	1	1	1	1
191	4	2		1	2	1	1	2

192	1	1	1	1	1	1	1	1
193	1	1	1	1	2	2	2	1
194	5	1	1	1	1	2	2	1
195	3,4	2		2	2	1	1	2
196	5	2		1	1	1	1	1
197	1	1	1	1	1	1	1	1
198	2	1	1	2	2	1	2	2
199	1	2		1	1	1	1	1
200	1	1	1	1	2	1	1	1
201	4	2		1	1	1	1	1
202	2,3,4	1	1	2	1	1	1	1
203	5	2		2	2	1	1	1
204	1	1	1	1	2	1	1	1
205	4	2		2	1	1	2	1
206	1	2		2	1	1	1	1
207	5	1	1	2	2	2	2	2
208	5	2		1	1	1	2	2
209	3	2		1	2	1	1	2
210	3	2		2	2	1	1	1
211	2,3	1	1	2	2	2	1	1
212	1	1	1	2	2	2	2	1
213	1	2		2	2	2	1	1
214	5	2		1	1	2	1	2
215		1	1	1	1	1	2	2
216		1	1	1	2	2	1	1
217	2	1	1	1	2	2	1	1
218	5	1	1	2	2	1	1	1

Zdroj: autor práce (vlastní průzkum)

Příloha E – SARTRE 3 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe)

Podíl řidičů, kteří mají zkušenost s agresivním chováním zaměřeným proti nim a těch, kteří připouštějí své vlastní agresivní chování vůči jiným účastníkům silničního provozu.



Zdroj: Skládaná a Rehnová, online, cit. 2013-02-02

Zažil jste v posledních dvanácti měsících agresivní chování na silnici?

	ano	ne	nevím
zaměřené proti vám jiným účastníkem silničního provozu	48,8%	44,9%	6,3%
vaše vlastní chování zaměřené proti jinému účastníku	10,1%	78,5%	11,4%

Zdroj: Skládaná a Rehnová, online, cit. 2013-02-02

Příloha F – Summer Road Safety Survey

Evropský průzkum Summer Road Safety Survey společnosti Goodyear Dunlop mezi 5 617 lidmi patnácti národností podrobně mapoval, jak respondenti hodnotí své řidičské kvality ve srovnání s ostatními účastníky silničního provozu, taktéž porovnával, jakými přívlastky respondenti nejčastěji označují své řidičské chování a styl jízdy a nakonec sledoval, jak se vyjadřují ke špatným řidičským návykům.

Za jakého řidiče se považujete ve srovnání s ostatními účastníky silničního provozu (v %)			
	nadprůměrný	průměrný	podprůměrný
Průměr EU + Rusko	37	56	4
Itálie	47	47	2
Slovensko	45	51	2
Rakousko	42	52	3
Španělsko	42	53	2
Slovinsko	41	56	1
Polsko	39	55	3
Bulharsko	38	49	7
Rumunsko	37	50	9
Velká Británie	37	60	1
Česká republika	35	58	4
Německo	33	60	6
Švýcarsko	32	63	3
Belgie	32	63	1
Rusko	28	59	12
Francie	24	68	2

Zdroj: VÖLMICKE, Jens. Summer Road Safety Survey. *Goodyear Dunlop* [online]. [cit. 2013-02-02]. Dostupné z: <http://inr.synapticdigital.com/GoodyearDunlop/summerroadsafety>

Jaký přívlastek nejlépe vystihuje vaše chování za volantem (v %) (pouze údaje o ČR a průměru EU + Rusko)		
	EU	ČR
opatrný	31	29
bezpečný, jistý	18	27
uvolněný	12	10
ostřílený profesionál	10	8
trpělivý	8	8
začátečník	5	7
defenzivní	5	3
rychlý	4	2
nervózní	3	2
agresivní	1	0
pomalý	1	1
riskantní	1	0

Zdroj: VÖLMICKE, Jens. Summer Road Safety Survey. *Goodyear Dunlop* [online]. [cit. 2013-02-02]. Dostupné z: <http://inr.synapticdigital.com/GoodyearDunlop/summerroadsafety>

Jaké jsou mé špatné řidičské návyky (v %) (pouze údaje pro ČR a průměru EU + Rusko)		
	EU	ČR
Zrychlím, když na semaforu naskočí oranžová	43	48
Předjíždím více aut najednou na dvoupruhové silnici	40	29
Kleji na adresu ostatních řidičů	35	32
Křičím na ostatní účastníky silničního provozu	24	12
Stal jsem se obětí násilí	24	30
Přejíždím z pruhu do pruhu	20	6
Ukazuji obscénní gesta na ostatní	18	15
Problíkávám řidiče, kteří jedou přede mnou a brzdí mě	13	6
Prudce brzdím, když jede auto za mnou příliš blízko	11	2
Zrychluji, když se mě někdo snaží předjet	10	8
Nechávám rozsvícená dálková světla	10	10
Vystupuji z auta, abych ostatním vynadal	6	3
Házím na ostatní předměty z okna	5	1
Narážím do jiných aut, když mě rozruší	3	1

Zdroj: VÖLMICKE, Jens. Summer Road Safety Survey. *Goodyear Dunlop* [online]. [cit. 2013-02-02]. Dostupné z: <http://inr.synapticdigital.com/GoodyearDunlop/summerroadsafety>

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Lucie Švecová

Obor: Vzdělávání dospělých

Forma studia: kombinované studium

Název práce: Cyklické vzdělávání jako jedna z možností prevence nehodovosti

Rok: 2013

Počet stran textu: 60

Celkový počet stran příloh: 27

Počet titulů českých použitých zdrojů: 11

Počet internetových zdrojů: 3

Počet ostatních zdrojů: 8

Vedoucí práce: Mgr. Petr Gruber