

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA**

A

**VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MANAGEMENTU V JINDŘICHOVĚ HRADCI**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2008

Josef SVATOŇ

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

A

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE

FAKULTA MANAGEMENTU V JINDŘICHOVĚ HRADCI

**VÝZNAM PREVENCE PRO SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI
V SILNIČNÍM PROVOZU**

Autor: Josef Svatoň

Vedoucí práce: PhDr. Mgr. Libor Pytel

Studijní program: Sociální pedagogika, specializace v pedagogice B 7507

Datum odevzdání: 30. dubna 2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Název práce	Význam prevence pro snížení nehodovosti v silničním provozu
Zadání práce	Student se ve své práci zaměří na prevenci v silničním provozu. Bude se zabývat pojmem, významem, prostředky a metodami prevence v silničním provozu se zaměřením k předcházení vzniku a následků dopravních nehod – zamyšlení.
Jméno studenta	Josef Svatoň
Ročník	3.
Studijní program	B7507 Specializace v pedagogice
Obor	Sociální pedagogika
Vedoucí práce	PhDr. Mgr. Libor Pytel, FM VŠE Jindřichův Hradec
Katedra	Pedagogiky a psychologie
Termín zadání	2. března 2007

P R O H L Á Š E N Í

Prohlašuji, že bakalářskou práci na téma

Význam prevence pro snížení nehodovosti v silničním provozu

jsem vypracoval samostatně.

Použitou literaturu a podkladové materiály

uvádím v přiloženém seznamu literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě Pedagogickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

Praha, duben 2008

podpis studenta

ANOTACE

Význam prevence pro snížení nehodovosti v silničním provozu

Cílem práce je podat ucelenější pohled na současná preventivní opatření vedoucí ke snížení nehodovosti. Vycházel jsem ze statistik prováděných zainteresovanými subjekty včetně policie ČR, zabýval jsem se osobností řidiče jako rozhodujícího faktoru bezpečnosti silničního provozu, i jako objektu preventivního působení, dopravní výchovou jejíž preventivní působení je předpokladem snižování nehodovosti, účelností a efektivností programů prevence, odrazem preventivně – represivního působení na účastníky silničního provozu.

V teritoriálním obvodu výzkumu jsem analyzoval prevenci a její vliv na nehodovost na pozemních komunikacích.

Předkládám určité možnosti dalšího řešení, které vycházejí jednak ze získaných poznatků, jednak z mé vlastní praxe a zkušeností.

P O D Ě K O V Á N Í

Za cenné rady, náměty a inspiraci

bych chtěl poděkovat

PhDr. Mgr. Liboru Pytlovi

Obsah

Úvod.....	8-10
1 Bezpečnostní prevence v dopravě a jejich historická východiska.....	11-12
2 Faktory bezpečnosti	13
2.1 Osobnost řidiče – faktor bezpečnosti.....	13-15
2.2 Osobnost řidiče – objekt prevence.....	15-17
2.3 Dopravní charakter.....	17
2.4 Dopravní chování.....	17-19
2.5 Dopravní nehody.....	19-24
3 Prevence.....	25-27
3.1 Výchovné působení v rodině.....	27-28
3.2 Dopravní výchova mládeže.....	28
3.3 Dopravní výchova v mateřských školách.....	28-29
3.4 Dopravní výchova na základní škole.....	29
3.5 Dopravní výchova mládeže ve věku 15 – 18 let.....	29-30
3.6 Dopravní výchova dospělých.....	30-31
3.7 Prostředky prevence k ovlivňování chování účastníků silničního provozu.....	31
3.8 Hromadné sdělovací prostředky.....	32
3.9 Plakáty.....	32-33
3.10 Bezpečnostní programy a akce.....	33-35
4 Represe.....	36
4.1 Bodový systém	36-38

4.2 Porovnání bodového systému se zahraniční praxí.....	38-41
5 Předmět a metodika výzkumu.....	42-44
5.1 Cíl výzkumu.....	44
5.2 Stanovení hypotéz.....	45
5.3 Vyhodnocení dotazníku.....	45-72
6 Nové možnosti celkového řešení.....	73-74
Závěr.....	75-78
Seznam použité literatury.....	79
Seznam příloh.....	80

Úvod

Význam prevence pro snížení nehodovosti v silničním provozu v souvislosti se stále narůstajícím počtem nehod se smrtelnými a vážnými následky, stále stoupá.

Tento stoupající trend nelze odbýt pokrčením ramen nebo mávnutím ruky a tím, že dopravní nehody byly, jsou a budou. Lze souhlasit, že dopravní nehodovost není pouze problémem dneška, je to problém tragický v samém jádru motorizmu vůbec, ale nelze se smířit s konstatováním, že nehody jsou a budou aniž bychom nehledali východisko jak problém, který je problémem celosvětovým, řešit.

Je smutnou zkušeností, že na dopravní nehody a jejich následky jsme si již zvykli. Pikantní podrobnosti ze života celebrit vzbudí pozornost veřejnosti více než tragický konec dopravní nehody. Nehoda však může potkat kohokoli z nás.

Není nic cennějšího než lidský život. Lidské utrpení, následky těch, kteří po celý zbytek svého života budou více či méně omezeni ve svém konání a bolest pozůstalých po obětech dopravních nehod je nevyčíslitelná. Můžeme ji pouze doplnit strohým ekonomickým výčtem: úmrtí člověka, průměrnou částkou 3 milióny Kč, těžké zranění 0,5 milionu Kč, lehká zranění kolem 8,5 tisíce korun plus dávky nemocenského pojištění, sirotčích, invalidních, vdovských důchodů atd.

Lidský život je hodnotou nejen nejcennější, ale také nejzranitelnější, a proto je naší povinností jej chránit.

Jsou dvě cesty, cesta represe a cesta výchovy. Preventivní působení v oblasti bezpečnosti dopravy se neobejde ani bez jedné. Represe nám dovoluje nekompromisně a ihned postupovat vůči těm, kteří pravidla silničního provozu porušují, cílem dopravní výchovy je ovlivňovat lidské chování a člověka samotného tak, aby těch, kdo ji porušují bylo co nejméně.

Proto jsem se ve své práci zaměřil zejména na výchovu dětí a mládeže v oblasti dopravní výchovy. Doba vývoje a zrání člověka, kdy se může naučit

něčemu novému je poměrně dlouhá, v podstatě se člověk učí celý život, ale ono zaměření na budoucnost má prioritní význam.

Sebeovládání a sebekontrola nám není dána před životní zkušeností. Je dosahována v průběhu edukačního procesu a přináší nám schopnost odhadnout míru rizika, které je únosné pouze v určité situaci a bezpečném zvládnutí jeho záludností. Proto jsem do svého výzkumu zařadil i mladé řidiče ve věkové skupině 15 – 29 let, kteří jsou nejčastějšími viníky dopravních nehod, Třetím předpokladem, který jsem si chtěl ověřit je, že ne všechny formy a metody prevence vzhledem k vynaloženým finančním prostředkům jsou stejně efektivní.

Problematika bezpečnosti, snižování nehodovosti je problémem národním i celosvětovým.

Vláda ČR v roce 2004 zřídila Radu vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu a schválila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Česká republika se tímto dokumentem připojila k ambicióznímu cíli Evropské komise snížit počet usmrcených při dopravních nehodách z více než 40.000 tisíc v roce 2000 na 50 % v roce 2010. V České republice se má snížit počet nehod končících úmrtím na 50 % nehod z roku 2002. Podle hodnocení Evropské komise z února 2006 patří Česká republika (vedle Polska, Portugalská, Řecka, Estonská, Lotyšska, Litvy, Maďarská a Kypru) i přes mírné zlepšení mezi země, které dosahují nejhorších výsledků, pokud jde o počet obětí za rok na milion obyvatel i na milion automobilů v porovnání s evropským průměrem.¹

V rámci naplňování úkolů daných vládou a schválenou Národní strategií zvýšení bezpečnosti silničního provozu a plnění Programu Ministerstva vnitra v oblasti prevence kriminality, vzniklo Centrum dopravní prevence Ministerstva vnitra a Policie ČR při Muzeu Policie ČR, jehož činnost byla zahájena v prosinci 2006. Nejvýznamnější změnou v oblasti bezpečnosti silničního provozu v roce 2006 bylo přijetí novely zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, v němž se v české právní úpravě silničního provozu objevuje nový

¹*Besip*, [online], [cit.2005-03-21]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/cs/Rada_vlady_pro_BESIP/

pojem, který předchozí právní úpravy neznaly, a to bodový systém a zajištění prevence nehod v silničním provozu ze strany Policie České republiky.

Prevence vyžaduje aktivní účast všech zainteresovaných subjektů, a to jak veřejné správy, institucí, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení.

Každý ale má svou odpovědnost za sebe samého, za vlastní jednání, za svůj životní styl. Jestliže má nízkou míru odpovědnosti za život svůj, a někteří s životem nakládají jako s věcí, kterou lze odložit a zase získat, tím větší míru odpovědnosti by měl mít za životy druhých.

1. Bezpečnostní prevence v dopravě a její historická východiska

V první polovině 80 let 20. století patřila Česká republika (jako součást tehdejšího Československa) ke státům s poměrně nízkou úrovní nehodovosti na pozemních komunikacích. Vůbec nejnižší úrovně nehodovosti vyjádřené počtem usmrčených osob bylo dosaženo v roce 1986. Česká republika v té době byla v čele evropských zemí, ty nejvyspělejší k nim počítaje, která měla nejnižší počet usmrčených osob na milion obyvatel. Když uvážíme nižší úroveň motorizace (počet motorových vozidel na tisíc obyvatel), v té době asi 60 % úrovně oproti vyspělým západoevropským zemím, i pak v počtu usmrčených osob na milion motorových vozidel patřila mezi nejlepší. Tehdejší společensko-politický systém byl ve značném stupni restriktivní, což znamenalo ovšem také vyšší stupeň disciplíny a respektu vůči státním a policejním orgánům včetně společenského odsouzení, a tím i příznivým vlivem na stav dopravní nehodovosti.

V té době sledoval trend vývoje nehodovosti v Československu obdobný trend ve vyspělých zemích, ve kterých již od počátku 70 let docházelo k postupnému a trvalému poklesu následků nehodovosti. Ale zatímco je ve vyspělých zemích trend nadále velmi příznivý, tzv. klesající, v České republice došlo naopak ve druhé polovině 80 let k nepříznivému obratu (a to ještě před změnou politického systému).

Transformace naší společnosti, začínající v roce 1989 změnou politického systému a budování demokratických základů našeho státu se logicky promítlo i do života každého z nás. Spolu s pocitem uvolnění a proměnou společenských zvyklostí mizely i hranice, kdy se společnost cítí zavázána určitými normami vzájemnosti, chování, jednání. Právní vědomí občanů bylo nízké, vymáhání práva represivními složkami mělo silnou negativní odezvu, každá oprávněná represivní reakce byla považována za podpory medií a falešné morálky za protidemokratickou.

Na přelomu 80 a 90 let nastal také prudký nárůst motorizace trvající v podstatě až dosud. Tento fakt spolu s naprostým uvolněním a proměnou společenských zvyklostí způsobil, že se Česká republika zařadila mezi státy

s nejhorší nehodovostí. Výrazně vzrostl především počet usmrcených osob v kategorii řidičů a spolujezdců v osobních automobilech, mírně cyklistů, zatímco v ostatních skupinách účastníků provozu na pozemních komunikacích se příliš nezměnil.

Zatím nedošlo k výraznému obratu.

2. Faktory bezpečnosti

Bezpečnost silniční dopravy je dána třemi hlavními faktory – chováním účastníků silničního provozu (to znamená lidský faktor), stavem pozemní komunikace (infrastrukturou) a technickým stavem vozidel.

V systému člověk – prostředí – vozidlo – dopravní cesta – sociální dopravní struktura má klíčovou roli řidič (člověk). Každá role spojená s určitou činností vyžaduje v zájmu odpovědného naplnění osobitý soubor, který zahrnuje vedle zdraví především vlastnosti, schopnosti, znalosti, dovednosti, mravní zásady i motivaci k tomu co vlastně provozujeme. Řízení dopravního prostředku představuje nepřetržité reagování na množství podnětů a neustálé dynamické rovnováhy mezi řidičem – vozidlem – silnicí (komunikací) – dopravní situací a účastníky provozu.

2.1. Osobnost řidiče – faktor bezpečnosti

Osobnost řidiče je rozhodujícím faktorem v bezpečnosti silniční dopravy. Může řídit vozidlo výkonné či méně výkonné, technicky kvalitní, s dobrou pasivní bezpečností – dobré brzdy, „airbagy“ a jet po přiměřené dopravní cestě s odpovídajícím vodorovným i svislým dopravním značením, v hustém provozu vozidel ve městě i mimo město, za příznivých nebo snížených povětrnostních podmínek, vždy je to on - řidič, který nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky silničního provozu. Odpovědnost je citový vztah a akt vůle. Uvědomovat si, že je každý jiný, že se potkáme s motoristy slušnými, předvídavými, ohleduplnými, ale i nezkušenými poplety, s řidiči – závodníky, a řidiči, kteří na silnici vůbec nepatří.

V osobnosti bezproblémového řidiče stojí v popředí vyrovnaná struktura, emotivní stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči střetu, svědomitost a spolehlivost. Neopomenutelné jsou sociální vlastnosti, např. altruismus vyjádřený snahou myslet na ostatní a předvídat jejich chování.

Za podstatné se považuje zdravotní a duševní způsobilost a momentální tělesný a psychický stav. K neméně důležitým složkám patří úroveň senzorických

(vztahující se k smyslům), schopností bezprostředně spjatých s duševními procesy a funkcemi, např. vnímáním, bdělostí, pozorností, psychomotorickou koordinací, a také kvalita schopností např. inteligence, myšlení, paměť, koncentrace, reagování. Ve shrnutí komplexní kapacitu člověka pro činnost řidiče tvoří: zdravotní (biologický, psychofyzilogický a sensorický stav), osobní vlastnosti, schopnosti, dovednosti, znalosti a zkušenosti, morální vlastnosti.

Každá z uvedených položek zahrnuje specifické komponenty, které jsou nejpotřebnější pro náročnou činnost řidiče.

Tak např. zdravotní stav vyžaduje především kvalitu smyslových orgánů, zejména zraku. Z osobních vlastností dominuje přizpůsobivost ve smyslu rychlé a správné reakce na dynamickou a proměnlivou situaci a emoční stabilitu s neustálou sebekontrolou. Ve schopnostech je nejdůležitější koncentrace pozornosti, hlavně její intenzita, stálost, rozdělení i výběrovost a schopnost správně a rychle vnímat, hodnotit, rozhodovat a reagovat. Bezproblémový řidič je psychicky vyrovnaný, není zatížen žádným „hendikepem“ po stránce psychologické i somatické. V dovednostech hraje roli psychomotorika a koordinace pohybů.

Znalosti a zkušenosti umožňují v závislosti na situaci oddělit podstatné od méně podstatných a nepodstatných podnětů a zachovávat předepsané dopravní normy.

Morální vlastnosti naplňují sociální roli motoristy – sebekázeň, respektování pravidel a norem, dodržování zásad slušného chování, pomoc v nouzi, ohleduplnost, snášenlivost aj.

Stačí pokud jedna z citovaných položek chybí nebo je vážněji narušena a dopravní způsobilost je ohrožena je velmi pravděpodobné, že člověk – účastník v silničním provozu selže. Selhání mu hrozí o to více, čím nekvalitnější jsou složky systému – prostředí, dopravní cesta (komunikace), dopravní značení, podmínky provozu, dopravní předpisy a normy, dopravně technická opatření a závadné vozidlo. Úkolem policistů při vyřizování každé události, tedy i dopravní

nehody je objektivně posoudit všechny okolnosti, zjistit hlavní příčinu události a podíl jednotlivců na jejím vzniku.²

Každý policista by si měl být vědom, že v tomto případě vystupuje nejen v roli represivního orgánu, ale i jako právník a psycholog. Tedy, že psychologický efekt trestu za porušování dopravních předpisů nespočívá jen v ukládání citelných peněžitých částek, v bodovacím systému nebo v okamžitém odebrání řidičského průkazu, ale, že při trestání by neměl také chybět určitý pedagogicko-psychologický nadhled pro zesílení preventivního výchovného účinku.³

2.2. Osobnost řidiče – objekt prevence

Omezení lidských selhání znamená použití všech možností a forem prevence přispívajících k bezpečnosti silničního provozu, a to zejména řidičů jako hlavních nositelů bezpečnosti a hlavních aktérů nehod na pozemních komunikacích.

Preventivní působení by nemělo být plošné, ale cíleně zaměřené vždy na určitou skupinu řidičů, a to především prostřednictvím preventivních opatření u mladých a problémových řidičů.

Zatím vizí budoucnosti je myšlenka vypracování morálního kodexu řidiče, který by sloužil jako předpoklad přijetí do autoškoly.

Absolvování autoškoly je v řízení automobilu pouze základní školou. Mladí řidiči se i za volantem projevují chováním a jednáním odpovídajícím jejich věku. Je pravda, že autoškola poskytuje hodiny jízdy „navíc“, ale ty volí řidiči, kteří mají potíže s technikou jízdy. Sami mladí řidiči by přivítali větší počet instruktážních kurzů, které by měly nejen pozitivní vliv na zvýšení teoretických znalostí a techniky řízení, ale kde by se mohli „vyřádit“.

V ČR se zatím pouze uvažuje o zavedení řidičského průkazu na zkoušku. Také úroveň výuky v autoškolách se různí a přitom výcvik a zkoušky nových žadatelů o řidičská oprávnění jsou jedním z důležitých prvků ke zvyšování

² KOPECKÝ, Z: *Občan a dopravní nehoda*, 1.vyd., Praha: Prospektum, 1998, s. 43. ISBN 80-7175-068-9.

³ HAVLÍK, K: *Psychologie pro řidiče*, 1.vyd., Praha: Portál, 2005, s. 183. ISBN 80-7178-542-3.

bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Kvalitní příprava nových řidičů, vedle dalších opatření ve sféře prevence, je ve vyspělých zemích nedílnou součástí opatření k ochraně zdraví jejich občanů v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích.

Vzhledem ke stoupajícímu počtu nehod mladých řidičů (viz kap. Dopravní nehody) a opakovaných nehod zaviněných problémovými řidiči, by bylo nanejvýš potřebné poučit se a využít zahraničních zkušeností, a to u obou skupin.

Řidičský průkaz na zkušební dobu jako jedno z preventivních opatření týkající se řidičů do 25 let, je zaveden v 11 zemích EU. Inspirovat bychom se mohli i zahraničními vzory, které omezují podmínky řízení mladých řidičů vzhledem k jejich věku: zvýšená sazba povinného ručení (zavádí pojišťovny v ČR), snížení limitu kilometrů, striktnější postihy za porušení zákonných ustanovení.

Zesílená preventivně – represivní opatření by měla být uplatňována na problémové řidiče, ke kterým je naše společnost poměrně benevolentní. Jako jedno z opatření po psychologickém vyšetření, které by odhalilo problém a kompenzovalo by ho cíleným působením rehabilitace, následuje v zahraničí povinný kurz nebo nástavbový výcvik. Rehabilitační kurzy upřednostňuje 9 zemí EU.

Problematika bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích⁴ je nedílnou součástí, podle Maastrichtské smlouvy (čl.75), jednotné dopravní politiky Evropských společenství v Evropě. Neexistuje, ale v současné době jednotný model výcviku nových žadatelů o řidičská oprávnění. Společný je pouze tvar, obsah a forma řidičského průkazu, včetně podmínek pro získání jednotlivých skupin a podskupin řidičských oprávnění.⁵ Také zcela nechává na národních právních úpravách dobu platnosti ŘP.

⁴ *Centrum dopravního výzkumu*, v. v. i. [online], [cit. 2001-10-15]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/text/archiv/bsp/szrop.htm>

⁵ *Centrum dopravního výzkumu*, v. v. i. [online], [cit. 2001-10-15]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/text/archiv/bsp/omplvz.htm>

Obecně lze konstatovat, že většina vyspělých států v Evropě podmiňuje po dosažení určité věkové kategorie další platnost řidičského průkazu absolvováním lékařské prohlídky. Toto opatření je používáno i v ČR.

Prevencí je nejen restrikce, ale i výchova a odměna. Stává se v současnosti dobrým zvykem, že bezproblémoví řidiči jsou odměňováni nejen pojišťovnami, ale i malými dárečky při dopravních kontrolách prováděných policisty.

2.3. Dopravní charakter

Kvalita dopravního charakteru je svázána s jednotlivými složkami osobnosti řidiče – vlastnostmi, schopnostmi, dovednostmi, znalostmi. Charakter tvoří souhrn typických vlastností a znaků určité osoby. Dopravní charakter má svoji specifikou a vyjadřuje určitý, obvyklý způsob jednání řidiče při řízení. Z poznání charakteru lze odvodit předpokládané chování např. agresivní člověk – agresivní chování a způsob jízdy. Z odborně psychologického hlediska se za agresi považuje nějaká akce, verbální nebo fyzická, která směřuje k tomu poškodit někoho nebo něco. Hostilní agrese je spojena s nenávistí nebo i krutostí, u obranné agrese je cílem dostat se z oblasti nepříjemných podnětů nebo ukončit nějaké nebezpečí. Na silnicích se převážně setkáváme s nezvládnutou agresí ve významu útočného a nepřátelského jednání jedné osoby vůči jiné bez ohledu na to, je-li v postavení viníka či oběti, v právu či neprávě.

Jednotlivec si na svět přináší určité tělesné a duchovní vlohy, výchovou je však veden k určitému chování.

2.4. Dopravní chování

Člověk je veden k určitému chování výchovou od raného dětství, sociálním prostředím a jeho konkrétními normami chování, hodnotovými představami, požadavky a odsudky. Tak se utváří jeho vlastní hodnotící fond, formuje se jeho vlastní svědomí, co se má a co se nesmí. Psychologové rozlišili dva typy chování osob. Jeden typ (A) vykazuje netrpělivost, chronický pocit časové tísně, přehnanou soutěživost, agresivní úsilí a velmi často určitou nepřátelskost. Druhý typ (B) je charakteristický trpělivostí, malým pocitem

časové tísně, nesoutěživosti a nedostatkem agresivního úsilí. Kromě toho existuje přechodný typ (X), který vykazuje v nerozvinuté formě některé rysy obou typů.

Dopravní chování každého řidiče odráží jeho základní osobnostní orientaci, která zaujímá vůči schopnostem nadřazené postavení. To tedy znamená, že řidiči z první skupiny, který má vynikající schopnosti pro řízení, nedovolí jeho chování je využívat tak, aby neselhával. Naopak řidiči druhé skupiny i s mírně oslabenými schopnostmi řízení, dovolí jeho chování bezpečnější jízdu. Jinak řečeno: řidič s harmonicky strukturovanou osobností, se silným sklonem k odpovědnosti, spolehlivosti a svědomitosti, ne tak dobrý řidič po technické stránce řízení, protože jezdí ve shodě s vlastními možnostmi, jezdí bezpečněji než sociopat s vynikající schopností pro řízení, které mu jeho disharmonická struktura nedovolí plně využít. Řidič – sociopat často selhává.

Dopravní chování má sociální a situační dimenzi a je podmíněné dopravním prostředím s jeho formálními i neformálními normami.

Na komunikacích se vyskytuje dopravní chování, kdy řidič jede v souladu s právními předpisy a chová se k druhým řidičům slušně a tolerantně (tj. v souladu s formálními – právními pravidly a s normami sociálně psychologickými), ale setkáme se i s řidičem, který se tvrdě prosazuje, neuvolní místo v koloně řidiči jiného vozidla, který se potřebuje zařadit (tj. shodné s formálními pravidly, ale odlišné od sociálně psychologických norem). Když řidič nedbá některých předpisů a chová se spíše podle zkušeností pak se odlišuje od formálních pravidel, ale vyhovuje pravidlům neformálním, které v momentální dopravní situaci může bez rizika uplatnit. Odlišné od obou norem se chová řidič, který nedbá předpisů ani dopravního značení a jede bez ohledu na ostatní účastníky silničního provozu.

Několikanásobný mistr Formule 1 Michael Schumacher při rozhovoru s motoristickými novináři (2003) v Německu měl pronést: „Chce to jezdit hlavou“.

Pro dnešek je charakteristická velká rychlost. Na závodní dráze tomu uzpůsobené, ale i na českých silnicích, které pro rychlou jízdu nejsou stavěné.

Mistr Formule 1 měl samozřejmě na mysli promyšlenou taktiku své jízdy s cílem zvítězit a dojet zdrav. Řidič na silnici by ji neměl považovat za závodní dráhu a „hlavu“ by měl použít k tomu, aby jízdu zvládl bezpečně a vrátil se živ a zdrav.

Provoz tvořený dopravními prostředky řízenými lidmi má výrazně sociální charakter i sociální dosah: pozitivní tj. přeprava osob a nákladu a negativní dopravní nehody. Mobilita je součástí celkové sociální aktivity a sociální role, to je morálka, sebekázeň, respektování pravidel a norem, dodržování zásad slušného chování, pomoc v nouzi, ohleduplnost, snášenlivost.

Riziko dopravních nehod pramení z mnoha individuálních rozhodnutí, přijímaných na stále se měnící situaci.

2.5. Dopravní nehoda

Nehodu charakterizujeme jako událost v silničním provozu (havárie, srážka apod.), při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby a nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla. Jak už jsem dříve uvedl bezpečnost dopravy je dána třemi faktory – hlavním faktorem je člověk, druhým je stav komunikace a třetím technický stav vozidla.

Člověk nebo lidský faktor selhává z mnoha příčin: psychických, zdravotních, daných jeho charakterem a z něho vyplývajícím dopravním chováním, atd.

Při analýze statistiky dopravní nehodovosti bylo za leden a únor roku 2007 3063 nehod způsobeno nepřizpůsobením rychlosti stavu vozovky a 843 nepřizpůsobením rychlosti dopravně technickému stavu vozovky. Při šetření nehody vysvětlovali řidiči své selhání s poukazem na neposypanou, neudržovanou vozovku nebo na nedostatečné značení. Pravidla silničního provozu jsou jednoznačná. Nepřizpůsobili jízdu stavu vozovky nebo dopravně technickému stavu vozovky. Faktem zůstává, že: tyto nehody končily 30 usmrcenými, že stav pozemních komunikací na území České republiky je v současné době ve stavu, který rozhodně nepřispívá k bezpečnosti silniční dopravy. Budují se sice nové úseky dálnic, které by měli odvézt intenzivní automobilovou dopravu

z nebezpečných úseků na klasických komunikacích I a II tříd, ale jejich výstavba se protahuje a mnohdy ani nesplní svůj účel. Dálnice jsou místy častých i hromadných dopravních nehod, které značně přispívají do počtu nehod se smrtelnými následky. Nedošlo k zakotvení bezpečnostního auditu jako oficiálního nástroje pro zajištění bezpečné infrastruktury do českého právního řádu a povinnosti správce či vlastníka komunikace sledovat nehodovost na pozemní komunikaci ve své správě a zjištění nehodové lokality závazně a neprodleně odstranit. Kladem je, že v mnohých obcích a městech jsou realizovány tzv. prvky dopravního zklidňování, jsou upravovány přechody pro chodce a to stavebně i po stránce osvětlení, budují se nové cyklostezky. Z hlediska mé praxe je dále třeba zlepšovat stav dopravního značení, ale i jeho snížení v místech, kde neplní svůj účel, pokračovat v likvidaci nepovolených reklamních zařízení při dálnicích a rychlostních komunikacích a v místech, kde přispívají k odpoutání pozornosti a tím výskytu častých nehod. I železniční přejezdy vyžadují modernizaci a bylo by třeba postavit zátarasy v místech, kde lesní zvěř způsobuje častý výskyt nehod. Zavádění dopravně – inženýrských prvků k eliminaci nehod, údržba komunikací však vyžaduje velké nároky na finanční prostředky a řídí se podle jejich výše.

Neomluvitelné je chování řidiče, který vyjel na komunikaci s vozidlem ve špatném technickém stavu. Počet nehod zaviněných technickou závadou vozidla se oproti roku 2004 v roce 2006 zvýšil téměř o 7%. Jednalo se vesměs o vozidla starší výroby. Nelze samozřejmě striktně zakázat jízdy starších vozidel, ale lze např. technické prohlídky provádět v kratších intervalech. Na rozdíl od nových vozidel nemohou stará auta splňovat ani vyšší požadavky na bezpečnost silničního provozu. Střet nového vozidla s moderním bezpečnostním vybavením a Škody 120 obvykle končí na jedné straně velkou finanční škodou, a ztrátou života nebo těžkým zraněním na straně druhé. Ve společnosti však bude vždy část obyvatel, která si nebude moci nový vůz koupit. Zcela jiné je to ale u dopravců osobní přepravy. Tam by vozidlo starší 15 let a navíc v neodpovídajícím technickém stavu mělo být z vozového parku vyřazeno (v současné době stáří autobusů 14,62 roku).

V průměru každé 3 minuty šetřila v 1.pololetí roku 2007 Policie České republiky nehodu na pozemních komunikacích. Jak vyplývá ze statistik nehodovosti v ČR je výskyt nehod v jednotlivých krajích následující:⁶

Nehody v krajích za 1. pololetí 2007

Kraj	Počet nehod	Počet usmrcených
Hlavní město Praha	16 160	18
Středočeský	11 554	96
Jihočeský	5 802	41
Západočeský	7 531	41
Severočeský	9 585	41
Východočeský	9 208	65
Jihomoravský	13 453	114
Severomoravský	13 227	79

A dále uvádím deset nejčastějších a deset nejtragičtějších příčin nehod v následujících tabulkách:⁷

pořadí	Deset nejčastějších příčin nehod řidičů motorových vozidel období leden až únor 2007	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	4 451
2.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	3 713
3.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	3 063
4.	nesprávné otáčení nebo couvání	2 389
5.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě"	1 454
6.	nezvládnutí řízení vozidla	1 194
7.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	843
8.	vjetí do protisměru	770
9.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	692
10.	jiný druh nesprávné jízdy	611

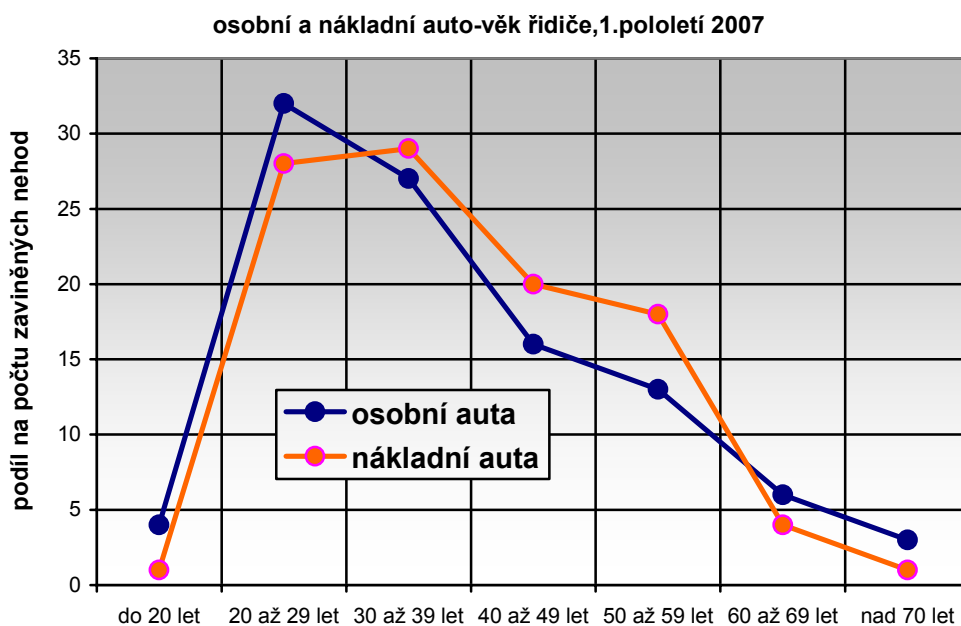
⁶ *Statistiky dopravních nehod - leden až červenec 2007*. [cit. 2007-08-08]. Dostupné z: http://www.mvcr.cz/statistiky/doprava/2007/7_2007.doc

⁷ *Statistiky dopravních nehod - leden až únor 2007*, [cit. 2007-03-13]. Dostupné z: http://www.mvcr.cz/statistiky/doprava/2007/2_2007.doc

pořadí	Deset nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel období leden až únor 2007	počet usmrčených osob
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	18
2.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	16
3.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	14
4.	vjetí do protisměru	14
5.	nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	8
6.	kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění	6
7.	nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti	6
8.	nezvládnutí vozidla	4
9.	jiný druh nepřiměřené rychlosti	4
10.	defekt pneu způsobený průrazem, náhlým únikem vzduchu	4

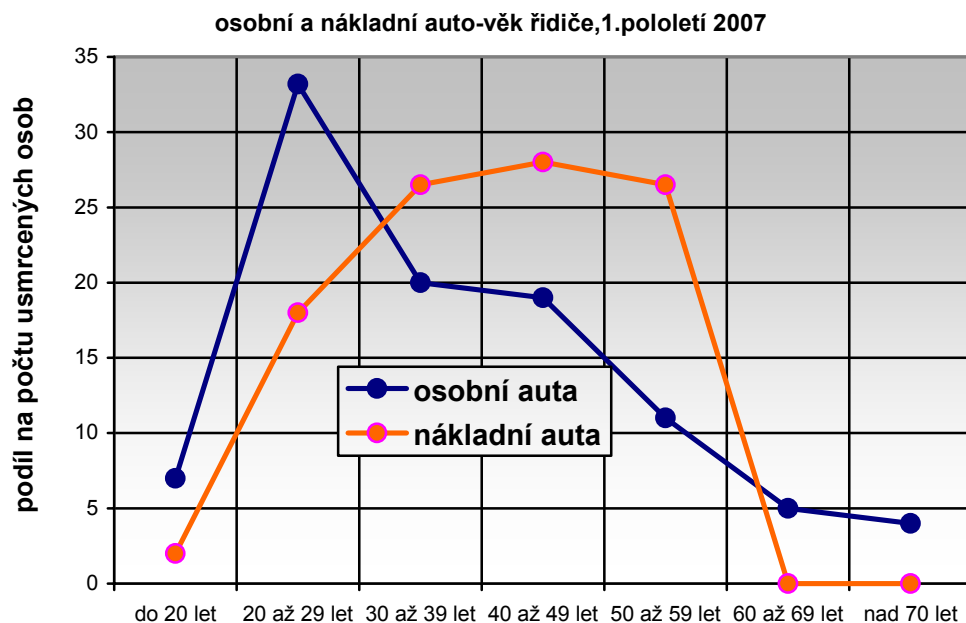
V rámci výzkumu a stanovených hypotéz, že je třeba věnovat zvýšenou prevenci věkově mladým řidičům, (viz výzkum v druhé části bakalářské práce), jsem provedl porovnání počtu nehod (resp. podílu na celkovém počtu) zaviněných řidiči osobních a nákladních automobilů v závislosti na věku řidiče za 1. pololetí 2007.

V následujícím grafu je uveden vývoj počtu nehod (resp. podílu na celkovém počtu) zaviněných řidiči osobních a nákladních (sólo) automobilů v závislosti na věku řidiče vozidla.



V kategorii osobních automobilů je nejvyšší podíl u věkové skupiny 20 až 29 let – bezmála 1/3 (32%) z celkového počtu nehod zaviněných řidiči osobních automobilů. V kategorii nákladních automobilů je nejvyšší podíl u věkové skupiny 30 až 39 let – více jak 29 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči této kategorie vozidel.⁸

V dalším grafickém znázornění je uveden vývoj počtu usmrcených osob (resp. podílu na celkovém počtu) u nehod zaviněných řidiči osobních a nákladních automobilů (sólo) v závislosti na věku řidiče vozidla. V kategorii osobních automobilů je nejvyšší podíl u věkové skupiny 20 až 29 let – více jak 1/3 (33,2%) z celkového počtu usmrcených při nehodách zaviněných řidiči osobních automobilů. V kategorii nákladních automobilů je nejvyšší podíl u věkové skupiny 40 až 49 let – bezmála 28 % z celkového počtu usmrcených při nehodách zaviněných řidiči této kategorie vozidel.⁹



⁸ *Statistiky dopravních nehod - leden až červenec 2007.* [cit. 2007-08-08]. Dostupné z: http://www.mvcr.cz/statistiky/doprava/2007/7_2007.doc., s.5

⁹ *Statistiky dopravních nehod - leden až červenec 2007.* [cit. 2007-08-08]. Dostupné z: http://www.mvcr.cz/statistiky/doprava/2007/7_2007.doc., s.6

V následující tabulce je přehled zaviněných nehod řidiči motocyklů opět podle jejich věku.

Věk řidiče - viníka	Počet nehod	usmrceno
Nad 40 let	178	5
30 – 39 let	310	11
20 – 29 let	422	19
Do 20 let	154	3
Celkem	1 064	38

Opět nejvíce nehod a jejich následků připadá na věkovou skupinu 20 až 29 let a v této skupině je také nejvyšší nárůst zaviněných nehod a počtu usmrcených. Mladí řidiči do 20 let a věku 20 – 29 let – řidiči osobních aut – zaviní nejvíce nehod a nehod se smrtelnými následky. U profesionálních řidičů (řidičů nákladních aut) je situace jiná. Na nejvyšším počtu nehod se podílí skupina řidičů ve věku 30 až 39 let, starší řidiči ve věku 40 až 49 let zaviní nehody se smrtelnými následky.¹⁰

Nehodovost zvyšují přetížené komunikace se silným provozem kamionové dopravy, a to nejen na silnicích mimo, ale i v obcích.

¹⁰ *Statistiky dopravních nehod - leden až červenec 2007.* [cit. 2007-08-08]. Dostupné z: http://www.mvcr.cz/statistiky/doprava/2007/7_2007.doc

3. Prevence

Motorizmus – nehody – prevence. Tyto pojmy jsou spolu spojovány už od vynálezu prvního dopravního prostředku. Po masovém rozvinutí sériové výroby Fordem v USA v roce 1908 následoval prudký rozvoj motorizmu a již nestačil onen známý chlapec či občan běžící před automobilem a mávající praporkem či troubějící na trumpetku, ale začaly se hledat nové formy prevence, které by přispěly ke snižování nehod a bezpečnosti dopravy. Jakákoliv snaha o jejich snížení je společensky velmi závažná. Nehody představují jeden z největších ekonomických a společenských problémů, a je to problém celosvětový a zajistit bezpečnost provozu se snaží všechny vyspělé státy.

Systematické zpracování významných poznatků psychologie aplikované v dopravě začalo v tehdy bývalém Československu v 60 letech minulého století monografickým zpracováním materiálu z výzkumu. (Základní materiál je zahrnut ve druhém vydání publikace E. Beny, J. Hoskovce a J. Štikara Psychologie a fyziologie řidiče, která vyšla v roce 1968 v Nakladatelství dopravy a spojů v Praze a v publikaci od J. Hoskovce, J. Poura a J. Štikara Výcvik řidičů a psychologie, která vyšla v roce 1972 v témže nakladatelství).

Nabytím účinnosti zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů se v české právní úpravě silničního provozu objevuje nový pojem, který předchází právní úpravy neznaly, a to zajištění prevence nehod v silničním provozu. Bohužel pominul jednu z nejdůležitějších složek, která je sice ve své podstatě represivní (i to je však součástí prevence), ale v prevenci nehod v silničním provozu hraje bezesporu významnou roli – policie. Tento nedostatek byl napraven novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů účinnou od 1. července 2006. Tato novela ustanovila řadu nových povinností nejen pro řidiče, ale i pro Policii ČR. Jednou z povinností, kterou zákon Policii ČR ukládá, je preventivní působení v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Tento nedostatek byl možná dán i tím, jak je prevence nehod v silničním provozu některými odpovědnými činiteli

vnímána. O tom svědčí běžně a často používaný výraz „prevence nehodovosti a dopravní výchova“. A to je naprosto chybné a zavádějící. Prevenci nehod v silničním provozu nelze v žádném případě zužovat pouze na rozšiřování informací, dopravní výchovu a výcvik řidičů, lépe řečeno – výcvik určitých skupin účastníků silničního provozu. Dopravní výchova je tedy jednou ze součástí prevence.

Položíme si otázku jak prevenci nehod v silničním provozu definovat, aby tento výraz pokryl celou škálu činností, metod a forem, kterou zahrnuje. Prevencí (předcházení) nehod v silničním provozu rozumíme soubor takových opatření, která přímo či nepřímo působí na účastníky silničního provozu a jejich prostřednictvím tak předejít konfliktnímu jednání v silničním provozu, které má ve většině případů za následek poškození zdraví nebo věci.

Nehodu charakterizujeme jako událost v silničním provozu (havárie, srážka apod.) při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla. Každá nehoda je policií evidována a obsahuje údaje o účastnících dopravní nehody, údaje o vozidlech, která měla účast na dopravní nehodě, údaje o místu a době dopravní nehody a údaje o příčinách dopravní nehody. Počtem nehod měříme bezpečnost silniční dopravy. Čím méně příčin nehod, tím je na silnici bezpečněji

Preventivní působení k tomu přispívá řadou svých forem mimo jiné: vytvořením kvalitní právní úpravy chování jednotlivých účastníků silničního provozu, vytvářením bezpečného prostředí pro všechny účastníky silničního provozu formou dopravně inženýrského opatření, výchovou a výcvikem jednotlivých účastníků silničního provozu včetně například výcvikem v autoškolách a zkoušek žadatelů o řidičské oprávnění, kvalitní legislativou upravující technický stav vozidel a pozemních komunikací a kontrolou jejich dodržování.

Základním obecným pravidlem práce v oblasti bezpečnosti silničního provozu a prevence nehod v silničním provozu je pravidlo „3E“ (z anglického Education, Enforcement, Engineering – tj. výchova, tvorba a prosazování práva a

dopravní inženýrství, respektive „4E“, když přidáme Evaluation – vyhodnocení.¹¹ Toto pravidlo vyjadřuje nutnost komplexního přístupu k danému problému a nutnost spolupráce jednotlivých zúčastněných složek tedy od koordinační činnosti ústředních orgánů státní správy, Parlamentem počínaje přes kraje, obce, nestátní, neziskové organizace, podnikatelské subjekty aktivní v dopravní oblasti a občanskými sdruženími konče. Z hlediska prevence nehod v silničním provozu je místní a regionální úroveň klíčová. Novou právní úpravou se Česká republika dostala na úroveň motoristicky vyspělých států s nízkou nehodovostí v silničním provozu, kde je rozdělení odpovědnosti obvyklé a prevence v silničním provozu je vnímána jako priorita.

Na této úrovni prevence může zahrnovat opatření orgánů místní (regionální) správy a samosprávy v jejich působnosti. Tato opatření mohou zahrnovat jak opatření v úpravě dopravního prostředí, řešení míst častých dopravních nehod, policejní dozor a dohled v různých formách, tak i lokální kampaně a ostatní aktivity např. akce bezpečnosti silničního provozu, v zahraničí obvyklý dozor u přechodů pro chodce u škol, prováděný dobrovolníky z řad rodičů a seniorů.

V prevenci nehod v silničním provozu je důležitý zvolený přístup, který přináší prokazatelné výsledky v počtu snížení silničních dopravních nehod za cenu přijatelných nákladů.

3.1. Výchovné působení v rodině

Dopravní výchova je příprava osob na bezpečný pohyb v silničním provozu. Rizika dopravní nehodovosti jsou pro děti natolik závažná, že je jim potřeba věnovat soustavnou pozornost jak v rodině, tak i ve škole.

Dopravní výchova začíná prakticky tehdy, kdy je dítě vedeno za ruku a poprvé vstoupí do silničního provozu, (výchovné programy existují pro děti od 3 let) a končí, když je člověk donucen se pohybu v silničním provozu vzdát.

¹¹ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J: *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*, 1. vyd., Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006, s. 89. ISBN 80-246-1096-5.

Výchovné působení „vzorem“ je jednou z nejúspěšnějších metod. Dítě je v podstatě obrazem svých rodičů. Tak jak respektují dopravní pravidla rodiče a ostatní členové rodiny, tak takový bude postoj dítěte. Svou vlastní ukázněností, ohleduplností a obezřetností v silničním provozu, ať už jako chodci, cyklisté nebo řidiči, jsou rodiče dětem vzorem a příkladem v kladném nebo záporném smyslu.

3.2. Dopravní výchova mládeže

Děti jako chodci jsou v pohybu v dopravním provozu omezeny svou výškou a tedy i menším rozsahem zorného pole. Nemají ani dostatek zkušeností, aby mohly a uměly správně reagovat. Dítě je hravé a ve hře zapomene, kde se vlastně pohybuje. Bez rozmyslu vyběhne z hřiště nebo jiného bezpečného místa přímo do vozovky. Děti někdy, (podle zodpovědnosti rodičů), se už od 1.třídy ZŠ stávají účastníky – chodci, a to dokonce samostatnými, ale i přímými účastníky silničního provozu jako cyklisté. (Zcela bezpečně pravou a levou stranu jsou děti schopny rozlišit až v devíti letech).¹² Tato fakta by si měli uvědomit řidiči a každý, kdo chce v tomto směru na děti působit a tyto odlišnosti bezpodmínečně respektovat.

3.3. Dopravní výchova v mateřských školách

V mateřské škole získávají děti základní znalosti o silničním provozu, např. znalost významu barev světelných signálů, znalost vyznačených přechodů pro chodce, pravidel pro přecházení vozovky atd. Děti si zde začínají osvojovat návyky bezpečného chování v silničním provozu. Hrát si na bezpečných místech, navykat si chodit po správné straně chodníku a vozovky, respektovat některé základní dopravní značky a světelné signály, zejména s ohledem na silniční provoz v okolí školky a jejich bydliště. Ze strany Ministerstva dopravy v rámci dopravní výchovy obdržely všechny mateřské školy speciální balíček s materiály odpovídajícím věku, výukové kazety a povídkou knížku „Děti v dopravním provozu“. Za velmi účelné a efektivně vynaložené prostředky lze považovat zakoupení reflexních vestiček pro mateřské školy v Liberci. Stačí obléct reflexní

¹² *TMT Dopravní výchova*. [online], [cit. 2005-04-07]. Dostupné z: <http://www.tmtbrno.cz/dopravni-vychova/clanky/deti-na-komunikacich.php>

vestičku prvnímu a poslednímu dítěti a řidič je odraženým světlem upozorněn na pohyb dětí na komunikaci.

3.4. Dopravní výchova na základní škole

Na dopravní výchovu v mateřských školách navazuje dopravní výchova na prvním stupni základních škol. Učivo s dopravně výchovou tematikou je zařazeno do jednotlivých předmětů – prvouky, vlastivědy, pracovního vyučování a tělesné výchovy. Nejdříve na téma „Dítě jako chodec“, od čtvrté třídy navazuje téma „Dítě jako cyklista“. Na druhém stupni pokračuje výuka s problematikou cyklisty. Cyklisté, především pak cyklisté nižšího věku, jsou jednou z nejohroženějších skupin účastníků silničního provozu, protože se stávají řidiči nemotorového vozidla a vztahují se na ně odpovídající ustanovení pravidel silničního provozu.

Z pedagogického hlediska by děti prostřednictvím dopravní výchovy měly získat schopnosti obezřetného a sebejistého chování v silničním provozu, měly by si uvědomit nutnost partnerských vztahů, nutnost znát a dodržovat pravidla silničního provozu, nejdříve v roli chodce, cyklistů, později v roli řidičů motocyklů atd. Na základě psychologického studia souvisí nehody nebo skoro nehody mladistvých s chutí riskovat, soutěživostí, s přílišnou mladickou impulzivitou, přeceňováním svých schopností při ještě nevypěstovaných sociálních ohledech. Kladně byl přijat veřejností také projekt „Bezpečná cesta do školy“, kdy jsou děti zapojovány do hledání a odstraňování nebezpečných míst ve svém okolí. Podpora široké veřejnosti jakéhokoliv projektu v oblasti prevence je nesmírně důležitá.

3.5. Dopravní výchova mládeže ve věku 15 – 18 let

Mládež ve věku 15 – 18 let by si v rámci dopravní výchovy měla uvědomit morální a právní odpovědnost chování a jednání každého účastníka silničního provozu, poskytnout a přivolat první pomoc zraněnému při dopravní nehodě, chápat dopravní provoz jako řízený systém s právními předpisy, znát nebezpečné důsledky požívání alkoholu, některých léků a návykových látek, naučit se bezpečné řízení malého motocyklu a odpovědnosti za jeho řízení. Dopravní

výchovu mají provádět aktivními metodami – dramatizací, simulací, skupinou prací a vzdělávacími hrami střední školy, gymnázia, učiliště, nestátní organizace apod.

Důležitou roli mají i rodiče. Mohou totiž rozumným a rozhodujícím způsobem vybírat i podmínky za nichž jsou jízdy podnikány, a tak snižovat riziko, že dojde k dopravní nehodě např. ať mladiství jdou na diskotéku pěšky nebo hromadnou dopravou. Rodiče také mohou přispívat k regulaci jednání mladistvých svou účastí, kdy je vlastním vozem odvezou a později vyzvednou. Je potvrzeno, že chování mladých řidičů se podobá chování jejich rodičů, že dokonce mají podobné dopravní přestupky nebo nehody.

Z výše citovaného vyplývá jednoznačný závěr. Má-li mít dopravní výchova dětí a mládeže výsledky a být účinná, je nutné, a to je základní myšlenka, dopravní výchovu chápat komplexně ve vzájemné spolupráci mezi rodinou, školou, společností a veřejností. Základy dopravní výchovy nachází dítě v rodině, správné návyky má prohlubovat škola a svou příkladností zviditelňovat veřejnost.

3.6. Dopravní výchova dospělých

Velmi důležitý úkol v dopravní výchově spočívá na autoškolách. Řidičů, kteří získávají řidičský průkaz po 35 roce věku je, k počtu řidičů získávajících řidičský průkaz do tohoto věku, minimum.

Kvalita výchovy řidičů odpovídá kvalitní práci autoškoly. Získání znalostí by mělo ovlivnit chování řidičů tak, aby bylo řízeno pravidly, které se uplatňují v určitém okamžiku, v určité situaci a za daných podmínek. Při jakémkoli řidičském výcviku je třeba osvojovat si nejenom dovednosti a znalosti, ale vytvářet i vhodné postoje k dopravní bezpečnosti.

Z průzkumu Mezinárodní organizace pro řidičské průkazy¹³ CIECA existuje v Evropě v zásadě 6 základních modelů. Tyto modely se liší povinnostmi

¹³ *Centrum dopravního výzkumu*, v. v. i. [online], [cit. 2001-10-15]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/text/archiv/bsp/szrop.htm>

výcviku v autoškole a mírou zapojení neprofesionálních instruktorů do systému výcviku.

Nejvíce zastoupeným modelem v Evropě je model založený na absolvování povinného výcviku, a to jak teoretického, tak praktického, ve státěm licencované autoškole pod dohledem speciálně školených instruktorů. Stále častěji se začíná prosazovat model výcviku, v angličtině „*accompanying driving*“, je to možnost po absolvování minima hodin v autoškole provádět další praktický výcvik pod dozorem nikoli školeného instruktora, ale řidiče, který splňuje některé podmínky (držitel průkazu déle než pět let a nedopustil se žádného dopravního přestupku). Potom mohou provádět praktický výcvik svých dětí například i rodiče. Tento systém úspěšně již delší dobu funguje například ve Francii a nově v Rakousku.¹⁴

Snahou EU je sjednotit rozsah provádění zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění, a to jak zkoušek teoretických, tak i praktických.

Cílem dopravní výchovy je třeba vytvářet kladný postoj účastníků dopravního provozu k požadavkům dopravní bezpečnosti a formulovat jejich vůli jezdit bezpečně, rozvíjet schopnosti, znalosti a dovednosti řidičů tak, aby jízdy byly dobré nejen po technické stránce, ale i bezpečné. Prevence bezpečnosti na komunikacích vyžaduje získat trvalý zájem účastníků silničního provozu o jejich vlastní zdraví a aktivizaci zájmu o zlepšení bezpečnostních podmínek. V praxi to znamená usedat za volant zdravý, tělesně i duševně, a ve voze, který je v dobrém technickém stavu.

3.7. Prostředky prevence k ovlivňování chování účastníků silničního provozu

Prostředky ovlivňování mají řadu aspektů: hromadné (užití sdělovacích prostředků), individuální (dopisy). Velmi vhodné je jednotlivé prostředky kombinovat, a tak zvýšit jejich účinnost. Např. akci zahájit rozhlasovou relací, vylepovat plakáty, rozdávat letáky, osobní styk, průběh akce natáčet a kazetu nebo film použít k další propagaci. Témata mohou být obecná nebo specifická.

¹⁴ *Centrum dopravního výzkumu*, v. v. i. [online], [cit. 2001-10-15]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/text/archiv/bsp/szrop.htm>

3.8. Hromadné sdělovací prostředky

Jedna ze slabin dopravně bezpečnostních akcí v hromadných sdělovacích prostředcích je ta, že jsou obvykle zaměřeny k veřejnosti jako takové. Daleko účinnější je oslovit určité skupiny účastníků silničního provozu a pořadateli jsou předem známy motivace, potřeby, zájmy a hodnoty této skupiny.

Velmi účinné jsou přenosy dobrých zkušeností a jejich propagace např. televizní šot, kdy umístění figuríny dopravního policisty v životní velikosti do terénu, způsobilo snížení rychlosti vozidel a větší pozornost řidičů při průjezdu obcí, a to při vynaložení minimálních nákladů. Prevenci poslouží i šot ČT2 – BESIP, kdy se mezi programy objeví nejen varovná ukázka nehody, ale i návod jak ji zvládnout nebo předejít. Za úvahu by stál i samostatný pořad typu „Na stopě – zločin může ohrozit každého z nás“ vysílaný na ČT1 nebo pořad typu „Krimi live – zastavte s námi zločince“ vysílaný TV Prima zaměřený na pachatele závažných a i dosud neobjasněných dopravních nehod.

3.9. Plakáty

Použití plakátů ve výchovné práci jako pomocného doplňku je dvojí. Určitý prospěch přinesou hovoří-li doplněk nějaké akce ve vhodném místě a správném množství. Pouhým rozmístěním plakátů s bezpečnostní tematikou se ještě neprovádí bezpečnostní výchova.

Na plakát s bezpečnostní tematikou pohlíží divák z hlediska individuálních zkušeností získaných v socializačním procesu. V praxi je plakát jako prostředek využíván v bezpečnostní výchově oblíbený a setkáváme se s ním takřka všude. Na většině plakátů se objevují didaktické texty a ani barevností nesplňují vždy svůj účel. Ve vědomí diváka se sice zafixovalo přijímání textu didaktického charakteru, ale v rámci pokusu, ve kterém si diváci mohli vybrat ze šesti druhů textu, převažoval text veršovaný a didaktický text byl až na jednom z posledních míst. Je otázka, zda měřítkem účinnosti je rozsah uznání bezpečnostních plakátů pro potřebu společenské praxe, způsob zafixování jejich obsahu do paměti diváka, nebo stupeň jejich oblíbenosti. Něco podobného se týká i vydávání brožur.

Zkušenosti ukazují, že např. skupinu starších účastníků provozu lze jen stěží pozitivně ovlivnit plakáty a brožurami, protože v tomto případě nejde o nedostatek informací, ale spíše o nižší schopnost aktivní přizpůsobivosti starého člověka vzhledem k rychle rostoucí dopravě.

3.10. Bezpečnostní programy a akce

Bezpečnostní opatření svou podstatou směřují ke snížení nehodovosti, ale pro vyhodnocení účinnosti jsou nespolehlivým kritériem. To platí zvláště při relativně krátkých časových úsecích. Preventivní působení je v tom, že jsou uskutečňovány. Např. snížení nehodovosti není vždy doprovázeno podobným snížením v počtu smrtelných nehod. Ve třech nehodách může být více smrtelných následků než v deseti. Kromě toho lze pozorovat, že četnost různých nehod (škoda na majetku, zranění osob, smrtelné nehody) kolísá více či méně nezávisle na sobě. Proto nelze nehody považovat za homogenní druh události. Skladba a vyhodnocení každé bezpečnostní akce by mělo být založeno na dobré teorii o příčinách nehodovosti ve vztahu k určitému chování účastníků na komunikacích. Zanedbávání tohoto předpokladu znamená zbytečné úsilí.

Účinná a moderní se v rámci dopravní výchovy pro studenty středních škol, gymnázií, středních odborných škol ukázala emotivně koncipovaná multimediální show „The action“ zaměřená na podporu boje proti řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, na nebezpečí překračování dovolené rychlosti a nepoužívání bezpečnostních pásů. Projekt byl zaměřen na teenagery a začínající řidiče motorových vozidel.

Multimediální představení, které se v průběhu roku odehrálo ve všech krajích České republiky, vidělo v 35 představeních 13 500 diváků. V rámci propagace projektu byla na jednotlivá představení zvána regionální media a byly vytvořeny internetové stránky. Ministerstvo dopravy zajistilo mezi diváky výzkum o užitečnosti tohoto projektu. Bylo osloveno zhruba 1000 respondentů. Z šetření vyplynula velká úspěšnost projektu, vysoká vnímavost a velká přesvědčivost multimediální představení, 81 % respondentů uvedlo, že projekt je

rozhodně přesvědčivý, pro 17 % spíše přesvědčivý a jen 2 % respondentů ho označily jako spíše nepřesvědčivý.¹⁵

Nemusí to být jen akce tohoto typu. Pro úspěch popularizace dopravní bezpečnosti je rozhodující obsahová i formální (výrazová a estetická) hodnota popularizačních prostředků a jejich správné zařazení do systému dalších prostředků psychologického působení na účastníky dopravy.

V ČR byl v roce 2006 Policií ČR uskutečněn informačně bezpečnostní program „Ruce na volant“ zaměřený na řidiče, a další projekty např. Centrum dopravního výzkumu Brno – Na kolo jen s přilbou – (paralelní v Českých Budějovicích, Kroměříži) zaměřený na mladé cyklisty, výtvarná soutěž pro děti mateřských škol z prvního a druhého stupně ZŠ s tematikou „Jaká nebezpečí vidím na silnici“ vyhlášené Muzeem Policie ČR, bezpečnostní kontrolní policejní akce „Kryštof“ apod.

Při hodnocení úspěšnosti - účinnosti programů a akcí v některých studiích používají změn v nehodovosti (zvýšené, snížené) jako kritéria účinnosti, v jiných byly pro tento účel zvoleny změny v chování.

Přijetí informace neznamená, že výsledkem bude změna v postoji, nebo chování. Je pravda, že určitý druh základních znalostí lze pravděpodobně považovat za předpoklad bezpečného chování v silničním provozu, avšak kolik znalostí je třeba vzhledem ke kritériu nehodovosti není známo.

Míru efektivity vynaložených nákladů na různé dopravně bezpečnostní akce lze stanovit ve třech úrovních. Účinnost akce můžeme definovat funkcí nákladů na akci a pozorovaného chování. Např. užívání mobilních telefonů za jízdy. Měřitelnost změny chování je podmíněno velikostí nákladů na akci, v tomto případě budou náklady velké. Účinnost akce můžeme také definovat jako funkci změny závažnosti a četnosti nehod. Až při dosažení určitých nákladů můžeme např. očekávat pokles závažnosti nehod. Např. používání bezpečnostních pásů a dětských sedaček nebude mít pravděpodobně žádný vliv na četnost nehod, ale

¹⁵ *Besip*, [online], [cit.2005-03-30]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cs/N%C3%A1rodn%C3%AD+strategie+BESIP/>

povede k poklesu závažnosti nehod. Účinnost každé bezpečnostní akce může být vyjádřena finančně s použitím ekonomických ekvivalentů nehod a zranění. Účinnost může pak být měřena poměrem dosaženého bezpečnostního zisku k vynaloženým nákladům, nebo převýšením zisků nad náklady. Takovým způsobem lze stanovit optimálně účinnou akci. Příkladem je praxe prováděná v zahraničí. Dobrovolníci z řad seniorů sledují v určitý čas příchody a odchody dětí ze škol i místa s častým výskytem dětských nehod.

Hodnocení důležitosti týdne dopravní bezpečnosti provedli ve Finsku v sedmdesátých letech. Pokud jde o bezpečnost, sledovaný týden v Koukole se neprojevil z žádného směru jako nehodově horší. Bylo dosaženo některých pozitivních místních výsledků. Avšak odpovídají výsledky nákladům? Objektivní kritérium pro zodpovězení otázky neexistuje.¹⁶

¹⁶ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J.: *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*, 1. vyd., Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006, s. 119. ISBN 80-246-1096-5.

4. Represe

Současná situace v nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice je natolik nepříznivá, že nutnosti použít represe jako druhé součásti prevence je nezbytné.

Lidská selhání stojí na vrcholu řetězu příčin nehod. I když ústřední roli sehrává dopravní způsobilost motoristy, nelze pominout vlivy prostředí, podmínek a situací. Klimatické podmínky nelze ovlivňovat, ale lze ve spolupráci s příslušnými subjekty navrhnout příslušným správcům a silničním úřadům dopravně technická řešení a odstraňování kolizních míst a tím přispívat ke snížení nehodovosti.

V období od ledna do července roku 2007 ztratilo svůj život na českých a moravských silnicích 233 řidičů osobních automobilů a 104 jejich spolujezdců, 36 řidičů nákladních automobilů, 4 jejich spolujezdců, 71 řidičů motocyklů, 4 jejich spolujezdců, 1 řidič mopedu, 1 traktorista, 65 cyklistů, 88 chodců.¹⁷ Celkem 612 lidí ve věku 18-20 let 41 osob, 21-24 let 68 osob, 25-34 let 149 osob, 35-44 let 86 osob, 45-54 let 93 osob, 55-67 let 72 osob, nad 64 let 71 osob v průběhu 7 měsíců ztratilo zbytečně svůj život.¹⁸

Příčiny nehod – stále se opakující nepřiměřená rychlost, nesprávný způsob jízdy, nevěnování se řízení, nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky – při těchto nehodách zahynulo 122 lidí, tj. prakticky každá 4 osoba usmrcená při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel.¹⁹

4.1. Bodový systém

Od 1.7.2006 se na českých silnicích jezdí podle nových pravidel silničního provozu a bodového systému schválených novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních

¹⁷ *Statistiky dopravních nehod - leden až červenec 2007*. [cit. 2007-08-08]. Dostupné z: http://www.mvcr.cz/statistiky/doprava/2007/7_2007.doc, s.1

¹⁸ *Statistiky dopravních nehod - leden až červenec 2007*. [cit. 2007-08-08]. Dostupné z: http://www.mvcr.cz/statistiky/doprava/2007/7_2007.doc, s.9

¹⁹ *Statistiky dopravních nehod - leden až červenec 2007*. [cit. 2007-08-08]. Dostupné z: http://www.mvcr.cz/statistiky/doprava/2007/7_2007.doc, s.5

komunikacích ve znění pozdějších předpisů). Nyní je však už zřejmé, že řada ustanovení se potýká s problémy při aplikaci a optimální fungování nových předpisů a vyváženost sankčního bodového systému bude vyžadovat určité změny. Byl podán návrh na vydání zákona, kterým by se měnil zákon č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 247/2000 Sb., o získání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a změn některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Zákon č. 215 ze dne 18.července 2007, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů reaguje na v současnosti velmi častý jev, kdy zejména řidiči motocyklů ve snaze vyhnout se postihu za spáchaný přestupek (nejčastěji překročení maximálně povolené rychlosti) deformují nebo zakrývají státní poznávací značku tak, aby byla policistům znemožněna identifikace vozidla. Novelizací je tedy doplněna skutková podstata přestupku, který toto nežádoucí chování umožní postihnout. Dále odstraňuje nežádoucí duplicitu vzhledem k tomu, že jednání řidiče, kdy usmrtí jinou osobu, je trestným činem dle zákona a nebude postihována dle zákona o přestupcích. Zároveň upravuje skutkovou podstatu tak, aby byl řidič potrestán v případě, kdy způsobí zranění jiné osobě, nikoliv sám sobě a v případě, že dojde k ublížení na zdraví mezi osobami blízkými nelze tento přestupek projednat bez souhlasu poškozeného.²⁰

Pod vlivem alkoholu zavinili účastníci provozu na pozemních komunikacích celkem 4175 nehod, tj. 4,3% z celkového počtu zaviněných nehod. Bilance 21 osob zaplatilo životem a 1731 svým zdravím.²¹ V těchto případech bychom se mohli poučit v zahraničí a podmínit vrácení řidičského průkazu psychodiagnostickým vyšetřením provinivšího se řidiče, který by si toto vyšetření hradil ze svého.

²⁰ Zákon č. 215/2007 Sb.z 18.července 2007 změna zákona o silničním provozu a změna zákona o přestupcích

²¹ *Statistiky dopravních nehod - leden až červenec 2007*. [cit. 2007-08-08]. Dostupné z: http://www.mvcr.cz/statistiky/doprava/2007/7_2007.doc, s.7

Stejný postup bych navrhoval i u problémových řidičů s často opakovanými nehodami a u viníků nehod, kteří z místa nehody ujedou (v období leden až červenec 2007 policie šetřila 10006 nehod, tedy 10% z celkového počtu, kdy viník nehody z místa ujel).

Psychologický efekt trestu za porušování dopravních předpisů nespočívá jen v ukládání citelných peněžitých částek, v bodovém systému, nebo okamžitém odebrání řidičského průkazu, i když represe je součástí prevence, ale i při trestání by neměl chybět určitý pedagogicko-psychologický nadhled pro zesílení preventivního výchovného účinku. A to je zejména úkol pro policisty. Veřejná pochvala je jedním z nejúčinnějších stimulů. Uznání a odměňování bezproblémových řidičů profesionálů i neprofesionálů malou pozorností (vlaječkou, nálepkou, odznáčkem apod.), která upozorní ostatní účastníky silničního provozu na jejich technicky perfektní bezpečnou jízdu a správné dopravní chování, ale i možnost odečtu trestných bodů za roční bezúhonnou jízdu by mohlo řidiče pozitivně motivovat.

4.2. Porovnání bodového systému se zahraniční praxí

V zemích Evropské unie, kde je bodový systém používán tzn. Chorvatsku, Kypru, Finsku, Francii, Německu, Řecku, Maďarsku, Irsku, v Itálii, Polsku, Portugalsku, Slovinsku, Velké Británii je jeho hodnocení dopravního chování za pomoci předem stanoveného a motoristům známého bodování považováno za poměrně objektivní. Porovnejme systém Velké Británie, Francie a Německa.

Systém ve Velké Británii funguje od roku 1992, a to formou přidělování²² „trestných“ bodů za vybrané přestupky proti pravidlům provozu na pozemních komunikacích. „Trestné“ body jsou brány nikoli jako součást trestu nebo trest druhý, ale jako opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Při dosažení 12 bodů v průběhu 3 let ztrácí řidič oprávnění řídit motorové vozidlo po dobu od 6 měsíců výše, u řidičů s krátkou dobou praxe

²² *Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.* [online], [cit. 2005-03-30]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/text/archiv/bsp/sybodvb.htm>

získá-li řidič více jak 6 trestných bodů v průběhu 2 let ztrácí řidičské oprávnění a musí absolvovat novou zkoušku.

Závažnější přestupky, nezaplacené pokuty, méně závažné přestupky, přestupky cizinců se projednávají před tříčlenným soudem z bezúhonných neprofesionálních soudců.

Francouzské bodování je zavedeno od roku 1992 a spočívá v odečítání z 12 bodů stanovených jako limit.

Odebráním všech dvanácti bodů ztrácí řidič možnost řídit motorové vozidlo a řidičský průkaz je mu odebrán. Chce-li získat řidičský průkaz zpět, musí se podrobit dopravně-psychodiagnostickému a zdravotnímu vyšetření. Málomocný francouzský lékař si dovolí problémové řidiče (opakovaně selhávající v dopravním provozu) doporučit bez psychologického dobrozdání. Jen v případě kladného dobrozdání jsou adepti na nový řidičský průkaz znovu ke zkouškám připuštěni. Zároveň je s nimi proveden pohovor o příčinách dopravních nehod. Řidiči u něhož psycholog zjistí nezpůsobilost k řízení, neuzná zdravotní způsobilost ani lékař.²³

Hrozba odebrání řidičského průkazu a představa, že při jeho opětovném získání musí uchazeč úspěšně projít psychologickým vyšetřením, má nezpochybnitelný preventivní význam. Řidič s narušeným dopravním charakterem, se sociopatickými rysy nebo nedostatečnými schopnostmi se právem obává psychologické prověrky u zkušeného znalce. Realizace bodového systému se i ve Francii neobešla bez bouřlivé veřejné diskuse.

V Německu byl bodový systém zaveden od roku 2004 a náš bodový systém se řídil německým vzorem, takže až na určité výjimky je stejný. Finanční sankce za dopravní přestupky stejného druhu jsou v bodovacích systémech různých zemí rozdílné.

²³ HAVLÍK, K: *Psychologie pro řidiče*, 1.vyd., Praha: Portál, 2005, s.185. ISBN 80-7178-542-3.

V zemích EU je v zájmu prevence bezpečnosti silničního provozu a ochrany zdraví a života občanů konzultace s dopravním psychologem přirozená. Dopravní psychodiagnostika dokáže odhalit osoby, které představují značné riziko pro silniční dopravu a ohrožují zdraví, život svůj i ostatních účastníků provozu. Vyšetření dopravně-psychické způsobilosti nebývá u řidičů přijímáno s potěšením.²⁴ Obavy z trvalé ztráty řidičského průkazu v případech neúspěchu nutí a stimulují řidiče k bezpečné řidičské činnosti a jsou často účinnější než finanční postihy.

Daleko více než ve výši pokuty je rozdíl v účinných opatřeních týkajících se systémové odborné práce s problémovým řidičem. Z uvedené tabulky vyplývá, které země mají vedle bodového systému hodnocení ještě zavedený institut řidičského oprávnění na zkoušku (nebo dočasného, které je nutno v pravidelných periodách obnovovat), nebo kde se vyžaduje lékařské nebo dopravně psychologické vyšetření řidiče, který spáchal přestupek či nehodu pod vlivem alkoholu a téměř ve čtyřiceti procentech zemí je povinný rehabilitační kurz pro tyto osoby²⁵

země	bodový systém	lékařské psychologické vyšetření	rehabilitační kurz	Řidičské oprávnění na zkoušku
Chorvatsko	x	x		
Kypr	x	x		
Finsko	x			x
Francie	x			
Německo	x	x	x	x
Řecko	x			
Maďarsko	x	x	x	x
Irsko	x			x
Itálie	x			
Polsko	x			
Portugalsko	x	x	x	x
Slovinsko	x	x		
Velká Británie	x		x	

Pozitivním příkladem může být Německo, kde je systém detekce diagnostiky a rehabilitačních opatření propracován a legislativně podpořen bodovým systémem, povinným dopravně psychologickým a lékařským

²⁴ HAVLÍK, K: *Psychologie pro řidiče*, 1.vyd., Praha: Portál, 2005, s.189. ISBN 80-7178-542-3

²⁵ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J: *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*, 1. vyd., Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006, s. 108-109. ISBN 80-246-1096-5

vyšetřením osob, které v rámci tohoto systému pozbyly řidičské oprávnění a mají možnost absolvovat rehabilitační programy. Dopravně psychodiagnostické vyšetření si musí žadatel zaplatit.

Na základě výsledků vyšetření je optimalizována dopravní způsobilost např. psychoterapií, psychotréninkem, výukou dovedností (prodloužení doby praktických jízd) a prohloubením znalostí provozu.²⁶

V České republice je lékařské vyšetření zdravotní způsobilosti řidiče motorových vozidel podloženo zákonem. Dopravně psychodiagnostické vyšetření nemá právní podklad (týká se určité skupiny řidičů v souvislosti s výkonem povolání).

Z letitých zkušeností dopravních psychologů vyplývá, že by se měla provádět dopravně psychologická expertíza ve spolupráci s praktickými lékaři zejména u řidičů pracujících v exponované a vysoce psychosomatické zátěžové dopravě. (Pro zajímavost obsazení manažerského postu se zpravidla bez doporučení psychologa neobejde).

Zahraniční prameny konstatují, že ve Francii i v Německu se podařilo díky bodovacímu systému a masivní mediální kampani většinu motoristů převychovat. Jako liché se ukázaly domněnky, že odebrání řidičského průkazu postihne většinu motoristů. Rostoucí ztráta bodů přispěla ke korekci dopravního chování. Ze zahraničních poznatků vyplývá, že o řidičský průkaz přišla podstatná část již popsané nepříliš početné kategorie problémových řidičů – nenapravitelných „nehodářů“ (stále se opakující stejný druh nehod), osob s psychologickými příznaky, kteří neměli po odebrání řidičského průkazu šanci získat nový. Stojí za zmínku, že ve Francii zahynulo v roce 1972 při silničních nehodách přes šestnáct tisíc lidí a v roce 2003, navzdory vzrůstu počtu vozidel i řidičů necelých šest tisíc.

²⁶ HAVLÍK, K: *Psychologie pro řidiče*, 1.vyd., Praha: Portál, 2005, s.184-186.
ISBN 80-7178-542-3

5. Předmět a metodika výzkumu

Meritorní význam pro adekvátní výsledky ve zkoumané oblasti či zkoumaných oblastech má vztah metody výzkumu a jeho předmětu, mezi nimiž existuje nutná vnitřní souvislost – mezi tím co se má poznat a cestou vedoucí k tomuto poznání.

Při volbě metody vycházíme z předpokladu, že

- volba je spojena s hlavní ideou výzkumu a stanovenými hypotézami
(charakterem, obsahem kladených otázek)
- je zaměřena na využití a praktické uplatnění a časové možnosti pro výzkum dané problematiky
- vychází z humánního a etického principu používaných metod, souhlasu a anonymity osob zainteresovaných pro výzkumný záměr.

V tomto případě nemůžeme hovořit o vědeckém problému, ale o možnostech snížit hladinu rizik v provozu a pohybu na komunikacích a dopravní struktuře prostřednictvím preventivního působení, a zároveň tímto působením zvýšit hladinu obecně nutných znalostí a potřebné míry dovedností vedoucích k potřebnému osvojení funkčního zvládnutí rizik v dopravní a přepravní sféře. Jestliže hovoříme o riziku nebo nebezpečí, nesmíme zapomínat, že má jak subjektivní tak i objektivní složky. Dosud je předmětem diskuse, jak subjektivní složky včlenit do hodnocení bezpečnosti, ale existuje shoda v tom, že je nelze přehlížet, i když jejich vztah k nehodám je často nejednoznačný.

Při koncipování průzkumu jsem vycházel z analýzy údajů, které byly získávány prostřednictvím rozhovorů, studií pramenů, statistických výsledků, snažil jsem se zmapovat a analyzovat současný stav preventivních opatření, jejich úroveň, účinnost a zhodnocení efektu jednotlivých forem včetně návrhů na rozšíření a doporučení využití těch nejefektivnějších, spolu s návrhy na další možné řešení tohoto daného problému.

Zvolil jsem tyto techniky sběru dat – metodu rozhovoru, dotazníku, analýzu dokumentů vzhledem k jejich efektivitě.

Rozhovor je pravděpodobně nejstarší a nejčastější užívaný způsob, jak člověk získává informace přímo. Informace jsem získával od pedagogů, vedoucích pracovníků zabývajících se problémy bezpečnosti a prevence bezpečnosti v silniční dopravě a na komunikacích, řadových pracovníků v tomto oboru, vedoucích autoškol, domovů pro seniory, organizací zabývajících se problémy zdravotně postižených, policistů ČR, příslušníků městské policie a to na tyto základní otázky: „ Je prevence bezpečnosti v silničním provozu nutná ? Je účinná ? Je dostatečná ?“. Rozhovory jsem se snažil provádět spíše v přímé interakci s respondentem, další vyžadované informace byly získávány telefonicky.

Odpovědi mi dále dovolily hlubší zkoumání kontextu a důvodů odpovědi na otázky. Nevýhodou bylo, že u otázek obtížnějších či „přímo na tělo“ dotazovaný nechtěl nebo neuměl odpovědět, z tohoto bohužel plyne možnost získání nevalidních dat. Využil jsem je v té části mé práce, která má charakter všeobecné informovanosti.

Jakou druhou vysoce efektivní metodu jsem volil formu dotazníku, protože může zahrnout poměrně velký počet jedinců a za

1) umožňuje poměrně snadno získat informace v poměrně krátkém čase

2) nevyžaduje spoluúčast dalších spolupracovníků – dotazatelů

3) je výhodná pro respondenta

- zaručuje anonymitu

- možnost neodpovědět, nebo otázky zredukovat

4) formální shodnost podnětová je vysoká „ interviewer bias“ je prakticky vyloučen

Použil jsem metody přímého kontaktu a osobního zadání, která zaručovala vysokou návratnost a možnost dovysvětlení některých zadání pokud by nebyla zcela jasná.

Vzhledem k tomu, že do výzkumu byly zahrnuty i děti ve věkových kategoriích 4-5 tříd ZŠ, 7-8 tříd ZŠ, studenti, učňové musel jsem provést předem konzultaci s vedením vybraných škol a to zejména s ohledem na rizikové psychické faktory u dětí na ZŠ, na základě obecných znalostí dětí v oblasti provozu na veřejných komunikacích, i již prováděné prevence bezpečnosti silničního provozu na té které škole.

5.1 Cíl výzkumu

Cílem výzkumu bylo zjištění základních znalostí dětí ZŠ v dopravní výchově a přínosu komplexního systému dopravní výchovy v rámci vzdělávacích programů škol a jeho využití pro bezpečný pohyb v silničním provozu i pro snížení dětské dopravní nehodovosti. Vzhledem ke stoupajícímu trendu nehod zaviněných mladými, začínajícími řidiči, jak vyplývá ze statistik, by prevence měla směřovat ke zvýšení jejich teoretických a praktických znalostí a vyhledávat další cesty působení vedoucí ke snížení počtu nehod zaviněných touto věkovou skupinou a to moderními metodami a formami.

Organizace výzkumu

Výzkum zahrnoval vybrané skupiny respondentů, jejich počet se různil a to : Žáci základní školy podle počtu žáků ve třídě 4. třída -16 (test č. 1), 5 třída – 23 (test. č. 1), 7.třída - 24 (test č. 2), 8 třída – 23 (test č. 2) a 20 pedagogů. Dále byl proveden výzkum na gymnáziu, kde bylo osloveno 20 studentu, a na odborném učilišti 20 učňů. V rámci bezpečnostních složek byl výzkum proveden u Policie ČR (dopravní služby, pořádková služba) bylo rozdáno 40 dotazníků a u Městské policie – 20 dotazníků. Veřejnosti bylo rozdáno 20 dotazníků. U poslední skupiny byl výběr proveden namátkově a v různých věkových a sociálních skupinách. Časové vymezení průzkumu: červen – říjen 2007.

5.2. Stanovení hypotéz

Na základě příslušné literatury, osobní a profesní zkušeností a teoretické části předkládané bakalářské práce v oblasti významu prevence pro snížení nehodovosti v silničním provozu, jsem stanovil tyto hypotézy:

- H-1** Komplexní systém dopravní výchovy, který by byl součástí školních vzdělávacích programů, je žádoucí.
- H-2** Jednou z možných cest ke snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti silničního provozu je zintenzivnění výchovy mladých, začínajících řidičů. I krátkodobé školení v této oblasti má pozitivní vliv na celkové zvýšení teoretických znalostí a praktických dovedností.
- H-3** Některé metody a formy prevence bezpečnosti silničního provozu používané v současnosti nejsou účinné ani dostatečně efektivní, neodpovídají požadavkům a náročnosti pokročilé motorizace.

5.3 Vyhodnocení dotazníků

Dotazníky (testy) žáků 4-5 tříd, 7-8 tříd základní školy byly orientační a informativní. Cílem nebylo důkladné ověření získaných znalostí žáků dopravní výchovy, nýbrž zda dopravní výchova prováděná školami má svoje opodstatnění, zda komplexní systém dopravní výchovy (ověření hypotézy H-1) je žádoucí a její působení zvyšuje bezpečnost pohybu dětí po pozemních komunikacích v roli chodců a později jako cyklistů (7-8 třída), jaká je propojenost mezi složkami zajišťujícími výchovnou, naukovou a praktickou část.

Žáci základní školy 4. a 5. třída základní školy:

Průzkumu se zúčastnilo 16 žáků 4. třídy, se kterými spolu s rozdáváním dotazníků (testů), pro velký zájem ze strany žáků, se uskutečnila i neplánovaná, neformální beseda trávající 60 minut s 23 žáky 5. třídy základní školy. Počet

otázek 15. Návratnost vyplněných dotazníků 100%. Časové vymezení říjen 2007. Výsledky průzkumu byly předány vedení školy.

Vyhodnocení

Na otázku č.1 – **Jaký je význam slova prevence:** předem učiněné opatření, které nás má chránit.

4 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	15	1
procenta	93,75	6,25

5 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	15	7	1
procenta	65,21	30,43	4,34

Na otázku č.2 – **Co to znamená, když se řekne prevence v dopravní výchově:** opatření, které nás má chránit před nehodou.

4 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	15	1
procenta	93,75	6,25

5 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	20	3	
procenta	86,95	13,04	

Na otázku č.3 – **Jaká barva oděvu, aktovky, případně i obuvi je pro náš bezpečný pohyb v silničním provozu nejvhodnější:** žlutá, bílá, červená.

4 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	15	1
procenta	93,75	6,25

5 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	22	1	
procenta	95,65	4,34	

Na otázku č.4 – **Účastníky silničního provozu jsou:** všichni, kdo se pohybují po ulici nebo silnici.

4 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	5	9
procenta	31,25	56,25

5 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	16	7	
procenta	61,56	30,43	

Na otázku č.5 – **Výstražných, zákazových a příkazových značek jsou povinni dbát:** všichni účastníci silničního provozu.

4 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	7	9
procenta	43,75	56,25

5 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	20	3	
procenta	86,95	13,04	

Na otázku č.6 – **Chceš-li přejít ulici nebo silnici, který způsob zvolíš:** rozhlédneš se nejprve vlevo, poté vpravo, a když nic nejede urychleně přecházíš.

4 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	13	3
procenta	81,25	18,75

5 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	17	6	
procenta	73,91	26,08	

Na otázku č.7 – **Když svítí na semaforu pro chodce červené světlo a po silnici nejede žádné vozidlo:** ukázněně vyčkáš až se rozsvítí zelené světlo a poté přejdeš.

4 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	16	
procenta	100	

5 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	21	2	
procenta	91,30	8,69	

Na otázku č.8 – **Sáňkovat nebo lyžovat můžeš:** mimo vozovku tam, kde nechodí chodci a kde není nebezpečí, že bychom mohli do vozovky vjet.

4 třída	Odpověď	
	správná	špatná
počet	15	1
procenta	93,75	6,25

5 třída	Odpověď		
	správná	špatná	neodpověděl
počet	21	2	
procenta	91,30	8,69	

Na otázku č.9 – **Cyklista při jízdě na pozemní komunikaci:** nesmí jet v žádném případě bez držení řídítek.

4 třída	Odpověď	
	správná	špatná
počet	14	2
procenta	87,5	12,5

5 třída	Odpověď		
	správná	špatná	neodpověděl
počet	18	4	1
procenta	78,26	17,39	4,34

Na otázku č.10 – **Tato dopravní značka (vyobrazení DZ „P2 – Hlavní pozemní komunikace“) znamená:** hlavní pozemní komunikace.

4 třída	Odpověď	
	správná	špatná
počet	14	2
procenta	87,5	12,5

5 třída	Odpověď		
	správná	špatná	neodpověděl
počet	10	2	1
procenta	43,47	8,69	4,34

Na otázku č.11 – **Do úseku označeném touto dopravní značkou (vyobrazení DZ „B8 – Zákaz vjezdu jízdních kol“):** je zakázán vjezd cyklistům.

4 třída	Odpověď	
	správná	špatná
počet	5	11
procenta	31,25	68,75

5 třída	Odpověď		
	správná	špatná	neodpověděl
počet	10	13	
procenta	43,47	56,52	

Na otázku č.12 – **Má příkaz této dopravní značky (vyobrazení DZ „P4 – Dej přednost v jízdě“):** dát přednost všem vozidlům jedoucím po hlavní komunikaci.

4 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	10	6
procenta	62,5	37,5

5 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	13	4	
procenta	53,52	43,47	

Na otázku č.13 – **Bezpečnému dopravnímu chování tě naučili**

4 třída	Odpověď			
	<i>rodiče</i>	<i>škola</i>	<i>kamarádi</i>	<i>škola a rodiče</i>
počet	10	3		3
procenta	62,5	18,75		18,75

5 třída	Odpověď				
	<i>rodiče</i>	<i>škola</i>	<i>kamarádi</i>	<i>Rodiče a škola</i>	<i>Rodiče, škola, kamarádi</i>
počet	8	1		11	3
procenta	34,78	4,34		47,82	13,04

Na otázku č.14 – **Zúčastnil by jsi se dopravní výchovy i mimo výuku školy**

4 třída	Odpověď		
	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>nevím</i>
počet	5	6	5
procenta	31,25	37,5	31,25

5 třída	Odpověď		
	ano	ne	nevím
počet	8	3	12
procenta	34,78	13,04	52,17

Na otázku č.15 – **Má vaše škola dopravní hřiště, nebo v rámci výuky dopravní výchovy na takové hřiště docházíte**

4 třída	Odpověď	
	ano	ne
počet	5	11
procenta	31,25	68,75

5 třída	Odpověď	
	ano	ne
počet	16	7
procenta	69,56	30,43

Vycházíme-li z celkových odpovědí a jejich analýzy je zřejmé, že děti této věkové skupiny znají význam prevence a před čím je chrání (ot. č. 1,2). Zajímavé ovšem je, že perfektní znalost prokázaly děti 4. třídy 93,75%, zatím co děti 5 třídy pouze 65,21%, ale před čím je prevence chrání v silničním provozu znalo 93,75% dětí 4. tříd a 86,95% dětí 5. tříd. Z celkem 39 dětí (16 – 4. třída, 23 – 5. třída) 30 odpovědělo správně (76,92%), 8 odpovědělo nesprávně a 1 dítě z 5. třídy neodpovědělo.

Dále mě zajímalo s ohledem na vzrůstající počet nehod dětí nebo způsobených dětmi, jak si dítě počíná jako chodec (ot. č. 3-7). Z celkového počtu 39 testovaných dětí (počet testovaných 39 zůstane stálý a výchozí) znalo barvy oděvů, aktovky i obuvi nejvhodnější pro bezpečný pohyb v silničním provozu, kdy 37 dětí volilo správně žlutou, bílou, červenou tj. 94,87%. Samotný pojem „účastník silničního provozu“, byl jak se ukázalo málo zřetelný. Správně odpovědělo jen 5 žáků 4. třídy, v 5. třídě vysoce převažovaly odpovědi správné (16 - správně, 7 - nesprávně). Celkově si s touto otázkou správně poradilo 53,84% testovaných.

O tom, že výstražných, zákazových a příkazových značek jsou povinni dbát všichni účastníci silničního provozu (ot. č. 5) jsou více poučeni žáci 5. tříd, kteří také správně porozuměli pojmu „účastník silničního provozu“ 20 správných odpovědí z 23 než žáci 4. třídy, kterým zřejmě pojem nebyl jasný, a kde převažovaly odpovědi špatné 9 na 7 správných ze 16. Celkově správně na tuto otázku odpovědělo 69,23% testovaného vzorku. Znalost dětí o správném přecházení vozovky byla 100% u žáků 4. tříd, v 5. třídě byly dvě odpovědi nesprávné. V tomto případě však šlo o 2 hyperaktivní děti s touhou zviditelnit se, které buď otázky nezodpověděly nebo jak se domnívám úmyslně špatně. Z celkového vzorku 94,87% ví jak správně komunikaci přecházet. Znalost dětí, kde smí bezpečně sportovat (92,30%), by zaručovala jejich bezpečnost z hlediska dopravního provozu. Poučení v tomto směru jsou zřejmě mnohem razantnější. Rodiče zde působí mnohem více v preventivním smyslu slova, upozornění jsou častější a naléhavější, obava je v tomto směru u rodičů větší a rovněž škola (dopravní výchovou) zde sehrává pozitivní úlohu. Pokyny ke správnému přecházení se musí neustále opakovat, aby se staly trvalým návykem, především systémem důrazných napomenutí při společném pohybu v podmínkách silničního, zejména městského silničního provozu, nebo upozorněním na nesprávné přecházení při výuce na dopravním hřišti.

Dítě jako cyklista si v městském provozu už není tak zcela jisté (ot. č.9). Vyplývá to z toho, že jízdní kolo z hlediska bezpečnosti dítěte není vhodným dopravním prostředkem a počet cyklostezek v nejbližším okolí není dostatečný, pokud vůbec je. To se týká i dopravních značek (ot. č. 10-13) v 82% vědí, že nesmí jet v žádném případě bez držení řidítek jízdního kola, 61,53% zná dopravní značku hlavní pozemní komunikace, ale 24 dětí z 39 nepozná co znamená dopravní značka zákaz vjezdu cyklistům (61,53%) a 41% nezná dopravní značku „Dej přednost v jízdě“. Větší znalost by přinesla praktická zkušenost a je to otázka dopravní výchovy a dopravních hřišť, aby městským dětem tuto možnost poskytla. Budování cvičných dopravních hřišť je stále ještě velkým dluhem, který v tomto ohledu zejména vůči dětem žijícím ve městě na mnoha místech ještě máme.

Souhlasit se samostatnou jízdou 10-letého dítěte (předpisy to dovolují) v městském provozu bez důkladné praktické zkušenosti, techniky jízdy a rutinního zvládnutí některých dopravních pokynů a odpovídající reakce na ně, jsou v oblasti dopravní výchovy značné rezervy a nepomohou zde ani občasné besedy či akce, ale cílevědomá a soustavná výchova na cvičných dopravních hřištích. A to se týká zejména skupiny dětí a mládeže do 18 let.

Proto otázky č. 14 a 15 směřovaly do této oblasti a týkaly se zájmu dětí o dopravní výchovu mimo výuku školy, počet a frekvenci návštěvnosti dětí na dopravních hřištích. I mimo výuku ve škole by mělo zájem o dopravní výchovu 33,3% dětí a ještě větší počet tvořilo 43,58% váhajících a 23% se vyjádřilo negativně. Z toho vyplývá, že pokud by se z výuky vytvořila zajímavá a přitažlivá činnost část váhajících by se připojila a tato činnost by se mohla stát vhodným naplněním části volného času dětí, snížila by možnosti ohrožení dětí dopravními nehodami, prohloubila by jejich znalosti a to i praktické a zároveň by posloužila reprezentativní a pozitivní roli policie, která by se mohla prezentovat odborným dohledem, a to nejen činných policistů, ale i policistů důchodců již vzhledem k tomu, že nauková část zahrnující výběr pravidel provozu na pozemních komunikacích, by ve větší míře měli zajišťovat nebo alespoň se na ni podílet odborníci, zejména dopravní policisté. Dospět v oblasti dopravní výchovy k podstatně kvalitativnějším výsledkům vyžaduje také intenzivnější spolupráci mezi Policií ČR a školskými orgány na úrovni partnerského projektu, jako je třeba při preventivních aktivitách v oblasti kriminality a ochrany dětí a mládeže. Druhá část, část výchovná je záležitostí školy a rodiny a měla by ve své finální podobě vést k návyku dodržování etických norem chování v širším slova smyslu. Z pedagogického hlediska musí dopravní výchova přispět k tomu, aby děti získaly schopnost obezřetného a sebejistého chování v silničním provozu a tím ochránily svoje zdraví (potvrzení H-1).

Již v teoretické části své práce jsem poukazoval na spojení rodinné výchovy a na ni navazující dopravní výchovu, systém rodina – škola. Otázka (č. 13) Bezpečnému dopravnímu chování tě naučili... pokládám v systému hierarchie

položených otázek za podstatnou. Potvrdila fakt, že základ dopravní výchově je v rodině podle 10-11 letých dětí a to 46,15%, dále 53,84% uvedlo rodinu a školu, 2,56% jenom školu. Tyto výsledky potvrdily, že komplexní systém dopravní výchovy do školy patří a je žádoucí. (Potvrzení H-1).

Žáci základní školy 7. a 8. třída:

Průzkumu se zúčastnilo 24 žáků 7. třídy a 23 žáků 8. třídy základní školy. Test byl rozdělen na okruh otázek o prevenci (ot. 1-2), žaka jako cyklisty (ot. 3-9), znalost dopravních značek (ot. 10-13), bezpečnému dopravnímu chování (ot. č. 13-16). Návratnost vyplněných testů 100%. Časově vymezení průzkumu říjen 2007. Výsledky průzkumu byly předány vedení školy.

Vyhodnocení

Na otázku č.1 – **Jaký je význam slova prevence** : předem učiněné opatření, které nás má chránit.

7 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	22	2	
procenta	91,66	8,33	

8 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	22	1
procenta	95,65	4,34

Na otázku č.2 – **Prevence v dopravě**: opatření, které nás má chránit před nehodou.

7 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	23	1	
procenta	95,83	4,16	

8 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	21	2
procenta	91,30	8,69

Na otázku č.3 – **Účastníky silničního provozu:** všichni, kdo se pohybují po ulici nebo silnici.

7 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	14	10	
procenta	58,33	41,66	

8 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	13	10
procenta	56,52	43,47

N otázku č.4 – **Po kterém okraji silnice musíme jít, jdeme-li s několika kamarády:** po levém a vždy nejvíce dva vedle sebe.

7 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	8	16	
procenta	33,33	66,66	

8 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	11	12
procenta	47,82	52,17

Na otázku č.5 – **Samostatně smí cyklista mladší deseti let jezdit:** pouze na hřišti, kam je vjezd všem vozidlům zakázán.

7 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	5	18	1
procenta	20,83	75	4,16

8 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	9	14
procenta	39,13	60,86

Na otázku č.6 – **Cyklista při jízdě na pozemní komunikaci:** nesmí jet v žádném případě bez držení řidiček.

7 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	24		
procenta	100		

8 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	21	2
procenta	91,30	8,69

Na otázku č.7 – **Jede-li po pozemní komunikaci skupina cyklistů:** musí jet cyklisté po jednom za sebou.

7 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	22	2	
procenta	91,66	8,33	

8 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	22	1
procenta	95,65	4,34

Na otázku č.8 – **Při vyjetí od okraje vozovky:** musí dát cyklista znamení o změně směru jízdy a dát přednost všem vozidlům jedoucím stejným směrem.

7 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	11	11	2
procenta	45,83	45,83	8,33

8 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	12	11
procenta	52,17	47,82

Na otázku č.9 – **Kdy je nutno rozsvítit světla na jízdním kole:** za snížené viditelnosti, za soumraku, ve tmě, v mlze.

7 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	24		
procenta	100		

8 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	20	3
procenta	86,95	13,04

Na otázku č.10 – **Touto dopravní značkou (vyobrazení DZ „A12 – Pozor děti“)** je řidič upozorněn na úsek pozemní komunikace: hrozí možnost vstupu dětí do vozovky.

7 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	20	4	
procenta	83,33	16,66	

8 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	16	7
procenta	69,56	30,43

Na otázku č.11 – **Tato dopravní značka (vyobrazení DZ „C8b – Konec stezky pro cyklisty“) upozorňuje: na konec stezky pro cyklisty.**

7 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	6	17	2
procenta	25	70,83	8,33

8 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	7	16
procenta	30,43	69,56

Na otázku č.12 – **Na příkaz této dopravní značky (vyobrazení DZ „P6 – Stůj, dej přednost v jízdě!“) musí cyklista: zastavit a dát přednost v jízdě všem vozidlům jedoucím po hlavní komunikaci.**

7 třída	Odpověď		
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>	<i>neodpověděl</i>
počet	13	11	
procenta	54,16	45,83	

8 třída	Odpověď	
	<i>správná</i>	<i>špatná</i>
počet	16	7
procenta	69,56	30,43

Na otázku č.13 – **Bezpečnému dopravnímu chování tě naučili**

7 třída	Odpověď			
	<i>rodiče</i>	<i>škola</i>	<i>kamarádi</i>	<i>škola a rodiče</i>
počet	14	4		6
procenta	58,33	16,66		25

8 třída	Odpověď				
	<i>rodiče</i>	<i>škola</i>	<i>kamarádi</i>	<i>Rodiče a škola</i>	<i>Rodiče a kamarádi</i>
počet	8	2		12	1
procenta	34,78	8,69		52,17	4,34

Na otázku č.14 – **Zúčastnil by jsi se dopravní výchovy i mimo výuku školy**

<i>7 třída</i>	<i>Odpověď</i>		
	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>nevím</i>
počet	3	4	17
procenta	12,5	16,66	70,83

<i>8 třída</i>	<i>Odpověď</i>		
	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>nevím</i>
počet	7	2	14
procenta	30,43	8,69	60,86

Na otázku č.15 – **Má vaše škola dopravní hřiště, nebo v rámci výuky dopravní výchovy na takové hřiště docházíte**

<i>7 třída</i>	<i>Odpověď</i>	
	<i>ano</i>	<i>ne</i>
počet	3	21
procenta	12,5	87,5

<i>8 třída</i>	<i>Odpověď</i>	
	<i>ano</i>	<i>ne</i>
počet	4	19
procenta	17,39	82,60

Na otázku č.16 – **Myslíš si, že by výuka na dopravním hřišti měla vliv na tvé chování v silničním provozu**

<i>7 třída</i>	<i>Odpověď</i>		
	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>nevím</i>
počet	9	4	4
procenta	37,5	45,83	16,66

8 třída	Odpověď		
	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>nevím</i>
počet	17	1	5
procenta	73,91	4,34	21,73

Průzkumový vzorek, společná skupina 47 žáků 7 a 8 třídy základní školy (druhý stupeň) věk 13 – 14 let. Otázky (celkem 16) sledovaly určité okruhy, které souvisí s H-1. Význam prevence – znalost mezi 92-96% (ot. č. 1, 2), znalost základních předpisů a dopravních značek pro bezpečnou jízdu cyklisty na pozemních komunikacích (ot. č. 3 – 12). Tento nejširší okruh proto, že mladí cyklisté se pro povrchní znalost dopravních značek a předpisů dostávají opakovaně do vážných problémových situací, které mohou nejen ohrozit, ale i ukončit jejich život. Na pozemních komunikacích jsou mezi účastníky silničního provozu tou nejohroženější skupinou. Připočteme-li k tomu i vlastnosti typické pro jejich věk, neuváženost, lehkomyšlnost, falešné sebevědomí a snahu zviditelnit se, musí se počítat i s tím, že přesná pravidla jim mohou být známa, ale ne všeobecně respektována. Výzkum přinesl i další zajímavé poznatky. Na otázku č. 3, kdo jsou účastníci silničního provozu odpovědělo správně 93,61% žáků, ale na otázku, po kterém okraji vozovky musejí jít, jdou-li s několika kamarády (ot. č. 4) odpovědělo správně ani ne polovina oslovených (40,42%). Ještě menší procento odpovědí bylo správných na otázku, kde samostatně cyklista mladší deseti let může jezdit (ot. č. 5). Že se nesmí jezdit bez držení řidiček (ot. č. 6) vědělo takřka 100%, ale že samostatně smí jezdit cyklista mladší deseti let pouze na hřišti, kam je vjezd všem vozidlům zakázán (ot. č. 5) vědělo přibližně 30% - 14 žáků z 47. Neznalost, nebo nerespektování tohoto dopravního omezení potvrzuje i počet cyklistů mladších deseti let jezdících po komunikacích, často ve větších skupinách. Děti nejsou ohroženy jen střety a kolizemi s automobily, ale jsou to i rizikové psychické faktory u dětí, které mají podstatný vliv při vzniku úrazů na pozemních komunikacích. Tento fakt vyplývá ze samé podstaty psychiky dítěte. Dítě může být hyperaktivní (hyperaktivní syndrom se projevuje i v období mezi 8-

10 rokem věku), nebo to může být typ dítěte úzkostného, bázlivého a tento povahový rys ústí i do podoby nerozhodné a nepohotové reakce jak v kritických situacích, kdy jsou vystaveny zvýšené psychické zátěži, nebo ji musí řešit rychle. Časový faktor, který hraje v bezpečnosti silničního provozu podstatnou roli, má v nesoustředěné a neadekvátní reakci na řešení vzniklé situace velmi tragické důsledky.

87 – 100% dětí ví, kdy je třeba na kole rozsvítit světlo (ot. č. 9), ale necelé polovině (přibližně 49%) dětí je známo, že při vyjetí od okraje vozovky musí dát znamení o změně směru jízdy a přednost v jízdě všem vozidlům jedoucím stejným směrem (ot. č. 8). A porušení právě tohoto dopravního předpisu je příčinou častých nehod (je to častá chyba i dospělých cyklistů), kdy cyklista na jízdním kole prudce a bezohledně vjede do vozovky od okraje chodníku, nebo i z chodníku a ze strany řidiče nelze již kolizi zabránit.

Volil jsem 3 dopravní značky (ot. č. 10,11,12), u kterých jsem předpokládal převahu správných odpovědí. Výsledky odpovědí: značkou, kterou je řidič upozorňován na úsek pozemní komunikace, kde hrozí možnost vstupu dětí do vozovky 76,59%, na příkazovou dopravní značku, podle níž musí cyklista (řidič) zastavit a dát přednost v jízdě všem vozidlům jedoucím po hlavní komunikaci 61,7% a pro cyklisty velmi důležitou značku a místo značných nehod, značka konec stezky pro cyklisty poznalo 27,65%. Důvodů proč znalosti takto kolísají může být mnoho. Bylo by mylné hledat problém řešení v nezájmu, nepozornosti, neznalosti, ale musíme jim především vytvářet objektivní podmínky pro spojení naukové a praktické a výchovné části dopravní výchovy. Jak už jsem dříve uvedl není to ovšem záležitost jen finančního krytí, ale také odborného, cíleného, komplexního a permanentního programu prevence, jak by měla být dopravní výchova chápána. Na naukové části, zahrnující výběr pravidel silničního provozu vzhledem k věku dítěte by se ve větší míře měli podílet odborníci, zejména dopravní policisté, stejně jako v části praktické, část výchovná je záležitost školy a rodiny. Opět se tady objevuje problém cvičných dopravních hřišť. Ta jsou pro spojení naukové a praktické části ideální. Na otázku č. 15 má

vaše škola dopravní hřiště, nebo v rámci výuky dopravní výchovy na takové hřiště docházíte zněla odpověď „ne“ v 85,1%. Na další otázku č. 14 zúčastnil by jsi se dopravní výchovy i mimo výuku školy odpovědělo 10 „sedmáků a osmáků“ kladně (21,27%), 6 ne (12,76%) a 31 (65,95%) nevíme. Na otázku č. 16 myslíš si, že by výuka na dopravním hřišti měla vliv na tvé chování v silničním provozu odpovědělo „ano“ 37,5% žáků sedmých a 73,91% žáků tříd osmých.

Provázanost a návaznost dopravní výchovy rodiny a školy nám přiblížily odpovědi na otázku č. 13 – bezpečnému dopravnímu chování tě naučili – prioritně rodina 46,80%, škola 12,76%, škola a rodina 38,29% (potvrzena H-1).

Studenti a učni:

Výzkum formou dotazníků zahrnoval 17 – 18 leté studenty z gymnázia v Praze 4 a učně stejné věkové skupiny z učiliště SOU – Služeb Praha 9, tedy skupiny, která právě získala řidičský průkaz, tedy na mladé řidiče, nebo se přípravou zabývající. Okruhy byly zaměřeny k ověření hypotéz H-2 a H-3. Zajímalo mě počet 18 letých řidičů, o tom jak a často jezdí, mají-li pocit, že v rámci bezpečnosti provozu by se měla věnovat větší péče právě mladým řidičům, jejich názor na řidičský průkaz „na zkoušku“. Dále mě zajímalo (hypotéza H-3) zda a jaké formy a metody prevence bezpečnosti silničního provozu jsou efektivní, jaké na ně nejvíce zapůsobí a ovlivní je a zda prevencí a dopravní výchovou lze přispět ke snížení nehodovosti. Rozdělení na studenty a učně bylo záměrné. Výsledky hodnocení v podstatě potvrdily oprávněnost hypotéz. Počet dotazníků celkem 40.

DOTAZNÍK č.1 (přehled)							
Studenti				Učni			
Osoba:	muž: 9	řidič:7	neřidič: 2	Osoba:	muž: 4	řidič:1	neřidič:3
	žena: 7	řidič:5	neřidič: 2		žena: 8	řidič:	neřidič:8
Bydliště:	město: 16		obec: 0	Bydliště:	město:10		obec:2
Vlastník:	auto: 3	četnost		Vlastník:	auto: 1	četnost	
		jízd:	denně			jízd:	denně
	motocykl: 0				motocykl:0		
	Jízdní				Jízdní		
	kolo:	13	příležitostně		kolo:	8	2xtýdně

Sledovaná skupina respondentů jsou začínající řidiči (nebo přípravu na získání řidičského průkazu plánují). Jak vyplývá z přehledu, majitelé vlastních vozů jezdí denně, ostatní si auto půjčují od rodiny, 1 student sice vlastní řidičský průkaz, ale nejezdí. S propůjčenými automobily jezdí 1 – 2 krát týdně. Procentuálně v této sloučené skupině z 28 tvoří řidiči 46,6%.

Přípravu na roli řidiče absolvováním autoškoly nepovažuje za dostatečné 10 studentů a 6 učňů tj. 57,14% dotázaných. Všichni se shodují (plných 100%) v názoru, že mladým začínajícím řidičům by se měla věnovat větší péče. 9 studentů z toho 6 žen a 3 učni a 2 učnice 71,42% uznává, že i krátkodobé školení a instruktáž typu „škola smyku“, „jízda v noci, mlze apod.“ má vliv na zvýšení znalostí a praktických dovedností. Této možnosti by vzhledem ke zřejmému finančnímu a časovému zatížení využilo 53,57%. Sám jsem byl překvapen, že 92,85% mladých lidí souhlasí s řidičským průkazem na zkoušku (26 z 28, 1 nesouhlasí, 1 neodpověděl). (hypotéza H-2 potvrzena).

Další okruh otázek byl zaměřen na prevenci (hypotéza H-3)

Na otázku, zda prevencí a to zejména dopravní výchovou lze přispět ke snížení nehodovosti odpovědělo souhlasem 9 studentů a 9 učňů 64,28%. Předpokládal jsem procento daleko vyšší, ale z přehledu nejúčinnějších forem prevence bezpečnosti, které nejvíce působí na řidiče a ovlivňuje jejich dopravní chování a

způsob jízdy považuje 70,57% bezpečnostní akce policie typu „Kryštof“ – 22 z 28 dotázaných. Za neúčinnější akce považují: vizuální pořady – 50%, týdny bezpečnosti a nárazové akce policie – 28%, dopravní výchovu 10,71%, poslechové pořady – 10,71%, odměňování a oceňování řidičů – 3,75%. Plakáty, letáky a knižní materiál s dopravní tematikou – 0%.

Některé prostředky prevence pro snížení nehodovosti již nejsou tak účinné, moderními metodami a aktivními metodami – dramatizací, simulací, vzdělávacími hrami, by vliv a účinnost prevence vzrostl (82,14% respondentů).

Komplexní systém dopravní výchovy jako součást školních vzdělávacích programů středních škol neupřednostňuje 57,14% studentů a učňů.

Součástí dotazníků byl i prostor pro vlastní názory a návrhy respondentů ke zlepšení prevence bezpečnosti dopravy a snížení počtu nehod na pozemních komunikacích. Vyjádřilo se 7 – učňů – 25% a 3 studenti 10,71%. Názory a návrhy (shrnutí) :

učni - nesnižovat rychlost, ale za její překročení vysoké pokuty více kontrol a větší počet policistů v terénu.

studenti - instruktáž - jízda v extrémních situacích, škola smyku

více kontrol a větší počet policistů v terénu, více bezpečnostních akcí pořádaných policií

vyšší pokuty, omezení kamionové dopravy

I když nelze výsledky průzkumu tohoto formátu zevšeobecňovat je zřejmé, že dnešní mladí lidé preventivně represivní působení v rámci bezpečnosti dopravy a snižování počtu nehod nejen přijímají, ale preferují.

Stojí za úvahu, zda do výuky autoškol nezařadit i instruktáže jízdy v extrémních situacích, jejich absolvování stanovit povinně pro řidiče do 20 let a finančně je zvýhodnit. Od 20 let by forma výuky byla dobrovolná a ve finanční relaci jako v současnosti.

Pedagogové

Vypěstování správných návyků od raného věku je úkolem rodičů, úkolem fungující rodiny. Jaké povinnosti bychom měly vymezit v působení námi prezentované dopravní výchově ? Jde o vybavení dětí takovými znalostmi, které by se fixovaly jako návyky v silničním provozu s ohledem na to, že samotné vnímání silničního provozu je u dítěte odlišné od dospělých. Tuto fixaci si dítě prohlubuje v mateřské škole.

Jako každá výchova, tak i výchova dopravní musí respektovat vývojová období dítěte a adekvátně volit přístupy pro účinné působení. Vstupem dítěte do školy nastává nová etapa. Začíná se vytvářet vědomí vlastní odpovědnosti a do okruhu výchovných vlivů vstupuje profesionální vychovatel – pedagog (učitel). Získání nových zkušeností nyní závisí na výchovném trojúhelníku rodiče – dítě – škola. Ve většině případů už od první třídy se dítě stává samostatným účastníkem silničního provozu. Ve starším školním věku, jedenáct až patnáct let se ocitá v roli chodce a cyklisty, tedy v plném slova smyslu účastníkem silničního provozu. Proto se domnívám, že systém dopravní výchovy na základních školách, a to na prvním i druhém stupni, včetně gymnázia a škol, kde 10 – 15 leté děti jsou součástí výchovného procesu je více než potřebný. Již z toho důvodu, že v určitých případech (viz test č. 1-2), je to samotná škola, která mu předá informace, méně už praktické zkušenosti.

K tomuto tématu byly zaměřeny dotazníky, respondenty byli pedagogové – učitelé. Obsahoval 9 otázek a prostor pro vyjádření vlastního názoru nebo návrhu. Bylo rozesláno 20 dotazníků, návratnost 50%. Průzkum proveden v měsíci září 2007.

Zúčastnilo se 10 pedagogů, 2 učitelé a 8 učitelek, z tohoto 8 učilo na prvním stupni, 2 na druhém stupni základní školy, všichni s pedagogickou praxí nad 15 let. Základní škola Chvaly Praha 9.

90% pedagogů souhlasilo s tím, že problematika dopravní výchovy na školách zahrnuje širokou sféru vzájemně propojených činitelů výchovy jako celků

a 100% s tím, že přístupy a postupy výchovy žáků ve vztahu k silničnímu provozu jsou stejně náročné jako didaktická stránka edukačního procesu a vyžaduje kompetence nejen odborné, metodické ale i pedagogicko-psychologické, komunikativní, organizační atd. Na otázku zda pomůcky, které jsou nepostradatelné pro vedení výuky dopravní výchovy jsou zajišťovány dostatečně nebo nedostatečně odpovědělo 9 z 10 dotázaných, že jsou pro kvalitní výuku zajišťovány nedostatečně včetně financování. Pouze 3 považují současný systém za dostatečný, 7 předpokládá, že současný systém dopravní výchovy by se měl zkvalitnit a prohloubit. Přes výše zmíněné výhrady jsou všichni přesvědčeni, že by měl i nadále zůstat součástí školních vzdělávacích programů, protože v prevenci nehod má komplexní systém dopravní výchovy klíčový význam. Je dlouhodobý a systematický a návratnost vynaložených finančních prostředků se zúročí ve snížení nehodovosti všech účastníků silničního provozu. Vyjádření a návrhy:

- častější návštěvy dětských dopravních hřišť, které prohloubí spojení teorie a praxe
- větší zapojení policie
- budování většího počtu přechodů v blízkosti škol zajišťujících bezpečné přechody škol.

Cestou prohloubení účinnosti dopravní výchovy na školách je možná jen za úzké spolupráce státní správy školy a policie.

Policie ČR a Městská policie

Do průzkumu v oblasti prevence pro snížení nehodovosti v silničním provozu musí být jako její důležitá složka zahrnuta sankčně preventivní činnost policie a proto je třeba do ní zapracovat názory policistů, kteří jsou profesně spjati i s touto problematikou. Použil jsem opět metodu dotazníku, který obsahoval 13 otázek rozdělených do následujících okruhů: - komplexní systém dopravní výchovy, který by byl součástí školních vzdělávacích programů, - názory na

prohloubení teoretických a praktických znalostí v rámci preventivní péče o mladé řidiče, včetně řidičského průkazu „na zkoušku“, - na účinnost některých forem – prostředků ovlivňujících dopravní chování účastníků silničního provozu a zároveň jsem je požádal o návrhy vedoucí ke zlepšení prevence z hlediska jejich dlouholeté praxe.

Respondenty se stalo 40 policistů dopravní a pořádkové služby Policie ČR a 20 strážníků Městské policie Praha. Návratnost 45% u policistů, 35% u strážníků. Časové vymezení říjen 2007.

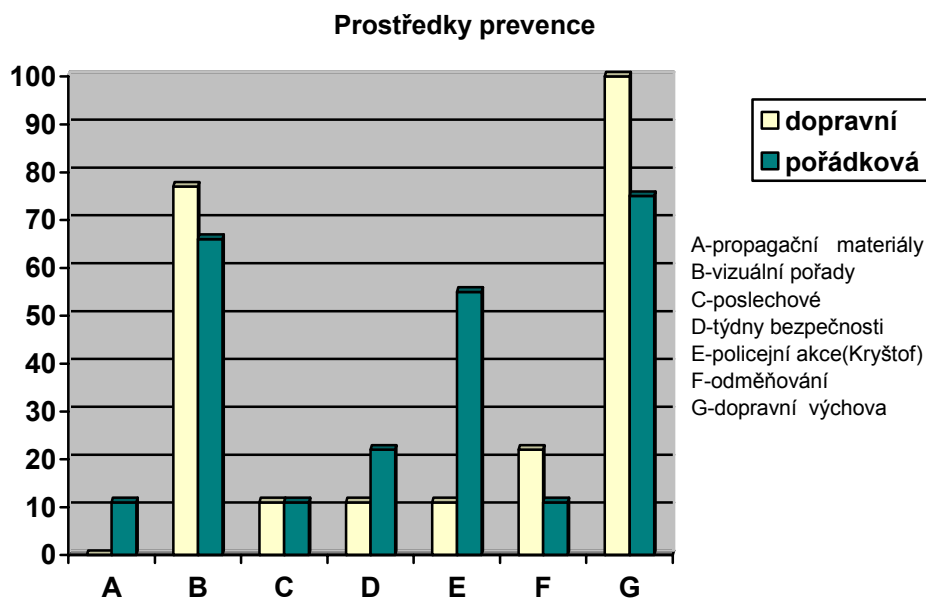
Policie ČR dopravní služba: respondenti – 1 žena a 8 mužů v průměru více jak s 15-ti letou praxí a ve věku nad 25 let, (vzorek A) celkem - 9 respondentů. Pořádková služba 2 ženy a 7 mužů se stejnou délkou praxe a věkem, (vzorek B) celkem - 9 respondentů. Preventivní akce a dopravní výchova přispívá ke snížení nehodovosti (88,8% dopraváků a 77,7% policistů pořádkové služby), ovšem některé prostředky, které se používají ji neodpovídají požadavkům současné doby (77,7% A, 44,4% B). Jaké prostředky preventivního působení považují za nejúčinnější a které podle jejich názoru jsou nejvíce schopny ovlivnit dopravní chování účastníků silniční dopravy ukazuje graf č.1.

Zákon č.361/2000 Sb. ukládá policii provádět prevenci. V tomto případě by se mohlo i zvýšit procento zainteresovaných policistů na dopravní výchově v rámci výchovného programu škol (na nedostatečné propojení si stěžuje většina pedagogů). 88,8% A a 77,7% B souhlasí a jsou přesvědčeni, že pokud má dopravní výchova přispívat ke snižování počtu nehod a zlepšení dopravního chování je třeba začít s výchovou v rodině a pokračovat v MŠ a zejména ZŠ a proto je potřebné aby systém dopravní výchovy byl součástí školních vzdělávacích programů a považují ho A i B v 88,8% za žádoucí. Ale 8 policistů dopravních a 7 pořádkových z 9 nepovažuje za dostatečný. Názor policistů na další proškolení mladých a začínajících řidičů ať už formou krátkodobých instruktáží, školení, kursů, které by prohloubily jejich teoretické znalosti a především praktické zkušenosti je jednomyslně doporučující.

Dopravní nehody a úrazy dětí v silničním provozu jsou i pro policisty v rutinní práci silně deprimující. I přes své běžné kontrolní činnosti mohou provádět výchovu dospělých – rodičů, apelací na jejich odpovědnost za bezpečnou jízdu a zdraví svých potomků s tím, že pokud znění zákona nerespektují, jejich chování může, a také mnohdy má, vážné negativní důsledky.

Absolvování autoškoly nepovažuje za dostatečnou průpravu pět policistů a pro zvýšení bezpečnosti provozu a snížení počtu nehod by se mladým a začínajícím řidičům měla věnovat větší pozornost jednomyslně A, B 100%. Také s vydáváním řidičských průkazů „na zkoušku“ souhlasí 88,8% A a 77,7% B respondentů. Rozcházejí se jen v názoru na dobu jejího trvání. Nejčastěji 24 měsíců, dále 12 a 6 měsíců.

Bodový systém hodnotí jako přínos pro prevenci bezpečnosti silničního provozu 44,4% A a 55,5% B. Jak vidno i mezi policisty je názor na jeho význam pro prevenci nejednotný.



Vlastní názory a návrhy dopravních, pořádkových policistů i městských strážníků předkládám (neupravováno a bez komentáře).

- větší dosah dopravní policie na silnicích, kontakt osobní ne kamery
- větší odpovědnost rodičů a jejich výchova. Trestní odpovědnost rodičů za škody páchané dětmi
- zlepšení infrastruktury
- získat pro práci policistů tolik lidí, aby jich více mohlo sloužit v terénu
- bezpečnostní situace navazuje na morálku, úctu k zákonům atd. Je nutné se snažit změnit společenské klima v tomto směru
- bodový systém, který by měl být přínosem pro bezpečnost je v současné době špatně nastaven, některé příčiny nehod nepostihuje
- závažné dopravní přestupky 3x a dost, odebrání ŘP na 10 let za smrtelnou nehodu způsobenou řidičem, tvrdý postih za požití alkoholu za volantem, rozšířit kamerový systém
- zrušit pokutové bloky, nahradit je systémem, že policista na místě uloží pokutu, kterou řidič zaplatí na příslušném úřadě (magistrátu)
- větší nároky na řidiče už při přijímání do autoškol, vstupní psychologické testy jako ve Velké Británii a ŘP na zkoušku
- za každou vážnou dopravní nehodu zadržet ŘP, absolvovat povinné školení řidiče v délce 50 hodin a 10 hodin praxe
- prohloubit dopravní výchovu na školách
- rychlé vyřízení přestupku
- pokud řidič nemá na pokutu na místě zabavit věci – autorádio
- více hlídek v provozu, větší osobní kontakt, více bezpečnostních akcí sledující vždy konkrétní účel

Městská policie

se podílí na prevenci snižující nehodovost na pozemních komunikacích, podle plánů a potřeb zřizovatelů a obyvatel.

Z 20 rozeslaných dotazníků bylo vráceno 7 tj.35%. Otázky (celkem 13) byly stejné jako v dotazníku pro Policii ČR.

Respondenti: 1 žena a 6 mužů

Výsledky dotazníků ve srovnání s výsledky Policie ČR

Porovnání podle otázek podle počtu souhlasících – nesouhlasících.

	<i>1</i>		<i>2</i>				<i>3</i>		<i>4</i>		<i>5</i>		<i>6</i>		<i>7</i>	
	<i>muži</i>	<i>ženy</i>	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>ano</i>	<i>ne</i>
A	8	1	7	2	2	7	8	1	9		1	8	8	1	7	2
B	7	2	7	2	5	4	7	2	9			9	9		7	2
C	6	1	7		4	3	7		7			7	6	1	6	1

	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>		<i>11</i>		<i>12</i>		<i>13</i>	
	<i>délka</i>		<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>ano</i>	<i>ne</i>	<i>ano</i>	<i>ne</i>
A	2 – 1r	R,MŠ,ZŠ	4	5	8	1	1	8	7	2
B	2 – 1r	R,MŠ,ZŠ	5	4	8	1	2	7	4	5
C	1 – ½r	R,MŠ,ZŠ	4	3	6	1	1	5	2	5

A – respondent dopravní policie, B – respondent pořádkové, C – respondent městské

Porovnání podle % výsledků Policie ČR a Městské policie jako celku souhlas / nesouhlas.

Otázka č.	
1	25 respondentů
2	Samostatně
3	84% ano
4	100% ano
5	96% ne
6	92% ano
7	80% ano
8	Délka praxe v měsících, Městská policie navrhuje kratší dobu
9	Shoda v dopravní. výchově rodina-mateřská škola-základní škola,od11-15let na střední škole
10	52% ano 48% ne – názor na přínos bodového systému v prevenci
11	88%
12	80% ne – dopravní systém na školách je dostatečný ano / ne
13	52%

Otázka č.2

Prevenčí, dopravní výchovou lze přispět ke snížení nehodovosti ano 84%. Metody a formy prevence v současnosti ano 16% ne 44%. Druh akcí ovlivňujících účastníky silničního provozu podle předpokládané účinnosti. Za nejúčinnější považuje:

- a) propagační materiály (letáky, plakáty, brožury, billboardy atd.)
- b) vizuální pořady (filmy, záběry z nehod, STOP vysílané v televizi)
- c) poslechové pořady s dopravní tematikou
- d) nárazové akce (týdny bezpečnosti, dny bez aut apod.)
- e) bezpečnostní akce prováděné policií(Kryštof)

f) odměňování řidičů jezdících bez nehod malými pozornostmi, odznáčky, nálepkami na vozidlo

g) cílevědomá dopravní výchova

<i>Dopravní</i> ☐	<i>Pořádková</i> ☐	<i>Městská</i> ☐
g)	b)	g)
b)	e) g)	b)
f)	d)	e)
c) d) e) stejně	a) c) f)	f)

Podle účinnosti preventivního působení: (sestupná tendence)

☐ hodnotí nejvýše dopravní výchovu

- vizuální pořady
- odměňování
- poslechové pořady (besedy), nárazové akce, bezpečnostní akce (Kryštof)

☐ hodnotí nejvýše vizuální pořady

- bezpečnostní akce prováděné policií (Kryštof), dopravní výchovu
- nárazové akce
- poslechové pořady, propagační materiály, odměňování řidičů

☐ hodnotí nejvýše dopravní výchovu

- vizuální akce
- bezpečnostní akce typu Kryštof
- odměňování řidičů

Veřejnost

Bezpečnost v silniční dopravě je jednou z hlavních starostí obyvatel v Evropě a může se stát tou nejdůležitější. Vyplývá to např. z francouzské ankety roku 2001, kdy Francouzi uvádějí dopravní bezpečnost na prvním místě (před těžkou nemocí a starostmi o zajištění existenčních podmínek). Podle evropské statistiky je každý třetí člověk v průběhu života zraněn při dopravní nehodě.²⁷

Z mého vlastního průzkumu významu prevence pro bezpečnost dopravy se všichni respondenti stali účastníky nebo svědky dopravní nehody a všichni tím byli silně ovlivněni. Byla to i jedna z otázek, které jsem jim položil.

Oslovil jsem 20 respondentů návratnost dotazníků byla 50 %. Časový termín září – říjen.

Dotazník obsahoval 11 otázek. Odpovědělo 5 mužů a 5 žen ve věku 2 do 25 let, 3 nad 25 let, 4 nad 45 let, 1 nad 60 let. Nejvyšší vzdělání bylo středoškolské, 8 bydlelo ve městě, 2 v obci z celkového počtu 10, bylo 9 řidičů z toho 1 řidič z povolání, 1 neřidič. Z toho vyplývá, že naše společnost je silně motorizovaná. Do zaměstnání a denně používali vozidlo 3 řidiči, ostatní několikrát týdně. Frekvence činila od 2 až 4 jízd týdně. 2 řidiči vlastnili ŘP rok, 7 kolem 10 let, 1 28 let a druhý byl řidičem 55 let. O věk řidičů a dobu vlastnictví řidičského průkazu jsem se zajímal z důvodů jejich praktických zkušeností, že prevencí a hlavně její částí lze přispět ke snížení nehodovosti mi potvrdili všichni respondenti (100%). Také 100% souhlasilo s dopravní výchovou jako součástí školních vzdělávacích programů, která musí nutně navazovat na výchovu v rodině a mateřské škole a podle názoru veřejnosti zejména v období školní docházky. Proto také cílevědomou dopravní výchovu řídí, nebo ji uvádí na prvním místě nejúčinnějších metod prevence vedoucí ke snížení nehodovosti (H1).

Názor respondentů na další metody a formy prevence používané v současnosti je „půl na půl“. 50% je považuje za moderní, 50% je nepovažuje za dostatečné. Jednoznačně vedle dopravní výchovy vedou vizuální pořady (8),

²⁷ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J.: *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*, 1. vyd., Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006, s. 8. ISBN 80-246-1096-5

bezpečnostní akce typu Kryštof (5), odměňování řidičů (4), poslechové pořady a nárazové akce (2). Za nejméně účinné nebo neúčinné považovali letáky, plakáty, brožury, billboardy (H3).

Názory a návrhy týkající se prevence bezpečnostní situace a snížení počtu nehod. (neupravováno, bez komentáře)

- posílení dopravní policie dostatečným počtem policistů
- větší počet bezpečnostních akcí dopravní policií
- řidič se musí umět ovládat za každé situace a usedat za volant zdravý, jinak ať tam neleze
- na základních školách předmět dopravní výchova 1x týdně, ne ve spojení s ostatními předměty
- větší nároky na vstup do autoškoly

Potvrzení hypotéz

Hypotéza 1 – byla potvrzena

Hypotéza 2 – byla potvrzena

Hypotéza 3 – byla potvrzena

6. Nové možnosti celkového řešení

Návrh opatření směřujících ke snížení nehodovosti.

Oblast dopravní výchovy

- větší zainteresovanost Policie ČR a Městské policie na naukové a praktické části výuky DV, účast rodičů
- ve spolupráci státní správy, podnikatelů v oblasti dopravy, školy a podpory Ministerstva školství vybudovat větší počet dětských cvičných dopravních hřišť a jejich vybavenost
- vymezit prostory – areály pro jízdy řidičů malých motocyklů za úhradu a s odborným dozorem
- zajistit dopravní výchovu formou zájmové činnosti ve volném čase
- umožnit a zvýšit počet návštěv DDH pro každou třídu a pobyt na hřišti spojit s výukou teorie 1x měsíčně, zvýšit počet dopravních pomůcek

Mladí a začínající řidiči

- zvýšit náročnost na výběr řidičů již při vstupu do autoškoly
- společné testy s dopravním psychologem
- podporovat autoškoly s kvalitní výukou a eliminovat počet těch, jejichž absolventi mají časté nehody z neznalosti
- zvýšit počet možností zvyšování odbornosti jak teoretické tak praktické krátkodobými kurzy, instruktážemi apod. školy smykem, jízdy za nepříznivých klimatických podmínek
- řidičský průkaz na zkoušku
- odměňování řidičů Policií ČR nejen pojišťovnami

Ke zvýšení bezpečnosti pohybu na komunikacích

- zařadit nákup reflexních vestiček do základní vybavenosti MŠ

- zabezpečit výstavbu bezpečných přechodů přes komunikace v těsné blízkosti ZŠ (H.Počernice)
- zabezpečit místa přechodů do škol a přechody komunikací se silným provozem v hodinách příchodů a odchodů ze školního vyučování za účasti nejen policistů, ale i rodičů a schopných a odpovědných seniorů
- nerušit autobusová spojení vezoucích žáky do škol
- upravovat nebo jinak zabezpečovat místa častých nehod
- zlepšit infrastrukturu (opravy komunikací, mostů, zátarasy a ochranné pásy proti zvěři)
- větší počet policistů v terénu, větší počet kontrol
- omezit vydávání propagačních tiskovin na nutnou potřebu a ušetřené finanční prostředky věnovat jiným efektivnějším formám
- v rámci úkolů Národní strategie apelovat na ČT1 i komerční televize k přípravě nových, emočních programů týkajících se bezpečnosti dopravy. Navrhuji – samostatný pořad (podobně zaměřený na snížení kriminality Na stopě), ve kterém by vystupovali oběti dopravních nehod, byly ukázány následky, které změnily jejich život, za účasti viníků, a který by napomáhal k vyhledávání řidičů, kteří z místa nehody ujedou.

Restrikce

- za přestupky v bodovém systému stanovit pevné taxy finančního postihu (ne rozmezí)
- zvážit větší možnost odepsání trestných bodů za stanovených podmínek

Závěr

Aktuální vývoj nehodovosti u nás i v zahraničí přesvědčivě ukazuje, že ochrana společnosti před tragickými dopady nehodovosti je značně složitá.

Ztráty na lidských životech a zdraví, ke kterým dochází každodenně na našich silnicích jsou závažným celospolečenským problémem rovnocenným s problematikou kriminality a užívání drog, a jako k takovému by k němu mělo být přistupováno jak ze strany zákonodárců, tak i celé společnosti. Zatím, pokud se nás následky nehod osobně nedotýkají, jsme k nim více méně lhostejní. Z hlediska své profese i přípravy své práce jsem se setkával s agresivitou i lhostejností, s arogancí, snobismem i falešným hrdinstvím, ale i se spěchem. Stále někam spěcháme, za zisk několika minut ohrožujeme život vlastní, ale i životy nic netušících nevinných obětí. My bychom měli mít z nedostatečné bezpečnosti na našich silnicích pocit stálého ohrožení a podle toho se tak chovat.

Od 1.7.2006 se na českých silnicích jezdí podle nových pravidel a bodového systému, který je dopravními psychology považován za jeden z optimálních prostředků spojující represi s prevencí. Proklamované výsledky se však neobjevily. Novelizace podle zákonodárců byla vyvolána zejména nutností zvýšit bezpečnost na našich komunikacích, dále v souladu s vládou schválenou Národní strategií bezpečnosti silničního provozu snižovat počet usmrcených a zraněných osob v důsledku nehod, a v neposlední řadě aktualizování české právní úpravy ve vztahu k právu evropských zemí – členských států Evropské unie.

Bodový systém vyvolal a stále vyvolává diskuse o jeho účinnosti. Řada ustanovení se potýká s problémy při aplikaci a o jeho přínosu pro prevenci pochybuje i řada policistů. A přitom jsou země, kde se bodový systém osvědčil. Daleko více než ve výši pokuty je na rozdíl od nás, rozdíl v účinných opatřeních týkajících se systémové odborné práce s problémovým řidičem. Naše zákony jsou v tomto případě velmi benevolentní. Proto jsem ve své práci věnoval část výzkumu mladým a začínajícím řidičům a preventivní péči o ně.

V osobnosti bezproblémové řidiče stojí v popředí vyrovnaná struktura, emotivní stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči střetu, svědomitost a spolehlivost. Neopominutelné jsou sociální vlastnosti, např. altruismus vyjádřený snahou myslet na ostatní a předvídat jejich chování.

Řadu těchto vlastností mladý řidič nemá. Jen znalosti a zkušenosti umožňují v závislosti na situaci oddělit podstatné od méně podstatných a nepodstatných podnětů a zachovávat předepsané dopravní normy. Proto je nutné zvýšit kvalitu výuky v autoškolách.

Komplexní kapacitu člověka pro činnost řidiče tvoří zdravotní (biologický, psychofyzilogický a senzorický stav), osobní vlastnosti, schopnosti, dovednosti, znalosti a zkušenosti, morální vlastnosti. Žádný člověk ani řidič není ideální. Je velmi pravděpodobné, že člověk – účastník v silničním provozu selže. Selhání mu hrozí o to více, čím nekvalitnější jsou složky systému – prostředí, komunikace, dopravní značení, podmínky provozu, dopravní předpisy a normy, dopravně technická opatření a závadné vozidlo. Proto je prevence tak složitá, není schopna ochránit člověka v celé šíři, a její význam je především v dopravní výchově dětí a mládeže. Působí dvakrát. Snaží se ochránit dítě před nehodou a zároveň z něho vychovat budoucího bezproblémového účastníka silničního provozu.

Dopravní výchova začíná v rodině. Rodina a rodiče jsou hlavními aktéry stability a prosperity celé společnosti. Ale co když selžou ? Ano odkazování hlavní odpovědnosti za výchovu do veřejné a instituční sféry je ve své podstatě pokrytecká, nezodpovědná a až amorální, ale mnohdy jiná cesta není. Proto jsem další podstatnou část své práce věnoval dopravní výchově.

Studiem problematiky dopravní výchovy je svým způsobem specifická záležitost a má kromě průnikových styčných bodů v oblasti výchovy svá specifika. Je daleko více propojená mezi složkou teoretickou, výchovnou a praktickou. Nauková část obsahuje výběr pravidel provozu na pozemních komunikacích ohledem na věk dítěte a s tím související požadavky na zvládnutí určitých situací a na ně správných reakcí.

Jestliže správně nepoužiji určité pravidlo v nějakém předmětu, pak je to chyba, kterou odnesu špatnou známkou a tu mám možnost napravit. Chybu na komunikaci však napravit nelze. Tedy tato část musí svým obsahem, výchovnou a etickou složkou vést žáky k tomu, aby si vypěstovali trvalé návyky dodržování etických norem chování a to v souladu s požadavky, které na ně klade chování v provozu na pozemních komunikacích. Nauková část je však úzce závislá na spojení s částí praktickou. Sebelépe naučená teorie není-li spojená s praxí nedosáhne finálního cíle. Kvalitní pomůcky a cvičná dopravní hřiště však vyžaduje i značné finanční náklady.

Všichni si přejeme, abychom žili ve zdraví a osobní spokojenosti a vyslovujeme se pro vše dobré ve jménu našich dětí. Často slyšíme z úst politiků, zákonodárců, vysokých úředníků státní správy – pro naše děti, pro budoucí pokolení. Proč se o budoucnost nepostarat i tímto způsobem.

Snažíme se ovlivnit změny postojů v oblasti silniční dopravy. Různými prostředky. Děti i dospělí. Musíme si však uvědomit, že zde platí určité zákony učení. Je třeba přitažlivého opakování, ale v promyšleném výchovném programu, ne v nepřiměřeném množství a v nevhodných souvislostech. Čím dříve se ovlivní postoje, tím jsou trvalejší a proto je důležité začínat s dopravní výchovou co nejdříve. Ani ovlivňování dospělých nelze opomíjet zejména v souvislosti s jejich novými zkušenostmi.

V prevenci nehod v silničním provozu je důležitý zvolený přístup, který přináší prokazatelné výsledky v počtu snížení nehod za cenu přijatelných nároků. Proto jsem se zabýval ve své práci i metodami a prostředky, které tento předpoklad splňují nebo alespoň částečně splňují.

Má-li prevence vést ke snižování počtu nehod vyžaduje komplexní přístup a spolupráci jednotlivých zúčastněných složek od ústředních orgánů přes kraje, obce, nestátní neziskové organizace, podnikatelské subjekty aktivní v dopravní oblasti a občanskými sdruženími konče. Mnozí a to i odpovědní činitelé používají často výraz „prevence nehodovosti a dopravní výchova“, tím jako by dopravní výchovu z prevence vylučovali a přitom je jednou z nejdůležitějších součástí

prevence jejíž náplní je dopravní výchova dětí, bohužel častých viníků i obětí. Snažil jsem se poukázat na rodiče a rodinu jako prvočinitele výchovy, na odpovědnost rodičů, jako vzoru. Snažil jsem se přiblížit problémy výchovy řidičů „mladých a začínajících“, kteří jsou podle statistik největší skupinou „nehodářů“ a příčiny nehod. Zároveň jsem se snažil o zhodnocení účinnosti a podpoře nových moderních směrů v prevenci. Své domněnky jsem si ověřoval a konfrontoval s názory odborníků, pedagogů, policistů, hovořil jsem s dětmi, uční i studenty, obrátil jsem se na řidiče.

Přijetí informace neznamená, že výsledkem bude změna v postoji nebo v chování. Je pravda, že určitý druh základních znalostí lze pravděpodobně považovat za předpoklad bezpečného chování v silničním provozu, avšak kolik znalostí je třeba vzhledem ke kritériu nehodovosti není známo. hypotézy, ze kterých jsem vycházel se v plné míře potvrdily. Dopravní výchova je součástí socializačního procesu, a to je důvod proč školy nelze z tohoto procesu vyloučit, u mladých řidičů mimo praktické zkušenosti je třeba působit na vytvoření emotivní stability i empatie, na altruismus vyjádřený snahou pomoci, a to vše pomocí moderních prostředků prevence, které jsou mu blízké, a které je schopen přijmout.

Když se prevencí zachrání život jediného člověka je její význam nepopíratelný.

Seznam použité literatury

1. HAVLÍK, K: *Psychologie pro řidiče*, 1. vyd., Praha: Portál, 2005, ISBN80-7178-542-3
2. HOSKOVEC, J., ŠTIKAR, J: *Teorie nehod a metody psychologické prevence*, 1. vyd., Praha: Univerzita Karlova v Praze
3. KOPECKÝ, Z: *Občan a dopravní nehoda*, 1. vyd., Praha: Prospektum, 1998, ISBN 80-7175-068-9
4. NOVOTNÝ, P: *Bodový systém a pravidla silničního provozu*, 1.vyd., Brno: Computer Press, 2006, ISBN 80-7226-736-1
5. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J: *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*, 1.vyd., Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006, ISBN 80-246-1096-5
6. *Statistiky dopravních nehod*, [online], Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html>
7. *Besip*, [online], Dostupné z :<http://www.ibesip.cz/cs/>
8. Zákon č. 215/2007 Sb.z 18 července 2007 změna zákona o silničním provozu a změna zákona o přestupcích
9. *Ministerstvo vnitra*, [online]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/>
10. *Parlament České republiky-Poslanecká sněmovna*, ,[online]. Dostupné z: <http://www.psp.cz/sqw/hp.sqw>
11. *TMT Dopravní výchova*, [online], Dostupné z: <http://www.tmtbrno.cz/>
12. *Policie České republiky*, [online], Dostupné z: <http://www.cetnik.estranky.cz/fotoalbum/pracovni/dopravni-nehody>

Seznam příloh

- 1.** Test č.1 – pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích pro chodce a cyklisty se zaměřením na žáky 4. – 5. tříd ZŠ.
- 2.** Test č.2 – pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích pro chodce a cyklisty se zaměřením na žáky 7. – 8. tříd ZŠ.
- 3.** Vyhodnocení testu žáků 4 a 5 tříd
- 4.** Vyhodnocení testu žáků 7 a 8 tříd
- 5.** Dotazník k formám a možnostem prevence přispívající k bezpečnosti silničního provozu určený pro studenty středních škol a učňovské mládeže.
- 6.** Dotazník k formám a možnostem prevence přispívající k bezpečnosti silničního provozu v rámci výuky na ZŠ pro pedagogy.
- 7.** Dotazník k formám a možnostem prevence přispívající k bezpečnosti silničního provozu pro příslušníky Policie ČR a strážníky Městské policie.
- 8.** Dotazník k formám a možnostem prevence přispívající k bezpečnosti silničního provozu pro veřejnost.
- 9.** Ilustrační fotografie následků dopravních nehod
- 10.** Ilustrační fotografie následků dopravních nehod

Příloha č. 1

Test č.1 – pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích pro chodce a cyklisty se zaměřením na žáky 4. – 5. tříd ZŠ

1. Jaký je význam slova prevence

- a) předem učiněné opatření, které nás má chránit
- b) přednostní právo

2. Co to znamená, když se řekne prevence

- a) opatření, které nás má chránit před nehodou
- b) policista, který nám nasadí želízka

3. Jaká barva oděvu, aktovky, případně i obuvi je pro náš bezpečný pohyb v silničním provozu nejvhodnější

- a) žlutá, bílá, červená
- b) šedá, černá, modrá
- c) fialová

4. Účastníky silničního provozu jsou

- a) všichni, kdo se pohybují po ulici nebo silnici
- b) pouze řidiči automobilů
- c) jenom chodci a řidiči automobilů

5. Výstražných, zákazových a příkazových značek jsou povinni dbát

- a) pouze řidiči motorových vozidel
- b) pouze chodci
- c) všichni účastníci silničního provozu

6. Chceš-li přejít ulici nebo silnici, který způsob zvolíš

- a) vběhneš do vozovky a snažíš se rychle dostat na druhou stranu
- b) rozhlédneš se nejprve vlevo, poté vpravo, a když nic nejede, urychleně přecházíš
- c) přecházíš, pokud možno mezi stojícími vozidly

7. Když svítí na semaforu pro chodce červené světlo a po silnici nejede žádné vozidlo

- a) urychleně přeběhneš
- b) ukázněně vyčkáš až se rozsvítí zelené světlo a poté přejdeš
- c) chvilku čekáš a pak přeběhneš

8. Sáňkovat nebo lyžovat můžeš i

- a) na cestách určených pro chodce
- b) po pravé straně vozovky
- c) mimo vozovku, tam, kde nechodí chodci a kde není nebezpečí, že bychom mohli do vozovky vjet

9. Cyklista při jízdě na pozemní komunikaci

- a) smí jet bez držení řidítek pouze v tom případě, když nemá v dohledu žádné vozidlo
- b) nesmí jet v žádném případě bez držení řidítek
- c) na řidítkách může vézt kamaráda, ale řídítka musí stále držet

10. Tato dopravní značka znamená

- a) vedlejší pozemní komunikace
- b) konec hlavní pozemní komunikace
- c) hlavní pozemní komunikace



11. Do úseku označených touto dopravní značkou

- a) je dovolen vjezd cyklistům
- b) je zakázán vjezd všem vozidlům
- c) je zakázán vjezd cyklistům



12. Na příkaz této dopravní značky musí cyklista

- a) dát přednost v jízdě všem vozidlům jedoucím po hlavní komunikaci
- b) dát přednost v jízdě vozidlům zprava
- c) vždy zastavit



13. Bezpečnému dopravnímu chování tě naučili

- a) rodiče
- b) škola
- c) kamarádi

14. Zúčastnil by jsi se dopravní výchovy i mimo výuku školy

- a) ano
- b) ne
- c) nevím

15. Má vaše škola dopravní hřiště, nebo v rámci výuky dopravní výchovy na takové hřiště docházíte

- a) ano
- b) ne

Příloha č. 2

Test č. 2 – pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích pro chodce a cyklisty se zaměřením na žáky 7. – 8. tříd ZŠ

1. Jaký je význam slova prevence

- a) předem učiněné opatření, které nás má chránit
- b) přednostní právo

2. Co to znamená, když se řekne prevence

- a) opatření, které nás má chránit před nehodou
- b) policista, který nám nasadí želízka

3. Účastníky silničního provozu jsou

- a) všichni, kdo se pohybují po ulici nebo silnici
- b) pouze řidiči automobilů
- c) jenom chodci a řidiči automobilů

4. Po kterém okraji silnice musíme jít, jdeme-li s několika kamarády

- a) po pravém okraji a vždy nejvíce dva vedle sebe
- b) po levém okraji a vždy nejvíce dva vedle sebe
- c) po levém okraji a vždy nejvíce tři vedle sebe

5. Samostatně smí cyklista mladší deseti let jezdit

- a) pouze po ulicích a pozemních komunikacích, kde jezdí málo automobilů
- b) pouze na hřišti nebo tam, kam je vjezd všem vozidlům zakázán
- c) všude, ale musí bezpečně znát a dodržovat pravidla silničního provozu

6. Cyklista při jízdě na pozemní komunikaci

- a) smí jet bez držení řidítek pouze v tom případě, když nemá v dohledu žádné vozidlo
- b) nesmí jet v žádném případě bez držení řidítek
- c) na řidítkách může vézt kamaráda, ale řidítka musí stále držet

7. Jede-li po pozemní komunikaci skupina cyklistů

- a) mohou jet jen dva vedle sebe
- b) musí jet cyklisté po jednom za sebou
- c) mohou jet i tři vedle sebe, ale nesmí bránit provozu

8. Při vyjetí od okraje vozovky

- a) musí dát cyklista znamení o změně směru jízdy a dát přednost v jízdě všem vozidlům jedoucím stejným směrem
- b) nemusí cyklista dít přednost v jízdě, jestliže dá znamení o změně směru jízdy upažením
- c) nemusí cyklista dávat přednost v jízdě pouze rychle jedoucím vozidlům

9. Kdy je nutno rozsvítit světla na jízdním kole

- a) když rozsvítí světla ostatní řidiči
- b) když se rozsvítí světla pouličního osvětlení
- c) za snížené viditelnosti, za soumraku, ve tmě, v mlze

10. Touto dopravní značkou je řidič upozorněn na úsek pozemní komunikace, kde

- a) se nachází obytná zóna
- b) je zákaz vstupu dětí do vozovky
- c) hrozí možnost vstupu dětí do vozovky



11. Tato dopravní značka upozorňuje

- a) na zákaz vjezdu cyklistů
- b) na konec zákazu vjezdu cyklistů
- c) na konec stezky pro cyklisty



12. Na příkaz této dopravní značky musí cyklista

- a) zastavit a dát přednost v jízdě všem vozidlům jedoucím po hlavní komunikaci
- b) zastavit, otočit a vrátit se zpět, dál je vjezd zakázán
- c) snížit rychlost jízdy a přesvědčit se, zda po hlavní komunikaci nic nejede



13. Bezpečnému dopravnímu chování tě naučili

- a) rodiče
- b) škola
- c) kamarádi

14. Zúčastnil by jsi se dopravní výchovy i mimo výuku školy

- a) ano
- b) ne
- c) nevím

15. Má vaše škola dopravní hřiště, nebo v rámci výuky dopravní výchovy na takové hřiště docházíte

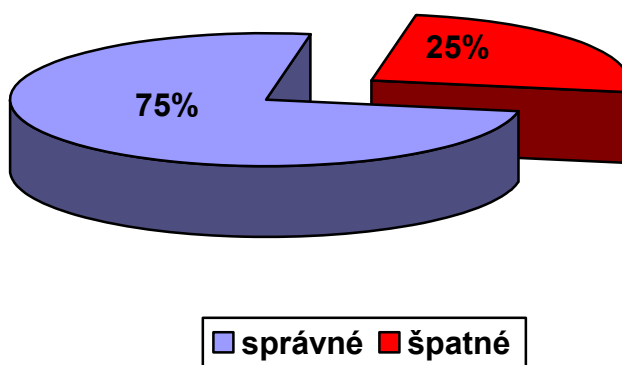
- a) ano
- b) ne

16. Myslíš si, že by výuka na dopravním hřišti měla vliv na tvé chování v silničním provozu

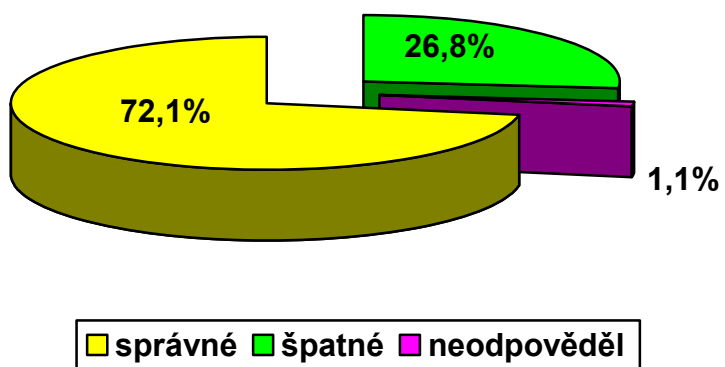
- a) ano
- b) ne
- c) nevím

Příloha č. 3

Vyhodnocení testu žáků 4 tříd

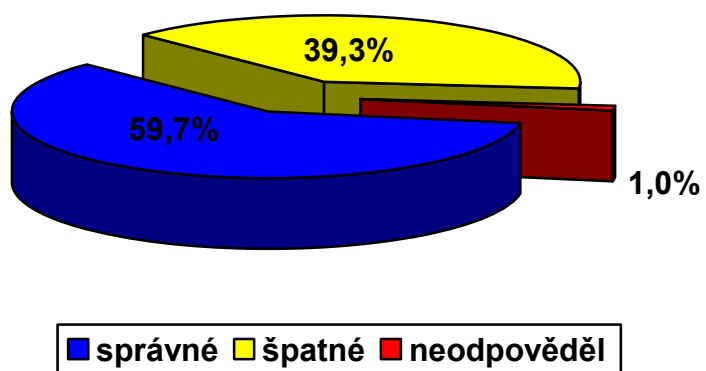


Vyhodnocení testu žáků 5 tříd

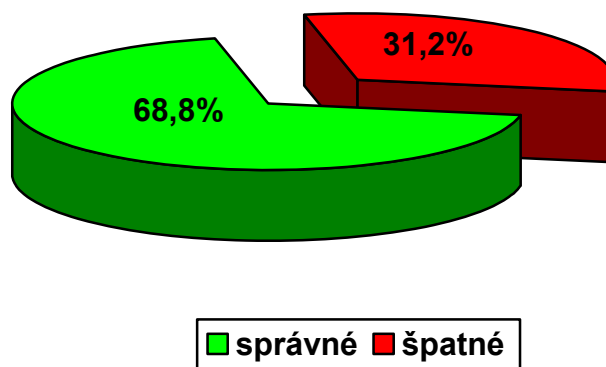


Příloha č.4

Vyhodnocení testu žáků 7 tříd



Vyhodnocení testu žáků 8 tříd



Příloha č. 5

D O T A Z N Í K

Výzkum prevence pro snížení nehodovosti v silničním provozu

Vážený respondente/ko, v současné době rozvoji automobilové dopravy a hustoty silničního provozu dochází ke vzrůstajícímu počtu nehod nejen s vysokou finanční ztrátou, ale i se smrtelnými následky zaviněných lidským selháním. Viníky i oběťmi jsou často mladí lidé. Omezení lidských selhání, znamená použití všech možností a forem prevence přispívajících k bezpečnosti silničního provozu, zejména zdokonalováním a zvýšení účinnosti výchovy řidičů, jimiž se v tomto věku stáváte i vy.

Průzkum je anonymní a bude sloužit výzkumnému účelu v oblasti prevence bezpečnosti dopravy na pozemních komunikacích a preventivních opatření vedoucích k jejich zlepšení.

1. Osoba tázaného

Pohlaví muž ☐ žena ☐ student ☐ učeň ☐

Bydliště město ☐ obec ☐

2. Vlastníte řidičský průkaz

ano ☐ ne ☐ skupina jak dlouho

3. Jste majitelem automobilu ano ☐ ne ☐ motocyklu ano ☐ ne ☐

jízdního kola ano ☐ ne ☐

4. Jak často vozidlo používáte

denně týdně(četnost) měsíčně(četnost)

5. Je absolvování autoškoly a získání řidičského průkazu dostatečnou přípravou pro začínajícího mladého řidiče

ano ☐ ne ☐ nevím ☐

6. Měla by se mladému začínajícímu řidiči věnovat v rámci bezpečnosti provozu větší pozornost

ano ☐ ne ☐ nevím ☐

7. Domníváte se, že i krátkodobé školení ve výchově mladých, začínajících řidičů má pozitivní vliv na celkové zvýšení teoretických znalostí a praktických dovedností

ano ☐ ne ☐ nevím ☐

Využil/a by jste této možnosti ano ☐ ne ☐

8. Jaký je Váš názor na řidičský průkaz „na zkoušku“

souhlasíte nesouhlasíte

9. Myslíte, že prevencí a dopravní výchovou lze přispět ke snížení nehodovosti

ano ☐ ne ☐

Jsou některé metody a formy prevence bezpečnosti silničního provozu používané v současnosti účinné a dostatečně efektivní, odpovídají požadavkům doby a náročnosti pokročilé motorizace

ano ☐ ne ☐

Jaké akce prováděné v rámci prevence bezpečnosti jsou podle vás nejúčinnější tzv. nejvíce zapůsobí na řidiče a ovlivní jejich dopravní chování a způsob jízdy (zaškrtněte)

- a) propagační materiály (letáky, plakáty, brožury, billboardy atd.) ☐
- b) vizuální pořady (filmy, záběry z nehod, STOP vysílané v televizi) ☐
- c) poslechové pořady s dopravní tematikou ☐
- d) nárazové akce (týdny bezpečnosti, dny bez aut apod.) ☐
- e) bezpečnostní akce prováděné policií (Kryštof) ☐
- f) odměňování řidičů jezdících bez nehod malými pozornostmi, odznáčky, nálepkami na vozidlo ☐
- g) cílevědomá dopravní výchova ☐

10. Přivítali by jste raději dopravní výchovu prováděnou aktivními metodami – dramatizací, simulací, vzdělávacími hrami apod. Ovlivnila by Vás více než klasické metody

ano ☐ ne ☐

11. Je žádoucí komplexní systém dopravní výchovy, který by byl součástí školních vzdělávacích programů

ano ☐ ne ☐

Co by jste sám/a navrhl/a ke zlepšení prevence bezpečnosti dopravy a snížení počtu nehod na pozemních komunikacích (volné vyjádření, návrhy)

Děkuji Vám za Vaši vstřícnost a vyplnění dotazníku

Příloha č. 6

D O T A Z N Í K

Výzkum prevence pro snížení nehodovosti na pozemních komunikacích

Vážená paní učitelko, pane učiteli v rámci výzkumu význam prevence pro snížení nehodovosti v silničním provozu, která je tématem mé bakalářské práce jsem stanovil i hypotézu, že Komplexní systém dopravní výchovy, který by byl součástí školních vzdělávacích programů na základních školách je žádoucí. Dovolil bych si Vám, jako odborníkům/ovi, kteří se systémem dopravní výchovy na školách zabýváte, položit několik otázek.

Ubezpečuji Vás, že průzkum je anonymní a bude sloužit pouze výzkumnému účelu v oblasti prevence bezpečnosti dopravy na pozemních komunikacích a preventivních opatření vedoucích k jejich zlepšení.

Pouze na Vaše přání budu citovat jméno Vaší školy jako zdroje, ze kterého jsem čerpal.

1. Osoba tázaného

Pohlaví muž ☐ žena ☐

Vyučující na prvním ☐ druhém ☐ stupni ZŠ

Doba praxe do 5 let ☐ do 10 let ☐ nad 15 let ☐

2. Problematika dopravní výchovy na školách zahrnuje širokou sféru vzájemně propojených činitelů výchovy jako celku

ano ☐ ne ☐

3. Otázky přístupu a postupy výchovy jedince ve vztahu k silničnímu provozu jsou stejně náročné jako didaktická stránka edukačního procesu

ano ☐ ne ☐

4. Vyžaduje kompetence odborné, pedagogicko-psychologické, metodické, komunikativní, organizační atd.

ano ☐ ne ☐

5. Jak jsou zajišťovány pomůcky pro vedení výuky dopravní výchovy

dostatečně ☐ nedostatečně ☐

6. Dostávají školy na dopravní výchovu zvláštní nebo mimořádné dotace

ano ☐ ne ☐

7. Myslíte si, že současný systém dopravní výchovy je dostačující

ano ☐ ne ☐

8. Domníváte se, že by měl zůstat i nadále součástí školních vzdělávacích programů

ano ☐ ne ☐

9. Domníváte se, že v prevenci nehod má klíčový význam komplexní systém dopravní výchovy, který je dlouhodobý a návratnost vynaložených finančních prostředků se zúročí ve snížení nehodovosti všech účastníků silničního provozu

ano ☐ ne ☐

Co dále navrhuje ke zlepšení prevence bezpečnostní situace a snížení počtu nehod na pozemních komunikacích (volně vyjádření, návrhy)

Děkuji Vám za Vaši vstřícnost a vyplnění dotazníku

Příloha č. 7

D O T A Z N Í K

Prevence bezpečnosti dopravy a snížení nehodovosti na pozemních komunikacích

Vážený kolego/ně, v současné době provádím průzkum v oblasti významu prevence pro snížení nehodovosti v silničním provozu. Tento výzkum zahrnuje i názory a návrhy policistů, kteří jsou profesně spjati i s touto problematikou.

Průzkum je anonymní a bude sloužit pouze výzkumnému účelu v této oblasti.

Odpovědi na otázky jsou zahrnuty do výzkumu týkající se současného stavu bezpečnosti silničního provozu a preventivních opatření vedoucích ke snížení nehodovosti.

1. Osoba tázaného

Pohlaví muž ☐ žena ☐

Zařazení dopravní služba ☐ pořádková služba ☐
 městská policie ☐

Doba praxe do 5 let ☐ do 15 let ☐ nad 25 let ☐

2. Myslíte, že prevencí a dopravní výchovou lze přispět ke snížení nehodovosti

ano ☐ ne ☐

Jsou některé metody a formy prevence bezpečnosti silničního provozu a používané v současnosti účinné a dostatečně afektivní, odpovídají požadavkům doby a náročnosti pokročilé motorizace

ano ☐ ne ☐

Jaké akce prováděné v rámci prevence bezpečnosti jsou podle vás nejúčinnější tzv. nejvíce zapůsobí na řidiče a ovlivní jejich chování a způsob jízdy (zaškrtněte)

- a) propagační materiály (letáky, plakáty, brožury, billboardy atd.) ☐
- b) vizuální pořady (filmy, záběry z nehod, STOP vysílané v televizi) ☐
- c) poslechové pořady s dopravní tematikou ☐
- d) nárazové akce (týdny bezpečnosti, dny bez aut apod.) ☐
- e) bezpečnostní akce prováděné policií (Kryštof) ☐
- f) odměňování řidičů jezdících bez nehod malými pozornostmi, odznáčky, nálepkami na vozidlo ☐
- g) cílevědomá dopravní výchova ☐

3. Měla by se Policie vedle složky represivní tak jak ukládá zákon, více zabývat i prevencí bezpečnosti a dopravní výchovou

ano ☐ ne ☐

4. Měla by se mladému začínajícímu řidiči věnovat v rámci bezpečnosti provozu větší pozornost

ano ☐ ne ☐

5. Je absolvování autoškoly dostatečnou přípravou pro mladého začínajícího řidiče

ano ☐ ne ☐

6. Měl by se začínající řidič zúčastnit dalších krátkodobých školení, kurzů, směřujících ke zvýšení teoretických znalostí a praktických dovedností

ano ☐ ne ☐

7. Jaký je Váš názor na řidičský průkaz „na zkoušku“

souhlasíte ☐ nesouhlasíte ☐

8. Jak dlouhá doba trvání řidičského průkazu „na zkoušku“ (udejte dobu „zkoušky“ v měsících)

9. Má-li být dopravní výchova účinná a přispívat ke snižování nehodovosti dopravnímu chování budoucích řidičů, je třeba začít již

v rodině ano ☐ ne ☐ v mat.šcole ano ☐ ne ☐

na zákl.šcole ano ☐ ne ☐ později ano ☐ ne ☐

10. Je bodový systém přínosem v prevenci bezpečnosti silničního provozu

ano ☐ ne ☐

11. Je žádoucí komplexní systém dopravní výchovy, který by byl součástí školních vzdělávacích programů

ano ☐ ne ☐

12. Domníváte se, že systém dopravní výchovy prováděný na školách je dostatečný

ano ☐ ne ☐

13. Doporučujete jiný způsob a jaký (např. dopravní výchova i mimo vyučovací program)

ano ☐ ne ☐

vlastní návrh:

Co navrhuje ke zlepšení prevence bezpečností situace a snížení počtu nehod na pozemních komunikacích (volné vyjádření, návrhy)

Děkuji Vám za Vaši vstřícnost a vyplnění dotazníku

Příloha č. 8

D O T A Z N Í K

Význam prevence pro snížení nehodovosti v silničním provozu

Vážený respondente/ko, v současné době rozvoji automobilové dopravy a hustoty silničního provozu dochází k častějšímu ohrožení účastníků silničního provozu, řidičů motorových i nemotorových vozidel a chodců. I vy jste jedním z nich, a proto se bezpečnost dopravy dotýká bezprostředně i Vás. Prevence bezpečnosti je jedním ze způsobů jak riziko ohrožení snížit. Vyžaduje však nejen efektivně vynaložené finanční prostředky, ale i podporu široké veřejnosti. Možná, že právě Váš názor nebo návrh týkající se této problematiky přispěje k větší jistotě při pohybu na silnicích a komunikacích a sníží následky nehod, které bohužel nekončí jen finančními ztrátami, ale i ztrátou zdraví a lidských životů.

Průzkum je anonymní a bude sloužit výzkumnému účelu v oblasti prevence bezpečnosti dopravy na silnicích a komunikacích a preventivních opatření vedoucích k jejich zlepšení.

1. Osoba tázaného

Pohlaví muž ☐ žena ☐

Věk do 25 let ☐ nad 25 let ☐ nad 45 let ☐ nad 60 let ☐

Vzdělání základní ☐ učňovské ☐ středoškolské ☐
vysokoškolské ☐

Bydliště město ☐ obec ☐

2. Vlastníte řidičský průkaz ano ☐ ne ☐ skupina
jak dlouho

Jak často vozidlo používáte denně ☐ týdně(četnost)
měsíčně (četnost)

Používáte auto jako dopravní ho prostředku do zaměstnání

ano ☐ ne ☐

Používáte i jiný dopravní prostředek než osobní auto

ano ☐ ne ☐

nákladní vozidlo ano ☐ ne ☐

autobus ano ☐ ne ☐

traktor (jiný zemědělský stroj) ano ☐ ne ☐

motocykl ano ☐ ne ☐

jízdní kolo ano ☐ ne ☐

Používáte prostředků hromadné dopravy ano ☐ ne ☐

3. Stal jste se účastníkem nebo svědkem dopravní nehody

ano ☐ ne ☐

Zapůsobila na Vás tato událost preventivně ano ☐ ne ☐

4. Myslíte, že prevencí a dopravní výchovou lze přispět bezpečnosti silničního provozu používané v současnosti účinné a dostatečně efektivní, odpovídají požadavkům doby a náročnosti pokročilé motorizace

ano ☐ ne ☐

Jaké akce prováděné v rámci prevence bezpečnosti jsou podle vás nejúčinnější tzv. nejvíce zapůsobí na řidiče a ovlivní jejich dopravní chování a způsob jízdy (zaškrtněte)

- a) propagační materiály (letáky, plakáty, brožury, billboardy atd.) ☐
- b) vizuální pořady (filmy, záběry z nehod, STOP vysílané v televizi) ☐
- c) poslechové pořady s dopravní tematikou ☐
- d) nárazové akce (týdny bezpečnosti, dny bez aut apod.) ☐
- e) bezpečnostní akce prováděné policií (Kryštof) ☐
- f) odměňování řidičů jezdících bez nehod malými pozornostmi, odznáčky, nálepkami na vozidlo ☐
- g) cílevědomá dopravní výchova ☐

5. Měla by se Policie vedle složky represivní tak jak ukládá zákon, více zabývat i prevencí bezpečnosti a dopravní výchovou

ano ☐ ne ☐

6. Je absolvování autoškoly dostatečnou průpravou pro mladého začínajícího řidiče

ano ☐ ne ☐

7. Měla by se mladému začínajícímu řidiči věnovat v rámci bezpečnosti provozu větší pozornost

ano ☐ ne ☐

8. Domníváte se, že i krátkodobé školení ve výchově mladých, začínajících řidičů má pozitivní vliv na celkové zvýšení teoretických znalostí a praktických dovedností

ano ☐ ne ☐ využil/a by jste této možnost ano ☐ ne ☐

9. Jaký je Váš názor na řidičský průkaz „na zkoušku“

souhlasíte ☐ nesouhlasíte ☐

10. Má-li být dopravní výchova účinná a přispívat ke snižování nehodovosti, dopravnímu chování účastníků silničního provozu je třeba začít se věnovat již

v rodině ano ☐ ne ☐ v mat.šcole ano ☐ ne ☐

na zákl.šcole ano ☐ ne ☐ později ano ☐ ne ☐

11. Je žádoucí komplexní systém dopravní výchovy, který by byl součástí školních vzdělávacích programů

ano ☐ ne ☐

Co navrhuje ke zlepšení prevence bezpečnostní situace a snížení počtu nehod na pozemních komunikacích (volné vyjádření, návrhy)

Děkuji Vám za Vaší vstřícnost a vyplnění dotazníku

Příloha č. 9

Střet osobního automobilu s traktorem



Příloha č. 10

Střet dvou osobních vozidel



