

UNIVERZITA TOMÁŠE BATI VE ZLÍNĚ
FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ
Institut mezioborových studií Brno

DOPRAVNÍ VÝCHOVA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí bakalářské práce:
PhDr. Miloslav Jůzl, Ph.D.

Vypracoval:
Libor Novák

Brno 2012

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Dopravní výchova zpracoval samostatně a použil jsem literaturu uvedenou v seznamu použitých pramenů a literatury, který je součástí této bakalářské práce.

Elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné.

V Třebíči dne 25. dubna 2012

.....

Podpis

Poděkování

Děkuji panu doc. PhDr. Miloslavu Jůzlovi, Ph.D.. za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mi poskytl při zpracování mé bakalářské práce.

Také bych chtěl poděkovat své manželce Lence Novákové za morální podporu a pomoc, kterou mi poskytla při zpracování mé bakalářské práce, a které si nesmírně vážím.

Libor Novák

OBSAH

Úvod	5
1. Pedagogické aspekty dopravní výchovy	7
2. Historie dopravní výchovy	8
3. Dopravní výchova a vliv sociálního prostředí	9
4. Dopravní výchova v mateřských školách	10
5. Dopravní výchova na základních školách	12
5.1 Dětská dopravní hřiště (DDH)	15
5.2 Besedy ve škole	18
6. Dopravní výchova na středních školách	19
7. Dopravní výchova dospělých	21
7.1 Dopravní výchova řidičů – amatérů	21
7.2 Dopravní výchova řidičů profesionálů	22
7.3 Psychologické aspekty výuky a výcviku	24
8. Výuka a výcvik v autoškolách	29
8.1 Osobnost žáka	32
8.2 Osobnost učitele autoškoly	32
8.3 Roční období	33
8.4 Zkoušky z odborné způsobilosti	33
9. Preventivní projekty a kampaně v ČR	35
9.1 Domluvme se!	35
9.2 The Action	36
9.3 Nemyslíš, zaplatíš!	37
9.4 BESIP Team	38
10. Praktická část	40
Závěr	43
Seznam použité literatury	45

Úvod

Doprava je v moderním státě jedním z klíčových odvětví. Existuje však trvalý rozpor mezi potřebami společnosti, která požaduje stále větší mobilitu, možnostmi ekonomiky uspokojovat potřeby rozvoje, zejména rozvoje dopravní infrastruktury, a zajištěním co největší bezpečnosti silničního provozu.

Ze všech druhů dopravy je silniční doprava **nejnebezpečnější** a nejnákladnější z hlediska počtu zmařených lidských životů. Vzhledem k tomu, že nehody jsou často vnímány jako nutná daň za dnešní životní styl, vyvolávají silniční nehody ostřejší reakci teprve v posledním období, kdy se ukazuje, že na rozdíl od celoevropských trendů (pokles počtu nehod, pokles počtu usmrcených a těžce zraněných) je u nás bohužel tento trend zcela opačný.

Jednou z možností, jak změnit tyto nepříznivé statistiky, je zařazení samostatného předmětu „Dopravní výchova“ jako povinného předmětu pro základní školy nebo vyčerpávajícím způsobem zahrnout učivo do jiných vybraných předmětů základních škol.

Např. v Dánsku, Holandsku a Lucembursku je dopravní výchova řádným vyučovacím předmětem, učební plán rakouských škol ukládá provádět ji jako výchovný a vzdělávací úkol uskutečňovaný ve všech předmětech. To se děje za velice aktivní pomoci ostatních složek a široké veřejnosti. Ve Švédsku je intenzivní a systematická výchova k dopravní kázní. Každý žák absolvuje během povinné školní docházky 100 vyučovacích hodin teorie a 36 půldnů praktického výcviku. Podobné je to i v přípravě učitelů.¹

V České republice se vzhledem k naprosté volnosti učitelů k nepřesně vymezenému pojmu dopravní výchova lze důvodně domnívat, že úroveň znalostí a dovedností žáků je velice rozdílná. Je sice faktem, že dopravní výchova je zařazována do činností téměř všech zařízení pro mimoškolní výchovu, ale druhým faktem je, že systematická a účinná dopravní výchova může být pouze ta, která bude realizována v rámci povinné školní docházky řádně a odborně připravenými učiteli.²

Velmi důležitou roli v dopravní výchově kromě učitelů také hrají policisté, ať už městští, nebo státní. Příslušníky policie bývá stále více vidět v blízkosti škol v kritických hodinách začátku a konce vyučování. Také technická opatření jako omezení rychlosti nebo

¹ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 7. ISBN 80-246-1157-0.

² LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 7. ISBN 80-246-1157-0.

instalace retardérů přispívají ke zvýšení bezpečnosti a rozhodně nejsou zanedbatelným faktorem.

Téma **Dopravní výchova** jsem si zvolil z důvodu, že tato problematika mi je v rámci profese blízká. Jako policista se služebním zařazením na dopravním inspektorátu, kde je základem mojí služební činnosti šetření dopravních nehod, se setkávám se závažnými následky, kterým by bylo možno předejít, a to jak u dětí, tak i u dospělých.

Cílem této práce je v teoretické části nastínit problematiku dopravní výchovy dle jednotlivých věkových skupin. To znamená, jak by měla probíhat v mateřských, základních a středních školách, popřípadě to, jak by měla vypadat výchova dospělých. V praktické části bych se rád pokusil o zhodnocení stavu dopravní výchovy. Protože je toto téma velmi široké, zaměřil jsem se na 1. stupeň základních škol ve městě Třebíči, kde žiji.

Jako dopravní výchovu chápeme tu část pedagogické psychologie dopravy, která se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy. Jestliže sociální pedagogiku chápeme jako odvětví pedagogiky zabývající se výchovným působením na rizikové a sociálně znevýhodněné skupiny mládeže a dospělých, měla by i dopravní výchova být součástí tohoto výchovného působení.

1. Pedagogické aspekty dopravní výchovy

V dnešním světě, kdy je technika na vysoké úrovni, nestačí, aby byl člověk vychováván pouze ke správnému a jistému chování v dopravním ruchu. Je nutné, aby si byl také již od dětství vědom, jak velkou odpovědnost nese nejen za sebe, nýbrž i za ostatní účastníky silničního provozu. Od nejútlejšího věku je třeba začít dětem vštěpovat vědomosti a umožnit jim získat zkušenosti z dopravní výchovy, aby si na jejich základě vytvářely správné vztahy k okolí a vypěstovaly si ukázněnost, která by je vedla k pocitu jistoty a bezpečí.³

Jako dopravní výchovu chápeme tu část pedagogické psychologie dopravy, která se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy. Přitom jsou opatření dopravní výchovy tím účinnější, čím více se mohou opírat o předchozí vliv dopravní výchovy. Z toho vyplývá nutnost její kontinuity a specifiky vzhledem k věku, zkušenosti a druhu účasti v dopravě.⁴

Z pedagogického hlediska by děti měly prostřednictvím dopravní výchovy získávat schopnosti k bezpečnému a sebejistému chování v silničním provozu. Jako potenciální partneři ostatních účastníků silničního provozu by si měly brzy uvědomit a současně pochopit nutnost udržování dobrých vzájemných vztahů. Pedagogičtí pracovníci by měli dětem srozumitelně vysvětlit základní pravidla silničního provozu, aby byly děti dostatečně připraveny na účast v silničním provozu.

Jedním ze základních předpokladů zlepšení neutěšené situace v chování účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je dokonalá a systematická dopravní výchova od nejútlejšího věku. Tuto výchovu je třeba provádět tak, aby se na jejím základě vytvářely správné vztahy k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích a dopravní ukázněnost vedla děti k tomu, aby poznaly a uvědomovaly si možná nebezpečí, která jim při aktivní účasti v provozu hrozí, uměly je předvídat a předcházet jim.⁵

Dle mého názoru je velmi důležité, aby byli žáci nejen v průběhu školní docházky, ale i v dalších letech svého života průběžně vychováni prostřednictvím dopravní výchovy k bezpečnému a správnému chování v silničním provozu. Aby se mladý člověk mohl bezpečně účastnit silničního provozu, musí jej nejdříve náležitě pochopit.

³ ŠRŮTKOVÁ, H., VOTRUBA, J., POMPL, V. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1978. s. 7. ISBN neuvedeno.

⁴ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Univerzita Karlova Praha: Karolinum, 2003, s. 208. ISBN 80-246-0606-2.

⁵ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 7. ISBN 80-246-1157-0.

2. Historie dopravní výchovy

Dopravní výchova v naší republice byla, je i nadále bude spojována s problémem řešení negativních dopadů motorizace na společnost, a to především se snižováním tolik závažné dopravní nehodovosti.

Již počátkem 30. let 20. století bylo zřejmé, že se ve společnosti bude motorismus rychle rozvíjet a nebude pouze společenským kladem. Varujícím faktem byly již tehdy policejní statistiky nehod a úrazů způsobených vozidly. Protože nehodovost stoupala, vzala společnost tento stav na vědomí a začala se jím vážně zabývat. Na tomto mají největší podíl tři hlavní instituce, které se bezpečností silničního provozu zabývaly: Autoklub republiky Československé, Elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy a Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze.

Středem pozornosti se staly podobné otázky jako v současné době, kterými byly nedostatky ve výchově řidičů motorových vozidel, nedostatky v metodice a náročnosti vlastních řidičských zkoušek, zjišťování duševní způsobilosti k řízení motorových vozidel, alkohol jako důležitá příčina nehod a v neposlední řadě problém nehodovosti dětí a mládeže spojený s nutností školního a mimoškolního dopravně-výchovného vzdělávání. Tyto otázky byly nejen formulovány, ale na základě vědeckých poznatků i řešeny.

Úřady zahájily tažení proti pokoutnímu vyučování automobilové jízdy, Elektrické dráhy zřídily psychotechnickou laboratoř, kde významný pedagog a psycholog Josef Váňa prováděl psychotechnický výběr adeptů pro řízení vozidel veřejné dopravy, a největší podíl práce připadl Autoklubu, který začínal řadou účinných forem ovlivňovat širokou veřejnost. Jednalo se nejen o nejrůznější výstavy, ale také o kurzy dopravní výchovy na školách a v budově Autoklubu. Šlo o tzv. „hodinky bezpečnosti“, kterých během roku 1935 proběhlo celkem padesát. Vedle přímých kurzů byly tyto hodinky vysílány i rozhlasem pro školy.

Snahy školství o bezpečnost školní mládeže lze vyčíst z „Podrobných učebních osnov obecných škol pražských“ z roku 1934 pro 1.–5. ročník, kde byly prvky dopravní výchovy soustředěny do obsahu vyučujících předmětů s pokusem o určitou systematičnost.

Dopravní výchova má u nás bohatou a dlouhou tradici již od dob, kdy její společenská potřeba nebyla ještě tak naléhavá jako v dnešní době. Byla však nadčasová a uvědomovala si cenu lidského života. Termín dopravní výchova poprvé použil F. A. Elstner ve svých hodinkách bezpečnosti v roce 1935.⁶

⁶ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 10-12. ISBN 80-246-1157-0.

3. Dopravní výchova a vliv sociálního prostředí

Dopravní výchova je příprava dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu. Začíná prakticky tehdy, když dítě vedeno za ruku poprvé vstoupí do silničního provozu (programy existují pro děti od 3 let), a končí tehdy, když je člověk nucen pohybu v silničním provozu se vzdát.⁷

Na dopravní výchově se různými způsoby podílí řada činitelů, mezi něž patří především rodina, předškolní zařízení, škola, autoškola, sdělovací prostředky a do jisté míry celá společnost.

Základy dopravní výchovy se vytvářejí převážně v rodině. Rodina musí být dítěti jistým vzorem správného dopravního chování. Hlavní úlohou rodiny je připravit dítě dostatečně na bezpečný pohyb v silničním provozu, a to především prostřednictvím procvičování dopravních značek, pravidel silničního provozu a příkladným dopravním chováním všech členů rodiny, se kterými je dítě v bezprostředním kontaktu. Rodiče nesmí zapomínat na to, že jsou dětem svou vlastní ukázněností a ohleduplností k ostatním účastníkům silničního provozu jistým vzorem, který může být z pohledu dítěte pozitivní či negativní. „Příklady táhnou“ je staré latinské přísloví, které nám říká, že příklad je mnohem důležitější než verbální vysvětlování problému. Co si asi s sebou vezme do života malý človíček, když jeho vzory – rodiče – nedodržují, mnohdy záměrně, pravidla bezpečného pohybu po pozemních komunikacích? Pro každé dítě jsou primárním vzorem především jeho rodiče, a tak jen těžko můžeme očekávat, že děti budou stoprocentně dodržovat dopravní předpisy, když kolem sebe vidí opak. I dítě v předškolním věku již pozná, kdy jeho rodič nedodržuje povolenou rychlost v obci nebo řídí agresivně.

Je důležité vzít na vědomí, že dítě předškolního věku není schopno se samo bezpečně pohybovat v silničním provozu, a proto můžeme říci, že každá dopravní nehoda dítěte předškolního věku, ať zaviněná, nebo nezaviněná, je důsledkem nejen nepozornosti dítěte, ale zejména nedostatečné dopravní výchovy v rodině.

Rodina je první sociální skupinou, která učí dítě přizpůsobovat se životu, osvojovat si základní návyky a způsoby chování běžné ve společnosti. Hovoříme tedy o **socializačně-výchovné funkci** rodiny. Ústřední úlohou socializačního procesu v rodině zůstává příprava dětí a mladistvých na vstup do praktického života.⁸

⁷ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Univerzita Karlova Praha: Karolinum, 2003, s. 189. ISBN 80-246-0606-2.

⁸ KRAUS, Blahoslav. *Základy sociální pedagogiky*. Praha: Portál, 2008. s. 82. ISBN 978-80-7367-383-3.

4. Dopravní výchova v mateřských školách

Hlavní náplní dopravní výchovy dětí předškolního věku je hra. Ve hře se rozvíjí tělesná i duševní stránka dítěte. Postoj dětí ke hře je přirozený a nezměnitelný. Hrát si, znamená užívat si všeho tak, jak se to právě dítěti v daném okamžiku nejlépe hodí, líbí a působí radost. Ve hře si děti prověřují nejrůznější možnosti svého předmětného a sociálního prostředí, experimentují, zkoušejí, napodobují, získávají nové zkušenosti a učí se.⁹

V mateřské škole získávají děti poznatky o silničním provozu, např. učí se pravidla přecházení vozovky, významy barev na světelných signalizačních zařízeních, správně přecházet po vyznačených přechodech, význam základních dopravních značek, chodit po správné straně chodníku nebo vozovky, a to zejména v bezprostředním okolí mateřské školy. Hlavním záměrem je všestranně připravit děti na bezpečnou účast v provozu na pozemních komunikacích.

Dítě předškolního věku myslí a jedná podle zvláštností své psychiky a znalost těchto zvláštností podmiňuje účinek výchovného působení. Učení probíhá prostřednictvím činnosti, jednáním. Proto je nutno chápat dopravní výchovu předškolního dítěte jako nácvik orientace v dopravních situacích, které se co nejvíce přibližují reálným situacím. Zvláštnosti psychiky předškolního dítěte vyžadují, aby byla věnována péče předběžné průpravě a výcviku smyslového vnímání, rozvoji pohybové koordinace a obratnosti, pěstování žádoucích a potřebných vlastností osobnosti, jako je samostatnost, odvaha, respekt k pravidlům, pohotovost k reakci na pokyn dospělého atd.¹⁰

Z pohledu ostatních účastníků provozu je potřeba počítat se základní dětskou nevýhodou, a to s malou tělesnou výškou, a tím snížením výšky očí o 40 až 80 cm. Dále s tím, že odhad vzdálenosti je mnohem nepřesnější než u dospělého, což podmiňuje jak schopnost akomodace oka, tak i omezená aktivní zkušenost z vlastního pohybu z místa na místo. Vnímání v pohybu se nacházející předmět, získat o něm informace a správně posoudit jeho rychlost není lehké ani pro dospělého a žádá si cvik a zkušenost. Dítě předškolního věku není ještě mentálně zralé k tomu, aby posoudilo rychlost vozidla z jeho zvětšování, tak jak se to děje při přímém pohybu vozidla směrem k nám.¹¹ Většina dopravních nehod dětí vzniká z nepozornosti a každý z řidičů by měl vědět, že pro hrající si dítě je přímo nemožné dávat současně pozor i na dopravní situaci.

⁹ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 18. ISBN 80-246-1157-0.

¹⁰ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 15. ISBN 80-246-1157-0.

¹¹ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 17. ISBN 80-246-1157-0.

Pro dopravní výchovu v předškolním věku je nutno vytvořit určité podmínky, které přispívají k jejímu zajištění:

- Celková úprava bezpečného prostředí pro život dětí – sem patří komplexní urbanistické řešení komunikací, sídlišť a hracích ploch.
- Přehledné řešení dopravy a komunikační sítě, jako jsou např. zřetelné přechody pro chodce, přehledné křižovatky, a to jak ve městech, tak i na venkově.
- Dostatek hracích ploch a hřišť, kde by bylo možné bez nebezpečí zasvěcovat děti do dopravních situací a kde by měly možnost volného pohybu s pocitem bezpečí.¹²

Dále je nutné zajistit dopravní výchovu systémem speciálních podmínek, to znamená materiálním vybavením a pomůckami.

Při přípravě této práce jsem navštívil několik mateřských školek a byl jsem nemile překvapen, jaká je v tomto směru neutěšená situace. Neexistuje jednotná metodika, o kterou by se paní učitelky mohly opřít, nejsou skoro žádné pomůcky, a když jsou, tak zastaralé a na obnovu nejsou peníze. Jediný, kdo měl nějakou mírnou snahu školky v dopravní výchově podpořit, byl BESIP, ale jeho aktivity byly také utlumeny. Paní učitelky jsou tedy odkázány pouze samy na sebe. Z toho plynou také velké rozdíly ve znalostech dětí.

¹² LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 19. ISBN 80-246-1157-0.

5. Dopravní výchova na základních školách

Dopravní výchova dětí a mládeže je součástí výchovně-vzdělávacího procesu. Jejím cílem na prvním stupni základní školy je připravit žáky k aktivní účasti v silničním provozu jako chodce a cyklisty, naučit je základním pravidlům silničního provozu a rozvíjet jejich charakterové a volní vlastnosti, které jsou v dopravním provozu nezbytné (např. ukázněnost, rozvážnost, rozhodnost), a zvláště pak vlastnosti vyjadřující vztah k lidem (např. ohleduplnost, společenská odpovědnost aj.).¹³

Přestože se na dopravní výchově podílí více činitelů, jako je rodina, vrstevníci, sdělovací prostředky a veřejnost, můžeme konstatovat, že jedinou zárukou systematické a odborně vedené dopravní výchovy dětí může být jen škola.

Dopravní výchova je obor, který nemá na základních školách samostatný předmět, a právě proto je důležité, aby základní školství mělo v učebních osnovách přímo stanovenou, co vlastně musí škola pro dopravní výchovu dětí udělat. S tímto samozřejmě souvisí i připravenost učitelů na výuku dopravní výchovy, jež spočívá v odborných znalostech, dovednostech a osobnostních charakteristikách. Žáci si učivo dopravní výchovy musí osvojit v jednotlivých tématech vybraných vyučovacích předmětů prostřednictvím přímých mezipředmětových vztahů a výsledkem musí být samostatný a bezpečný pohyb dítěte jako chodce a cyklisty v provozu na pozemních komunikacích.

Na prvním stupni je dopravní výchova součástí předmětu *Člověk a jeho svět*, též také nazývaného *Prvouka*, jehož náplní pro jednotlivé ročníky jsou mimo jiné následující bloky:

- **1. ročník** – adresa bydliště, orientace v nejbližším okolí domova, bezpečná cesta do školy (dopravní značky) – orientace v nejbližším okolí školy – přechod, světelné signály, dopravní prostředky, město – vesnice – bezpečnost v dopravě, jízdní kolo;
- **2. ročník** – cesta do školy, tísňová volání, v nemocnici, úrazy, lékárnička, přivolání první pomoci, ošetření lehkých poranění;
- **3. ročník** – orientace v nejbližším okolí, světové strany, vycházka po obci – cestování a komunikace – beseda se záchranářem – nebezpečí v místě bydliště;
- **4. ročník** – dopravní výchova – jízda na kole.

¹³ VOTRUBA, Josef. *Dětská dopravní hřiště – Výstavba, provoz a metodika výcviku*. 2. vyd. Praha: SPN, 1985. s. 5. ISBN neuvedeno.

Cílem dopravní výchovy na 1. stupni základní školy je naučit žáka:

- Prakticky uplatňovat obecné zásady účelného a bezpečného chování i jednání účastníka provozu na pozemních komunikacích – chodce a cyklisty.
- Samostatně používat prostředky hromadné dopravy osob a dodržovat základní ustanovení pro jejich používání.
- Znat obecné příčiny nesprávného chování a jednání chodců, zvláště dětí, ale i řidičů a snažit se aktivně předcházet jejich důsledkům.
- Uvědomovat si odpovědnost za vlastní chování a jednání v dopravním provozu.
- Chápat význam dobrého technického stavu vozidla a jeho udržování (jízdni kolo, tříkolka, koloběžka).
- Uvědomovat si odlišné možnosti jízdy a zastavení na suché, mokré, zledovatělé nebo zasněžené vozovce.
- Projevovat uvědomělou kázeň a ohleduplnost k ostatním účastníkům provozu na pozemní komunikaci.
- Umět přivolat pomoc při dopravní nehodě a znát zásady poskytování první pomoci v podmínkách, které odpovídají jeho schopnostem a možnostem.
- Uvědomovat si význam řízení provozu včetně činnosti dopravní policie a plně je respektovat.¹⁴

Prvky dopravní výchovy nacházíme v hodinách téměř všech vyučovacích předmětů. Je třeba nejen správně vystihnout, ale i vhodně zvolit k jejich vysvětlení a procvičení nejvhodnější formu či metodu výuky. Pro dopravní výchovu jsou charakteristické některé formy práce, se kterými se v jiných předmětech nesetkáme. Mezi speciální formy a prostředky dopravní výchovy lze zařadit např. výcvik na dětském dopravním hřišti, kde žáci 4. tříd mohou mimo jiné získat „Průkaz mladého cyklisty“.

Dopravní výchova na 2. stupni základní školy by měla teoreticky i prakticky navazovat na výuku a výcvik probíhající na 1. stupni základní školy. Vzhledem k tomu, že návaznost výuky dopravní výchovy z 1. stupně základní školy není dostatečně zajišťována, je důležité, aby se učitelé odpovídajících předmětů postarali o výuku a následné procvičení pravidel silničního provozu zaměřených zejména na zásady bezpečné chůze a jízdy na jízdni kole, základy první pomoci, kontrolu základního seřízení jízdni kola a na zásady bezpečné účasti v silničním provozu.

¹⁴ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 21-22. ISBN 80-246-1157-0.

Cílem dopravní výchovy na 2. stupni základní školy je naučit žáka:

- Chápat dodržování zásad účelného a bezpečného chování a jednání účastníků provozu na pozemních komunikacích jako svoji základní povinnost, uplatňovat tyto základy v souvislostech morální a právní odpovědnosti.
- Uvědomovat si a v praxi dodržovat základní principy taktiky pohybu chodce a cyklisty a v tomto smyslu působit na své okolí.
- Znat příčiny a důsledky nesprávného chování a jednání chodců a řidičů a snažit se jim předcházet.
- Uvědomovat si odpovědnost za vlastní chování a jednání v provozu na pozemních komunikacích.
- Umět přivolat pomoc při dopravní nehodě a znát zásady poskytování první pomoci v podmínkách, které odpovídají jeho schopnostem a možnostem.
- Znat zásady údržby jízdního kola a prakticky je ovládat.
- Znat negativní vlivy dopravy na životní prostředí.
- Respektovat řízení provozu dopravními značkami, světelnými signály, jinými zařízeními a pokyny dopravní policie a uvědomovat si jejich význam.¹⁵

Cílovým vyvrcholením dopravní výchovy na základní škole by měla být možnost získat řidičské oprávnění skupiny „AM“. Věk žáků 9. ročníků již umožňuje absolvovat přípravu a získat toto řidičské oprávnění. Je to možné jednak v kurzu, který organizují některé autoškoly, jednak v rámci nepovinného předmětu dopravní výchova, který však má v učebních programech jen několik málo základních škol.¹⁶

Pro ucelenost problematiky dopravní výchovy na základních školách shrneme, jaké znalosti a dovednosti by měly ovládat děti v určitém věku:

- **Do 10 let** – problematika chodce – chůze po chodníku, chůze po vozovce, přecházení vozovky, bezpečná místa pro hry, základní poznatky o chování při dopravní nehodě;
- **Od 10 do 12 let** – problematika cyklisty – základní pravidla pro jízdu na kole, křižovatky, jízda přes železniční přejezd, dopravní nehody;
- **Od 12 do 15 let** – taktika a mravní normy pohybu v provozu na pozemních komunikacích.¹⁷

¹⁵ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 51-52. ISBN 80-246-1157-0.

¹⁶ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 59. ISBN 80-246-1157-0.

¹⁷ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 52. ISBN 80-246-1157-0.

5.1 Dětská dopravní hřiště (DDH)

V České republice existuje síť dopravních hřišť pro děti. Jednotlivá hřiště mají různé majitele, podoba hřiště a rozsah jeho fungování záleží na množství financí, které má dané dopravní hřiště k dispozici, a na obětavosti a zapálenosti lidí, kteří se o hřiště a dopravní výchovu starají. Dopravní výchova na dopravních hřištích není povinná, neexistuje předmět „dopravní výchova“. Záleží na školách, mateřských i základních, v jakém rozsahu se této problematice věnují.¹⁸

Výcvik dětí na dopravním hřišti je nezbytnou a nedílnou součástí dopravní výchovy, která je realizována na 1. stupni základní školy. Jeho výhodou je ve srovnání s výcvikem přímo v silničním provozu to, že jsou zde vyloučeny všechny ostatní osoby, které by mohly jakýmkoliv způsobem rušit samotnou výuku. Mezi další výhody výcviku na dětském dopravním hřišti patří možnost vytvořit si různé modelové situace, na kterých si děti mohou vyzkoušet vlastní pohyb v silničním provozu a současně mohou být upozorněny na případné chyby. Před provedením samotného praktického výcviku je však důležité naučit děti teorii týkající se pravidel silničního provozu, která je základem dopravní výchovy. Její znalost je nezbytným předpokladem k účasti na praktické části výcviku.

Výuka a výcvik dětí na dětském dopravním hřišti patří k nevhodnějším a neúčinnějším formám dopravní výchovy. Praktický výcvik na dětském dopravním hřišti je zaměřen na žáky 4. a 5. tříd všech základních škol. Obsahem praktického výcviku je procvičení jízdy na jízdním kole, s nímž je spojena přímá aplikace pravidel silničního provozu. V případě úspěšného ukončení praktického výcviku získává žák tzv. „Průkaz mladého cyklisty“.

Děti se v rámci systémového výcviku zejména učí:

- význam dopravních značek (přednost v jízdě na křižovatkách, jednosměrný provoz, zákazy vjezdu, příkázané směry jízdy, zákazy odbočování apod.),
- nebezpečná místa pro cyklisty na DDH,
- vjíždění na vozovku z místa ležícího mimo provoz, vyjíždění od okraje vozovky,
- jízda u pravého okraje vozovky,
- zastavení u okraje vozovky,
- objíždění překážky, předjíždění cyklistů,

¹⁸ Bezpečně na silnicích. [cit. 15. 3. 2012]. Dostupné na: WWW: <http://www.bezpecnenasilnicich.cz/page/67/ddh-v-regionu.html>

- odbočování, řazení do jízdnic pruhů,
- projíždění křižovatkami.¹⁹

Při výcviku je kladen důraz zejména na uplatňování těchto úkonů:

- neustálé sledování provozu,
- rozhlédnutí, ohlédnutí,
- dávání znamení o změně směru jízdy,
- včasné a postupné brzdění,
- držení jízdnic stopy při pomalé jízdě a řízení jednou rukou.²⁰

Význam výcviku na dopravním hřišti spočívá v tom, že si děti jeho prostřednictvím postupně zvykají na dopravní situace, učí se přizpůsobovat své jednání a chování požadavkům na bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích. Dětské dopravní hřiště dětem umožňuje získat potřebnou jistotu pro jejich vlastní pohyb v silničním provozu, ale v žádném případě nemůže nahradit výcvik v reálném provozu.

Osobnost učitele

Osobnost učitele na dopravním hřišti má z hlediska dopravní výchovy rozhodující význam. Jakákoliv jeho chyba, neznalost, nesprávné rozhodnutí, ale i opomenutí některé fáze výcviku mohou mít nedozírné následky. Jestliže dítě provede špatně třeba jen jediný úkon a učitel ho na tuto chybu neupozorní, může to vést k vytvoření nesprávných návyků a k mnoha konfliktním situacím ve skutečném provozu. Potřeba nepřetržitého dozoru je jedním z důvodů, proč je vhodné, aby si učitel, který děti na dětském dopravním hřišti doprovází, předem vyžádal pomoc při výuce od kvalifikovaných osob.²¹

Jedním z hlavních problémů, se kterými se současná dopravní výchova ve škole setkává, jsou učitelé, kteří nemají dostatečné odborné a speciálně metodické znalosti pro výuku a praktický výcvik pravidel silničního provozu. Učitel, který je zkušeným řidičem, může žákům vysvětlit pravidla silničního provozu, kterými se sám řídí, ale přesto nemusí dostatečně znát specifická pravidla silničního provozu vztahující se např. na účast cyklistů v silničním provozu.

¹⁹ Bezpečně na silnicích. [cit. 15. 3. 2012]. Dostupné na: WWW: <http://www.bezpecnenasilnicich.cz/page/67/ddh-v-regionu.html>

²⁰ Bezpečně na silnicích. [cit. 15. 3. 2012]. Dostupné na: WWW: <http://www.bezpecnenasilnicich.cz/page/67/ddh-v-regionu.html>

²¹ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 23-24. ISBN 80-246-1157-0.

Předpokladem úspěšné práce učitele na dětském dopravním hřišti je jeho správný vztah k dopravní výchově a přesvědčení, že jeho výchovná činnost na tomto úseku povede k zachování nenahraditelných hodnot – zdraví a života dětí. Ani sebelepší učební osnovy a systém výuky neznamenají samy o sobě žádný přínos, pokud není učitel k výuce dopravní výchovy dobře odborně připraven. Je proto nutné seznámit vyučující s principy dopravní výchovy, s cíli a úkoly pro jednotlivé věkové stupně a poskytnout jim možnost získat takové teoretické a praktické minimum, aby obsah a metody práce ovládali.²²

Učitel musí:

- Znat podmínky výcvikových prostor a možnosti, které mu skýtají. Měl by mít k dispozici podrobný plánec výcvikových prostor s vyznačením umístění dopravních značek a možnost jejich obměny.
- Být seznámen s vybavením hřiště pro potřeby výcviku, zejména vědět, jaké prostředky bude mít k dispozici a kolik jich bude.
- Předem informovat děti o plánované návštěvě dětského dopravního hřiště a v potřebném rozsahu zajistit nejen jejich teoretickou, ale i praktickou přípravu (především v hodinách tělesné výchovy).
- Předem zvolit obsah a organizaci průběhu celé doby věnované návštěvě dětského dopravního hřiště a stanovit přesné metodické postupy jednotlivých částí návštěvy hřiště.
- Mít pevně stanovený obsah výcviku, tzn. vědět, která cvičení bude realizovat.
- Vědět, které osoby s ním budou při výcviku spolupracovat, kolik jich bude, popř. si podle potřeby zajistit další pomocníky. Je třeba, aby tyto osoby byly předem seznámeny se svými úkoly vyplývajícími ze stanoveného obsahu výcviku.²³

Pokud chceme docílit kvalitní dopravní výchovy v rámci školní výuky, musíme pedagogické pracovníky nejprve seznámit s požadavky, které jsou na ně z hlediska dopravní výchovy kladeny, a musíme jim dopředu předložit přehled návyků, dovedností a případných poznatků, s nimiž se mají děti v určitém školním věku v rámci dopravní výchovy seznámit.

²² LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 23. ISBN 80-246-1157-0.

²³ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 24. ISBN 80-246-1157-0.

5.2 Besedy ve škole

Nejznámější a velmi oblíbenou formou dopravní výchovy je osobní návštěva policistů ve škole a beseda s nimi. Uvedené besedy ve školách mají velký význam nejen pro vlastní vzdělávací proces, ale mohou přispívat k vytváření vhodného vztahu k policistům. Uniforma ve škole vždy budila a budí velký respekt. Návštěva policistů ve škole je pro děti velká událost, kterou si zpravidla dlouho pamatují. Přednáška policistů může dětem pomoci v lepší orientaci v silničním provozu, předcházení zbytečným úrazům a rozpoznávání různých nebezpečí, kterým jsou vystaveny v době, kdy se silničního provozu přímo účastní.

Na zkušenostech samotných policistů záleží, jaký bude přínos besedy pro děti. Starší zkušení policisté volí při besedách mnohokrát osvědčené postupy, kterými na děti vždy zapůsobili. V případě, že je do školy vyslán mladý, méně zkušený policista, je důležité, aby se na besedu dostatečně připravil. Mladý policista by měl určitě znát dopravní situaci v nejbližším okolí školy, nebezpečná místa pro chodce a cyklisty a mít informace o nejbližších dopravních uzavírkách. Dobře vedená přednáška děti seznámí s prací policie a ukáže jim, že policista nejen vybírá pokuty, o čemž jsou hlavně ze strany neukázněných řidičů-tatínků děti přesvědčovány.

Před několika lety byly tyto přednášky v působnosti 1. skupiny dopravního inspektorátu, které samy zajišťovaly bezpečnost silničního provozu a k tomu se aktivně zúčastňovaly preventivních akcí ve formě přednášek a besed ve školách. Postupem času byla tato forma dopravní výchovy přesunuta na policisty, kteří byli ustanoveni do funkce preventivních pracovníků.

Tito určení pracovníci úzce spolupracovali s oddělením BESIP, které je integrální součástí Ministerstva dopravy ČR, jehož prostřednictvím získávají vhodné materiály pro dopravní výchovu. V současné době, kdy není dostatek finančních prostředků, je tato činnost policie tlumena a počty těchto pracovníků se snižují, nebo se jejich funkce slučují dalšími činnostmi, jako je např. tiskový mluvčí. Z těchto důvodů přednášek a preventivních akcí ubylo, což zcela jistě není pozitivní vývoj.

6. Dopravní výchova na středních školách

Před několika lety měly střední školy možnost začlenit do svého vzdělávacího procesu i nepovinný předmět „Řízení motorových vozidel – ŘMV“. Tento předmět byl jednou z forem dopravní výchovy mládeže a jeho cílem bylo připravit ohleduplného a zodpovědného řidiče motorového vozidla, který bude umět ovládat nejen vozidlo, ale i sám sebe. Učitelé nepovinného předmětu měli žáky vychovávat k právnímu vědomí, vést je k poznání sociálně etických hodnot a napomáhat tím k vytváření žádoucích postojů k člověku a životnímu prostředí.²⁴

Uvedený předmět se tehdy vyučoval na středních školách podle učebních osnov Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR a byl v souladu s učebními osnovami výcviku řidičů silničních motorových vozidel vydanými federálním ministerstvem dopravy. Při výuce se postupovalo podle metodického návodu Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR, který byl přímo vydán pro tento nepovinný předmět.

Dopravní výchova na středních školách probíhala tak, že škola ve spolupráci s příslušnou autoškolou vzdělávala studenty 4. ročníků po dobu asi 8 měsíců v teoretických předmětech, tzn. v pravidlech silničního provozu, v nauce o konstrukci a údržbě, v teorii jízdy, v zásadách bezpečné jízdy a v zásadách první pomoci. Výsledkem tehdejší dopravní výchovy bylo získání řidičského oprávnění skupiny „B“ před dovršením 18 let s tím, že řidičský průkaz nabyt platnosti až po dovršení požadované věkové hranice 18 let. Studenti se výuky zúčastňovali povinně a byli z ní průběžně přezkušováni. Tímto způsobem byla alespoň částečně řešena situace dopravní výchovy na středních školách a učilištích.

V současné době je situace taková, že již tato výuka neprobíhá a získání řidičského oprávnění je plně v rukou autoškol (vyjma specializovaných středních škol a učilišť, jako je např. obor automechanik, opravář zemědělských strojů atd.). Výsledkem je, že žadatelé přijdou do autoškol s téměř nulovými znalostmi a musí se zde učit vše od začátku. V dopravní výchově ale nejde pouze o zvládnutí nějaké školní látky. Jde zde především o získání nových dovedností a zkušeností. Tyto dvě věci ovšem vyžadují nepoměrně více času než pouhé zapamatování si informací, a to většinou na velmi krátkou dobu (do zkoušek).

Praktický význam školní dopravní výchovy je takový, že se žáci naučí zodpovědně a samostatně řešit přiměřené dopravní situace, a tím získají cenné zkušenosti, které později využijí.²⁵

²⁴ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 61. ISBN 80-246-1157-0.

²⁵ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 62. ISBN 80-246-1157-0.

K získání řídičských zkušeností je nejdůležitější délka řídičské praxe, schopnost předvídat chování ostatních účastníků silničního provozu, schopnost odvrátit případné hrozící nebezpečí a v neposlední řadě schopnost odhadnout své vlastní síly. Z výše uvedeného vyplývá, že snadnější začlenění do silničního provozu má vždy osoba, která se dříve bez problému pohybovala v silničním provozu např. jako cyklista (řidič nemotorového vozidla). Takový řidič v každém případě lépe ovládá pravidla silničního provozu, zásady bezpečné jízdy a je schopen rychleji reagovat na situace, které mu provoz na pozemních komunikacích každodenně přináší.

7. Dopravní výchova dospělých

V rámci výuky dospělých osob, které již vlastní řidičský průkaz s určitým řidičským oprávněním, se setkáváme s povinným a dobrovolným absolvováním různých kurzů s dopravní tematikou. V souladu s příslušnými předpisy si musí povinně zvyšovat svou odbornou způsobilost řidiči z povolání (profesionálové).

7.1 Dopravní výchova řidičů – amatérů

Další dopravní výchova těchto řidičů se zakládá na dobrovolnosti. Z dobrovolných kurzů jmenujme tyto:

- Kurz bezpečné jízdy
- Škola smyků
- Vyšší škola motorismu
- Kondiční jízdy nabízené autoškolami²⁶

V některých státech Evropské unie jsou do dopravní výchovy jako celoživotního vzdělávání zařazeny i kurzy pro řidiče, kteří již opakovaně způsobili dopravní nehodu. V České republice není do současné doby věnována taková pozornost ani řidičům, kteří svým riskantním jednáním vážně ohrožují zdraví a životy své i ostatních účastníků silničního provozu. V tomto ohledu by stálo určitě za zvážení, zda by nebylo vhodné převzít vzor z některých států Evropské unie a zřídit obdobné povinné kurzy i pro řidiče v České republice. Pokud se řidič opakovaně dopouští jednání mající za následek vznik dopravní nehody, určitě nastala při dopravní výchově tohoto jedince nějaká chyba. Analyzovat takovou chybu by bylo jistě možné v rámci povinného kurzu bezpečné jízdy, kterého by se neukázněný řidič musel povinně zúčastnit.

V České republice v souvislosti se zavedením bodového systému došlo o něco později – k 1. září 2008 – ke vzniku tzv. „*Středisek bezpečné jízdy*“, která provozují školení bezpečné jízdy. Na základě potvrzení o absolvování školení bezpečné jízdy je možné požádat příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností o odečtení **tří** získaných trestných bodů.

Školení bezpečné jízdy je druh zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a je založeno pouze na principu dobrovolnosti. K účasti na uvedeném školení není nikdo nucen. Záleží tedy na každém řidiči, zda se školení bezpečné jízdy zúčastní, či nikoli. Jedinou okolností, která by potenciálním žadatelům znemožňovala účast na školení bezpečné jízdy je počet 11, nebo dokonce 12 nasbíraných trestných bodů nebo spáchání jednání, které je bodované 6,

²⁶ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 66. ISBN 80-246-1157-0.

popřípadě 7 body. Školení bezpečné jízdy se skládá ze dvou částí – teoretické a praktické. Teoretická část trvá 3 vyučovací hodiny a obsahuje

- teorii řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy,
- nejčastější příčiny dopravních nehod a možnosti jejich předcházení,
- důsledky protiprávního jednání řidičů motorových vozidel,
- prevenci a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích.

Po absolvování školení bezpečné jízdy si jeho absolvent podá žádost o odečet tří trestných bodů na příslušném úřadu obce s rozšířenou působností, v jehož obvodu má trvalý pobyt. O odečtení trestných bodů může absolvent školení bezpečné jízdy požádat pouze jedenkrát během kalendářního roku.

7.2 Dopravní výchova řidičů profesionálů

je zákonem stanovená a dělí se na řidiče osobních vozidel a nákladních vozidel.

U řidičů osobních vozidel vyplývá povinnost zúčastnit se školení řidičů a ověření jejich znalostí ze zákona č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, a týká se všech zaměstnanců, kteří fyzicky řídí vozidlo.

V praxi se jedná například i o zaměstnance, který řídí vozidlo na služební cestě bez ohledu na to, zda se bude jednat o řízení vozidla služebního nebo soukromého, ale například i o zaměstnance, který bude při výkonu pracovní činnosti řídit vozidlo na účelové komunikaci v uzavřeném prostoru nebo objektu.

Zákoník práce v § 103 odst. 2 ukládá zaměstnavateli povinnost „zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána, a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování“. V dalších paragrafech jsou výše uvedené právní a ostatní předpisy blíže specifikovány. V případě tohoto školení se Zákoník práce z hlediska obsahu a rozsahu školení a ověření znalostí neodvolává na žádný jiný právní předpis, podle kterého by toto školení mělo být prováděno. Bude záležet pouze na zaměstnavateli, v jakém rozsahu a s jakým obsahem vzhledem k charakteru vykonávané práce zaměstnancem zabezpečí provedení jeho školení a po jeho ukončení ověření získaných znalostí.²⁷

²⁷ Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce. [15.3.2012]. Dostupné na: WWW: <<http://portal.gov.cz/wps/portal>>

Tuto forma školení se provádí "na míru" podle konkrétní objednávky zaměstnavatele a zpravidla se koná před prvním přidělením vozidla zaměstnanci. Předchází jí teoretické školení a dále následuje praktická jízda s učitelem buď ve firemním voze, nebo ve vozidle autoškoly. Po jízdě je provedeno vyhodnocení, na přání písemné, s případným doporučením zdokonalovacího výcviku.

Opakované školení je už pak pouze většinou teoretické bez jízd a obvykle bývá zakončeno testem znalostí předpisů a zákonů.

Na první pohled se jedná o zbytečnost, ale jde o účinnou prevenci předcházení zbytečným škodám na majetku firmy i na lidských životech.

U řidičů nákladních vozidel vyplývá tato povinnost ze zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.²⁸ Pro tuto práci je problematika odborné způsobilosti řidičů nákladních vozidel příliš složitá. Nám bude stačit vědět, že se týká řidiče, pokud řídí motorové vozidlo, k jehož řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny C, C+E, D a D+E nebo podskupiny C1, C1+E, D1 a D1+E nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné. A dále, že existují určité výjimky, jako např. u vozidel používaných ozbrojenými silami České republiky, Policií České republiky, Celní správou České republiky a zpravodajskými službami České republiky, vozidel Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek dobrovolných hasičů, zdravotnické záchranné služby a Správy státních hmotných rezerv, atd.

Dopravní výchova v jakémkoliv období života jedince realizovaná v rodině, v mateřské škole, na základní škole, na střední škole a posléze i v dospělosti v rámci celoživotního vzdělávání formou různých kurzů bezpečné jízdy, školy smyků, kondičních jízd má velký a nezastupitelný význam pro bezpečnou účast každého jedince v silničním provozu.

²⁸ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů. [15.3.2012]. Dostupné na: WWW: <<http://portal.gov.cz/wps/portal>>

7.3 Psychologické aspekty výuky a výcviku

Výuka a výcvik jsou nezbytné pro osvojení si řízení motorových vozidel různého druhu a v různých zemích. Výcvik je vhodným prostředkem pro vytváření reakcí odpovídajících vznikajícím situacím a podmínkám při jízdě. Řidič může mít specifické znalosti a dovednosti. To ale neznamená, že je bude schopen použít v měnících se podmínkách. Tento nedostatek celkové pohotovosti bude mít zřejmě vliv na úroveň jeho řídičské způsobilosti. Běžné metody přípravy řidičů zahrnují sice výcvik specifických reakcí při jízdě a dílčích schopností, dovedností a úkonů. Neberou však někdy ohled na různost situací a podmínek, za kterých je lze správně použít. Pro zlepšení výcviku je nezbytné zkvalitnit přípravu učitelů autoškol.²⁹

Pokud budeme chtít u žáků autoškol dosáhnout toho, aby získali potřebné dovednosti v řízení motorových vozidel, musíme jim také poskytnout příležitost, aby mohli tyto dovednosti uplatnit již během výcviku, a to za různých modelových situací a podmínek, které odpovídají požadavkům skutečné jízdy v silničním provozu. Při tom je důležité věnovat pozornost tomu, aby si žáci dostatečně upevnili správné dopravní návyky. V případě, že se učitel autoškoly nebude žákovi dostatečně věnovat při cvičné jízdě a vytýkat mu případné chyby, kterých se dopustí, může to vést právě k získání výše zmiňovaných nesprávných dopravních návyků, které mohou být do budoucna určitým rizikem jak pro žáka, tak i pro ostatní účastníky silničního provozu.

Je třeba zdůraznit, že automatické mechanismy mohou ovládat chování způsobem, který nemá žádný vztah k postojům a názorům dané osoby na dopravní přestupek. Je dokonce možné, že takové automatické chování je v rozporu se skutečnými postoji a názory dané osoby, které se projevují hlavně tehdy, když je chování řízeno soustředěnou pozorností.³⁰

V praxi se můžeme setkat s mnoha dopravními přestupky, které nejsou vždy výsledkem vědomého záměru, ale mohou vznikat na základě špatných řídičských návyků. Pokud se setkáme se špatnými řídičskými návyky, je velmi důležité najít příslušná nápravná opatření, která nám pomohou nalézt způsob, jak se těchto špatných řídičských návyků můžeme zbavit, a která by nám potom pomohla osvojit si správné, uvědomělé a od společnosti očekávané dopravní chování.

²⁹ ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J. ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Univerzita Karlova Praha: Karolinum, 2003, s. 165. ISBN 80-246-0606-2.

³⁰ ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J. ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Univerzita Karlova Praha: Karolinum, 2003, s. 166. ISBN 80-246-0606-2.

Z hlediska rizika se identifikují čtyři způsoby chování

- *preventivní chování*, které mohlo zabránit vzniku nehodové situace,
- *defenzivní chování*, které mohlo umožnit řidiči, aby se vyhnul nehodové situaci,
- *úhybné chování*, které mohlo dovést jednotlivci vyváznout z hrozící nehody,
- *kooperativní chování*, které obsahuje iniciativu pomoci jiným ve zvládnutí obtížné situace.³¹

Pokud budeme hodnotit chování jednotlivých řidičů, je velmi důležité si uvědomit, že řidič na počátku své řidičské praxe aplikuje získané znalosti a dovednosti, které získal v průběhu svého řidičského výcviku v autoškole. V případě, kdy autoškola nesplnila požadavky stanovené zákonem, může docházet k tomu, že jedinec si při absolvování nekvalitní výuky neosvojil správné dopravní chování a podle toho se také bude chovat.

Na dopravním chování řidičů se z psychologického hlediska také významně podílí temperament řidiče. Dopravní psychologové se při popisu osobnosti opírají o Eysenckovu typologii psychometrického pojetí temperamentu (1960), která má dvojdimenzionální systém – extroverze a introverze. **Introvert** je uzavřenější, zahleděný do svého vnitřního života, citovější, rezervovanější, přemýšlivější, hůře přizpůsobivý, spíše samotářský a nedůvěřivý, nesmělejší, spolehlivější a systematictější. Má blíže k flegmatickému typu a v labilní poloze k melancholikovi. **Extrovert** je adaptabilnější, orientovaný na vnější život, na lidi, miluje vzrušení, navazuje kontakty, je optimističtější a družnější. Preferuje sice fakta, ale je vázaný na okolní názory. Má blíže k typu sangvinika. V labilní poloze kopíruje charakter cholerika.³²

Na základě výše uvedených vlastností lze učinit závěr, že dopravní chování může být ovlivněno jednak nedostatečnou délkou řidičské praxe, nesprávným řidičským vzorem či osobnostními dispozicemi každého řidiče.

➤ Teoretická příprava řidičů

Některé teorie jsou na nízké úrovni zobecnění. Tyto teorie jednoduše popisují manévry řidičů, které vedou často k nehodám, jako je například nepřiměřená rychlost, předjíždění, nedostatečná vzdálenost, opomenutí signalizace, přehlédnutí dopravních značek a signálů.

³¹ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Univerzita Karlova Praha: Karolinum, 2003, s. 166. ISBN 80-246-0606-2.

³² HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005. s. 18. ISBN 80-7178-542-3.

Tyto teorie „specifických reakcí“ vytvářely často podklady při sestavování výcvikových plánů.³³

Uvedené teorie vedly k zamyšlením nad tím, jak vylepšit přípravu řidičů k bezpečné účasti v silničním provozu a jak najít příčiny jejich případného selhání. Z jednotlivých teorií vyplývá, že pro zjištění příčin selhávání řidičů je v každém případě důležité provést důkladnou diagnostiku jednotlivých řidičů, na jejímž základě lze vyslovit závěr, zda příčina selhání jednotlivců spočívá v osobnosti řidiče anebo v jeho nedostatečných řidičských zkušenostech. V současné době je možné diagnostiku provádět pomocí trenažérů používaných v autoškolách, kde při výcviku lze bez jakýchkoliv problémů pozorovat jednotlivé reakce řidiče na navozené reálné situace.

Mendelsohn (podle Štikar a Hoskovec, 1995) vytvořili teorii, podle které vnímání prostředí řidičem a skutečné prostředí jsou ve vzájemném vztahu. Nazval ji subjektivně – pravděpodobnostní funkční teorií. Vychází z předpokladu, že lidé řídí – v kontextu dvou souvisejících pravděpodobnostních systémů – s objektivním rizikem svého prostředí a se subjektivním odhadem pravděpodobnosti nehody. V podmínkách, kdy subjektivní odhad koreluje velmi významně se skutečnou pravděpodobností, je větší pravděpodobnost nehody. Budoucího řidiče musíme proto ovlivňovat vhodnými prostředky tak, aby došlo brzy k maximální korelaci mezi subjektivní a skutečnou pravděpodobností. Musíme se snažit o zlepšení subjektivních odhadů (např. při výcviku odhadu bezpečných vzdáleností, bezpečného předjíždění apod.).³⁴

Další teorie, která je založena na pojmu „pocit rizika“, je např. vyjádřena vztahem velikosti subjektivního pocitu rizika ve vztahu k rychlosti jízdy. Z uvedené teorie vyplývá, že za účelem snížení počtu dopravních nehod by bylo nutné manipulovat s pocitem rizika u jednotlivých řidičů. Požadovaným výstupem této teorie je přimět řidiče k tomu, aby si osvojil správné dopravní chování a tím snížil případné riziko dopravní nehody. Na druhé straně je většina činností spojena s určitým rizikem, např. řidič při předjíždění volí kompromis mezi rizikem a dosažitelným užitekem. Každé riskování vždy přináší určitý stupeň nebezpečí a může ovlivnit pravděpodobnost dopravní nehody.

³³ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Univerzita Karlova Praha: Karolinum, 2003, s. 167. ISBN 80-246-0606-2.

³⁴ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Univerzita Karlova Praha: Karolinum, 2003, s. 168. ISBN 80-246-0606-2.

Při provádění řady studií, které se zabývaly riskováním řidičů při řízení motorových vozidel, bylo zjištěno, že rozhodování dvou řidičů v jedné a téže situaci může být rozdílné, ale také že rozhodování stejného řidiče v téže situaci může být s ohledem na změny v jeho senzorickém systému rozdílné. Za senzorické změny můžeme považovat např. změny způsobené únavou.

Na základě provedených výzkumů bylo zjištěno, že základní řidičské dovednosti jsou většinou získány poměrně rychle, ale zkušenosti v řízení přicházejí velmi pomalu. Postupné získávání řidičských zkušeností je u mladých řidičů často doprovázeno rizikovými manévry s motorovým vozidlem, které v některých případech končí dopravní nehodou.

➤ **Systém dopravní bezpečnosti a uspořádání výcviku**

Učitelé autoškol žádají od psychologie srozumitelné a podrobné určení situací, se kterými se řidič setkává, a chování, které tyto situace vyžadují. Důležitý přístup, který byl použit při tomto určování, je spíše systémově analytický než empirický. Místo zkoumání skutečného chování řidiče byl studován širší systém, kterého je řidič součástí. Účelem zde byla identifikace specifických požadavků na chování, které jsou na řidiče kladeny. Systém silniční dopravy se skládá

- z **řidiče**,
- **vozidla**, které řídí,
- **vozovky**, po které jede,
- **provozu**, ve kterém je, a
- **přírodního prostředí**, ve kterém se vše odehrává.³⁵

Uvedený systém silniční dopravy by měl být v ideálním stavu současně systémem dopravní bezpečnosti, tohoto však můžeme dosáhnout až při ujednacení výcviku. Na prvním místě je vlastní **určení složek** systému dopravní bezpečnosti z hlediska chování, které je založeno na studiu odborné literatury, na statistikách dopravních nehod, na studiích chování apod. Na druhém místě v systému bezpečnosti silničního provozu jsou velmi důležité **normy chování**, které jsou založeny na studiu každé charakteristiky s cílem určit druh situací, které mohou vzniknout, a k nim určit příslušné reakce. Jinou významnou, a to třetí částí systému bezpečnosti silničního provozu je **klasifikace chování**. Způsoby chování zde bývají uspořádány společně do určité posloupnosti podle náročnosti, např. zvládnutí vozidla na

³⁵ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Univerzita Karlova Praha: Karolinum, 2003, s. 173. ISBN 80-246-0606-2.

přímém úseku pozemní komunikace, jízda křižovatkou, parkování, jízda ve ztížených klimatických podmínkách nebo jízda v noci. Poslední významnou částí bezpečnosti silničního provozu je konkrétní **analýza chování**, která je zaměřená na hodnocení jednotlivých řidičských dovedností.

Každá z výše vymezených složek systému dopravní bezpečnosti byla v minulosti zkoumána s cílem objevit specifické charakteristiky systému, které by mohly vést ke vzniku různých situací, na něž by měl řidič adekvátně reagovat. Při řízení motorového vozidla mohou řidiče do jisté míry ovlivňovat jeho tělesné nebo duševní vlastnosti. Např. řidič, který je unaven, se chová úplně jinak, než kdyby byl dostatečně odpočatý.

8. Výuka a výcvik v autoškolách

Dne 1. ledna 2001 vstoupil v účinnost nový zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, který stanovil mimo jiné i podmínky provádění jednotlivých druhů výuky a výcviku včetně jeho minimálního rozsahu. Uvedený zákon byl doplněn o prováděcí vyhlášku MD č. 167/2002 Sb., která blíže upravuje výuku a výcvik v autoškolách. Výše uvedené legislativní normy jsou pro všechny autoškoly působící na území České republiky zcela závazné. Od nabytí jejich účinnosti došlo již k jejich několika novelizacím.

Výuka v autoškolách je především zaměřena na získání teoretických znalostí a dovedností v oblasti pravidel silničního provozu, teorie a zásad bezpečné jízdy, osvojení si základů konstrukce a údržby motorových vozidel včetně získání základních znalostí v poskytování první pomoci při dopravních nehodách. Na uvedenou výuku navazuje praktický výcvik, který je již zaměřen na aplikaci získaných teoretických znalostí a dovedností při samotné účasti v silničním provozu. Pomocí výcviku získává začínající řidič různé řidičské návyky a schopnosti k jeho pozdější bezpečné účasti v silničním provozu.

V České republice ročně získávají desetitisíce osob nové řidičské oprávnění. Průměrný věk jednotlivých řidičů začátečníků se v posledních letech postupně snižuje. V současné době má cca 65 % 18letých již své řidičské oprávnění, u 25letých se tento podíl zvyšuje na 90%. Zároveň se stále zvyšuje podíl žen, majitelek řidičského oprávnění. Tato tendence ukazuje, že vlastnictví řidičského oprávnění se stalo u mladé generace samozřejmostí a mladí lidé se snaží získat ŘO co nejdříve.³⁶

Řidičské oprávnění skupiny „B“ opravňuje jejich držitele k řízení motorových vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení, kromě místa řidiče, a přípojného vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg. Dále opravňuje k řízení traktorů a pracovních samojízdných strojů, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg, a jízdních souprav složených z motorového vozidla a přípojného vozidla, pokud maximální přípustná hmotnost celé soupravy nepřevyšuje 3500 kg.³⁷

³⁶ WEINBERGER, Jan. *Řidič automobilu začátečník*. CDV Brno.[cit. 15.3.2012]. Dostupné na :WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=292>>

³⁷ Řidičské oprávnění – ustanovení § 81 odst. 4 písm. a), b), c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. [15.3.2012]. Dostupné na: WWW: <<http://portal.gov.cz/wps/portal>>

Učební osnovu výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění upravuje ustanovení § 20 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů, a ustanovení vyhlášky MD č. 167/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Předmětem výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění je získání potřebných teoretických a praktických znalostí a dovedností k řízení motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích.

Výuka obsahuje:

- výuku předpisů o provozu vozidel,
- výuku o ovládání a údržbě vozidel,
- výuku teorie řízení a zásad bezpečné jízdy,
- výuku zdravotnické přípravy.

Výcvik obsahuje:

- výcvik v řízení vozidla,
- výcvik praktické údržby vozidla,
- praktický výcvik zdravotnické přípravy.³⁸

Rozsah výuky a výcviku je rozdělen podle druhu výuky a výcviku a podle jednotlivých skupin nebo podskupin řidičských oprávnění, k jejichž získání se výuka a výcvik provádí.

Vzhledem k tomu, že většinu dopravních nehod mají podle statistiky Policejního prezidia České republiky na svědomí řidiči osobních motorových vozidel (tj. držitelé řidičského oprávnění skupiny „B“), rozhodl jsem se, že se zaměřím pouze na tuto skupinu řidičského oprávnění, tedy pouze na doby stanovené pro výuku a výcvik k získání tohoto řidičského oprávnění – viz tabulka č. 1.

³⁸ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel [cit. 15.3. 2012]. Dostupné na WWW: <<http://portal.gov.cz/wps/portal>>

Tabulka č. 1 – Přehled o rozsahu výuky a výcviku v autoškole (ŘO skupiny „B“)

Teorie	Zkratka	Počet hodin	Praktický výcvik	Zkratka	Počet hodin
Výuka předpisů o provozu vozidel	PPV	18	Praktický výcvik zdravotnické přípravy	PV-ZP	4
Výuka o ovládání a údržbě vozidel	OÚV	2	Praktický výcvik údržby vozidla	PV-ÚV	2
Výuka teorie zásad bezpečné jízdy	TZBJ	10			
Výuka zdravotnické přípravy	ZP	2			
Opakování a přezkoušení	OP	4			
Celkem (hod.)		36			

Praktický výcvik v řízení vozidla je dále rozdělen do tří následných etap. Rozdělení jednotlivých etap je uvedeno v příloze č. 3 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů. Jednotlivé etapy praktického výcviku pro získání řidičského oprávnění skupiny „B“ jsou uvedeny v následující tabulce č. 2.

Tabulka č. 2 – Etapy praktického výcviku v autoškole

Etapy	Druh provozu	Zkratka	Počet hodin
I. etapa	autocvičiště	AC	2
➤	minimální provoz	MP	5
II. etapa	střední provoz	SP	12
III. etapa	střední provoz	SP	9
Celkový počet hodin			28

8.1 Osobnost žáka

K získání řidičského průkazu, a tedy k získání příslušného řidičského oprávnění vede potenciální žadatele o řidičské oprávnění různá motivace. Někdo se do autoškoly přihlásí, aby získal řidičský průkaz pro výkon svého budoucího povolání, jiný jen proto, aby řidičský průkaz pouze vlastnil, protože předpokládá, že by se mu mohl do budoucna hodit, další považuje řidičský průkaz za samozřejmý doplněk současné doby, protože bez řidičského průkazu mezi své vrstevníky těžko zapadne, a jiný je zase motivován tím, že se v autoškolě naučí bezpečně řídit vybrané motorové vozidlo.

Značný význam pro úspěšné absolvování výuky a výcviku v autoškolě má v každém případě věk žáka. Skutečností je, že s přibývajícím věkem žáka se zvyšuje jeho odpovědnost v přístupu k výuce a výcviku. Pro úspěšné absolvování výuky a výcviku v autoškolě jsou velmi důležité osobní vlastnosti každého žáka, jako je dostatečná sebedůvěra, přizpůsobivost, vyrovnanost, odolnost proti stresu a jistá emoční stabilita.

8.2 Osobnost učitele autoškoly

Učitel autoškoly má z hlediska dopravní výchovy rovněž rozhodující význam. V každém případě musí být nejen odborníkem v dané dopravní problematice, ale současně i dobrým pedagogem a za určitých okolností i psychologem. Jakákoliv chyba učitele, jeho neznalost, nesprávné rozhodnutí, ale i opomenutí či úmyslné neabsolvování některé části dopravního výcviku může mít pro žáka do budoucna nedozírné následky. Jestliže žák provede špatně jen jediný úkon a učitel ho na tuto chybu neupozorní, může to vést k vytvoření nesprávných návyků a k mnoha konfliktním situacím ve skutečném provozu.

Podmínky pro získání oprávnění učitele autoškoly jsou stanoveny v zákoně č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změně některých zákonů. Dle výše uvedeného právního předpisu může být učitelem autoškoly osoba, která je držitelem profesního osvědčení, má ukončené střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, věk nejméně 24 let, dopravně psychologické vyšetření s kladným výsledkem, musí být držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění po dobu nejméně tří let a v případě, že jde o výcvik řízení vozidla nebo o výuku praktické údržby, musí mít ukončené střední vzdělání strojního nebo dopravního oboru. Po splnění výše uvedených podmínek musí žadatel mimo jiné prokázat při zkoušce své teoretické a praktické znalosti i dovednosti, ale především své pedagogické schopnosti.

8.3 Roční období

Mnoho žadatelů o řidičské oprávnění se před přihlášením do výuky a výcviku v autoškole často rozhoduje, kdy má podat přihlášku a nastoupit do autoškoly. Většina žadatelů má snahu přihlásit se do výuky a výcviku v autoškole především v době, kdy nebývají vozovky kluzké vlivem náledí nebo ujetého sněhu, to znamená od jara do podzimu. Při této volbě ročního období si však neuvědomují, že v budoucnu se v každém případě s těmito jevy určitě setkají a budou se jim muset přizpůsobit. Z výše uvedeného vyplývá, že pro budoucí řidičskou praxi je nejvhodnější absolvovat řidičský výcvik právě v zimním období, kdy lze předpokládat, že se s těmito jevy určitě setkají.

Výhodu absolvování řidičského výcviku v zimním období můžeme spatřovat v přímém dohledu zkušeného odborníka – učitele autoškoly, který je schopen svým žákům (žadatelům o řidičské oprávnění) dostatečně vysvětlit bezpečný způsob jízdy na kluzkém nebo zasněženém povrchu vozovky a současně jim umožnit si takovou jízdu procvičit. Pro osvojení zásad bezpečné jízdy za ztížených podmínek má učitel k dispozici autocvičiště, kde si každý žák může bez jakéhokoliv rizika vyzkoušet, jak se cvičné vozidlo chová při prudkém brzdění, vyhýbání, zatáčení nebo při prudké akceleraci.

8.4 Zkoušky z odborné způsobilosti

Odborná způsobilost žadatelů o řidičské oprávnění k řízení silničních a zvláštních motorových vozidel se zjišťuje zkouškou z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, které se žadatel podrobí po ukončení výcviku v autoškole. Zkoušku provádí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností prostřednictvím určeného zkušební komisaře. Ten musí být zaměstnancem obce a být držitelem platného průkazu zkušební komisaře vydaného podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.³⁹

Zkoušky z odborné způsobilosti by měly prokázat, zda je žadatel o řidičské oprávnění schopen samostatně a bezpečně ovládat motorové vozidlo, správně řešit vzniklé dopravní situace a dodržovat pravidla silničního provozu. V případě, že žadatel o řidičské oprávnění splní všechny části uvedené zkoušky a je v každé její části hodnocen stupněm „prospěl“, nic nebrání tomu, aby se stal držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, pro kterou absolvoval výuku a výcvik v autoškole.

³⁹ KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost – zvláštní část*, Praha: Police History, 2006. s. 159. ISBN 8086477-32.

Absolvování autoškoly a zkoušek z odborné způsobilosti a následném získání příslušného řidičského oprávnění však neznamená, že tím proces dopravní výchovy končí. Po získání řidičského oprávnění je nutné neustále v průběhu řidičské praxe reagovat na měnící se pravidla silničního provozu, která přináší každá nová právní úprava. Od nabytí účinnosti zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, došlo v oblasti silničního provozu k mnoha novelizacím právních norem, které přinesly zpřísnění pravidel pro účast řidičů silničním provozu.

9. Preventivní projekty a kampaně v ČR

Aby se snížila dopravní nehodovost a zvýšila bezpečnost silničního provozu v České republice, jsou příslušnými orgány průběžně přijímána různá bezpečnostní opatření v podobě preventivních projektů a kampaní.

Preventivní projekty a kampaně pro účastníky silničního provozu v České republice realizují většinou vládní orgány – nejčastěji BESIP, který je integrální součástí Ministerstva dopravy ČR. Provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.⁴⁰ Mezi další subjekty, které realizují různé preventivní projekty a kampaně, lze zařadit například policii (ať již státní nebo městskou), pojišťovny, organizace motoristů a jiné nevládní organizace. V minulých letech lze za nejznámější z nich považovat kampaň „Nemyslíš, zaplatíš“, která je zaměřena především na dopravní nehody mladých řidičů do 25 let a projekt „The action“, v překladu „akce“, který je zaměřen na vlastní prezentaci skutečných případů dopravních nehod mladých řidičů a jejich následky. Kromě zde uvedených kampaní existuje řada dalších projektů, jako jsou například projekty „Domluvme se!“, BESIP Team“ a mnoho dalších. Všechny zde uvedené projekty a kampaně mají určité poslání.

9.1 Domluvme se!

Kampaň zaměřená na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu. Koncept kampaně vychází z obdobných kampaní v zahraničí (Designated Driver, EUROBOB, Capitaine de Soirée). Projekt DOMLUVME SE! společně každoročně organizují již od roku 2006 oddělení BESIP Ministerstva dopravy, Iniciativa zodpovědných pivovarů Českého svazu pivovarů a sladoven a FÓRUM PSR. Základním sloganem propagovaným i frontmany skupin Divokej Bill, Tři sestry, Chinaski a Wanastowi Vjegy je „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se kdo bude řídit a nebude pít alkohol“⁴¹

⁴⁰ [cit. 15.3. 2012]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/Kdo-jsme>>

⁴¹ Domluvme se.[cit. 15.3.2012]. Dostupné na: WWW: <http://www.ibesip.cz/Prezentace-kampani/Domluvme-se/area221>

9.2 The Action

Jedná se o klíčový, multimediální preventivní projekt zaměřený na mladé účastníky silničního provozu. The Action (v překladu akce) zprostředkuje studentům středních škol, tedy mladým, začínajícím řidičům, emotivní zážitek reálných dopadů dopravní nehody. Zde se nehovoří jen o vozidlech po dopravní nehodě, ale i o trvalé invaliditě a mnohdy smrti mladých lidí, kteří přecenili své schopnosti nebo se chovali nezodpovědně. Jedná se o pravdivé příběhy hasičů, záchranářů, policistů, ale i samotných obětí dopravních nehod doplněné vždy tancem, hudbou a videoklipy.

The Action nikoho nepoučuje, protože poučování lidí v této věkové kategorii se vždy spolehlivě mívá účinkem. The Action není klasická preventivní přednáška, není to nudné povídání s policisty na jevišti. The Action je v zásadě divadelním představením. Je to divadelní hra, kterou napsal sám život, ale - bohužel – také smrt. Divadelní hra, respektive koláž složená z moderní diskotékové hudby, videosnímku s dynamickým střihem, výrazového tance a hlavně skutečných příběhů přednášených těmi, kteří je prožili.⁴²

Projekt The Action se snaží mladým lidem nezakrytě zprostředkovat tvrdou realitu vážných dopravních nehod a zejména jejich možných následků. Projekt The Action by měl upozornit mladé lidi na možné následky agresivní jízdy, která může být důsledkem nevyzrálosti mladého řidiče nebo ji může způsobit požití alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek před jízdou nebo během jízdy.

Uvedený projekt The Action je organizován již od roku 2004. Do současné doby proběhlo celkem 434 představení, při nichž se s projektem The Action seznámilo více než 168 tisíc studentů ze všech koutů České republiky. Přehled o návštěvnosti projektu The Action v jednotlivých letech je uveden v následující tabulce č. 3.

⁴² The Action.[cit. 15.3.2012]. Dostupné na: WWW:<
http://www.ipravnik.cz/cz/aktuality/print_1/art_5665/lay_3/projekt-the-action>

Tabulka č. 3 – Přehled o návštěvnosti projektu „The Action“ v letech 2004 – 2011⁴³

Rok	Počet měst	Počet repríz	Diváků celkem
2004	1	4	1 000
2005	16	37	14 500
2006	15	45	14 100
2007	23	69	31 500
2008	24	72	31 056
2009	29	87	32 478
2010	29	87	32 670
2011	11	33	11 270
Celkem	148	434	168 574

9.3 Nemyslíš, zaplatíš!

Bezpečnostní kampaň Ministerstva dopravy „Nemyslíš, zaplatíš!“ lze považovat za nejnovější celostátní kampaň, která je zaměřená na skupinu řidičů ve věku do 25 let a na nejčastější příčiny jejich dopravních nehod.

V prosinci 2008 v rámci bezpečnostní kampaně „Nemyslíš, zaplatíš!“ zařadilo Ministerstvo dopravy nový rozhlasový spot na téma alkohol za volantem. Cílem tohoto spotu je varovat řidiče, že i vypití malého množství alkoholu před jízdou může mít nedozírné následky.

V lednu 2009 v rámci této bezpečnostní kampaně uvedlo Ministerstvo dopravy ČR nový televizní spot zaměřený na nezbytnost užívat za jízdy bezpečnostní pásy. Ve spotu při dopravní nehodě zemře mladý manželský pár, neboť nepřipoutaná žena po nárazu usmrtí manžela svým tělem. Tento klip upozorňuje na velmi častou chybu účastníků silničního provozu, kteří se za jízdy v obci většinou nepoutají.

O měsíc později v únoru 2009 přišlo Ministerstvo dopravy ČR v rámci výše uvedené bezpečnostní kampaně s novým spotem zaměřeným na používání dětských autosedaček, který v zápětí jednoznačně vyhrál hodnocení v týdeníku Strategie.

V dubnu 2009 byl vylosován vítěz soutěže o účast na natáčení klipů „Nemyslíš, zaplatíš!“, byla jím Anna Fraců. Tématem tehdy natáčených klipů byly tzv. „diskonehody“, tedy alkohol za volantem a přečehování sil u mladých řidičů. Spoty jsou zaměřeny na

⁴³ Přehled návštěvnosti.[cit. 15.3.2012]. Dostupné na: WWW:
<http://www.theaction.cz/default.aspx?id=325&ido=111&sh=-1412718632>

nejrizikovější skupinu účastníků silničního provozu. Po natočení uvedených spotů došlo koncem května 2009 k jejich televizní premiéře.

V klipu se opilá parta chlapců a dívek srazí s protijedoucím autem a řidič, kterého dívky obdivovaly, skončí s trvalým poškozením mozku v nemocnici. Tytéž dívky od něj při návštěvě odvracejí oči, pohled na něj je jim nepříjemný.⁴⁴

V srpnu 2009 představilo Ministerstvo dopravy ČR v rámci kampaně „Nemyslíš, zaplatíš!“ oficiální profil kampaně na síti Facebook, kde jsou k dispozici všechna videa z probíhající kampaně.

Bezpečnostní kampaň „Nemyslíš, zaplatíš!“ trvala do konce roku 2010 a její součástí byly také televizní a rozhlasové spoty, billboardy, tiskové inzeráty, internetové bannery, informační letáky a roadshow. Celý projekt, který pro resort dopravy organizovala reklamní agentura Euro RSCG získal řadu ocenění od odborníků na reklamu a komunikaci.⁴⁵

9.4 BESIP Team

BESIP Team je ojedinělý a specifický projekt Ministerstva dopravy ČR, který si klade za cíl preventivně působit v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi potencionálními a přímými účastníky silničního provozu. Tento ojedinělý projekt upřednostňuje osobní zážitek před nezáživným vysvětlováním.

V rámci putování po České republice umožňuje BESIP Team všem účastníkům silničního provozu vyzkoušet si simulátor nárazu a zažít tak čelní náraz motorového vozidla do pevné překážky při rychlost cca 30 km/hod. Jednotlivé akce BESIP Teamu se odehrávají takzvaně „přímo na ulici“. BESIP Team tam dále přiváží základní informace o pravidlech silničního provozu, expozici dětských autosedaček, správnou výbavu jízdního kola nebo autolékárničky a předává řadu dalších informací a zkušeností. Návštěvníci stánku BESIP Teamu si také mohou vyzkoušet automobilový nebo motocyklový trenažér nebo jen tak posedět se šálkem kávy a zhlédnout krátké vzdělávací filmy o tom, co nejčastěji porušujeme v rámci bezpečnosti silničního provozu a jaké to může mít dopady.

⁴⁴ Nemyslíš, zaplatíš!. [cit. 15.3. 2012] Dostupné: na WWW: <<http://www.nemyslis-zaplatis.cz>>

⁴⁵ Nemyslíš, zaplatíš!. [cit. 15. 3. 2012] Dostupné: na WWW:<<http://www.nemyslis-zaplatis.cz>>

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

- Mobilní výstavní systém,
- speciální filmy o bezpečnosti silničního provozu,
- simulátor nárazu,
- řídičský trenažér – osobní automobil,
- řídičský trenažér – motocykl,
- propagační a výukové materiály,
- dětské autosedačky,
- moderovaný ucelený blok informací,
- proškolený team.⁴⁶

Na bezpečnost silničního provozu působí vedle různých projektů a kampaní do jisté míry i sdělovací prostředky, které zajišťují každodenní informační servis z našich silnic a dálnic. Mezi nejvýznamnější sdělovací prostředky v České republice patří v současné době Český rozhlas Radiožurnál, který každý všední den vysílá svůj pořad Motožurnál, a rádio Impuls, které rovněž každý den zajišťuje dopravní zpravodajství.

⁴⁶ BESIP Team. [cit. 15.3.2011]. Dostupné na: WWW:
<<http://www.besipteam.cz/default.aspx?ido=27&sh=224600507>>

10. Praktická část

V praktické části svojí bakalářské práce jsem se zabýval dopravní výchovou na základních školách. V průběhu měsíců února a března roku 2012 jsem postupně navštívil všech pět základních škol ve městě Třebíč, kde jsem se formou rozhovoru snažil zjistit názory učitelů, kteří se touto problematikou zabývají. Jako základní osnovu jednotlivých rozhovorů jsem si stanovil následující otázky:

- 1) Je nutno se tímto ve škole vůbec zabývat, nebo je to věc rodičů?
- 2) Jaké mají podmínky pro výuku?
- 3) Mají k dispozici nějaké učebnice nebo odbornou literaturu?
- 4) Je věnován této problematice v rámci výuky dostatečný prostor?

Na počátku mého výzkumného šetření jsem si nejdříve stanovil jeho cíl a jeho základní výzkumné otázky. Cílem výzkumného šetření bylo získat informace, jak dopravní výchova na základních školách skutečně probíhá. Jaká je vybavenost škol nejen po stránce teoretické (metodika, osnovy, učebnice), ale i po stránce technické (pomůcky a technická vybavenost). V neposlední řadě také to, zda je na každé škole nějaký gestor odpovídající za dopravní výchovu, nebo zda si tuto část výuky organizuje a zajišťuje každý z učitelů sám.

Při stanovení výzkumných otázek jsem vycházel z těchto předem určených cílů, na jejichž základě jsem si stanovil dvě otázky.

Výzkumná otázka č. 1

Předpokládám, že všichni učitelé budou souhlasit s názorem, že je třeba se dopravní výchovou ve škole zabývat a není to pouze věcí rodičů.

Při stanovení této otázky jsem vycházel z osobních praktických zkušeností dopravního policisty, které mě vedou k závěrům, že pokud by výchova zůstala pouze na rodičích, děti by měly pouze minimální znalosti. V tomto mě utvrzují hned dva důvody. Prvním důvodem málo času, který rodiče dětem věnují. Sem patří i to, že rodiče děti do školy vozí automobilem a ty pak ani neznají nejbližší okolí školy a nejbezpečnější cestu domů. Druhým důvodem jsou špatné příklady, které rodiče svou neukázněností v silničním provozu dětem dávají.

Výzkumná otázka č.2

Předpokládám, že všechny základní školy jsou k výuce dopravní výchovy dostatečně zabezpečeny, a to jak po stránce teoretické, tak i po stránce technické.

Při stanovení této otázky jsem se nemohl opřít o žádnou praktickou zkušenost. Vycházel jsem se tedy z toho, že se Česká republika přidala ke snaze celé Evropské unie snížit počet nehodovosti. Z tohoto logicky vyplývá, že s nápravou celospolečensky negativního trendu je třeba začít už v raném věku, a stát by se proto měl snažit vytvořit školám co nejlepší podmínky.

Průběh výzkumu

Jak jsem již výše uvedl, navštívil jsem pět základních škol v Třebíči. Jedná se o tyto školy: ZŠ Benešova, kde jsem hovořil s paní učitelkou Bc. L. S., ZŠ T.G.Masaryka a pana učitele Mgr. I. Ž., ZŠ Bartuškova a paní učitelku PaedDr. H. D., ZŠ Václavské nám. a paní učitelky Mgr. I. V. a Mgr. M. K. a ZŠ Na Kopcích a paní učitelku Mgr. B. M.

Byl jsem mile překvapen, že i když bylo na první pohled zřejmé, že ve škole panuje shon a každý má svých povinností víc než dost, věnovali mi všichni pedagogové dostatek času a téma dopravní výchovy se mnou vyčerpávajícím způsobem probrali. Na každém z nich bylo vidět, že je tato problematika zajímavá a není pro ně okrajovou záležitostí, které se věnují pouze z povinnosti.

Vyhodnocení výzkumného šetření

Ověření výzkumné otázky č. 1

Z průběhu výše uvedených rozhovorů vyplynulo, že tato má domněnka je pravdivá. Všichni dotázaní učitelé souhlasili s předestřenými názory, a to jak ohledně nedostatku času rodičů, tak i pokud jde špatné příklady. Dále upozornili, že školy pořádají velké množství výletů, kde je potřeba, aby se žáci v rámci své vlastní bezpečnosti dokázali v provozu řádně chovat.

Ověření výzkumné otázky č.2

V rámci výzkumného šetření jsem zjistil, že neexistuje žádná jednotná metodika. Existuje pouze nástin jednotlivých bloků v rámci předmětu Prvouka, ale to je asi tak vše. Neexistují žádné oficiální učebnice ani pomůcky. Jedině díky snaze jednotlivých učitelů a spolupráci s krajským koordinacním centrem BESIPu jsou školy vybavené. V době před tzv.

„finanční krizi“ BESIP vydal velké množství různých informačních materiálů (knih, učebnic, počítačových programů, atd.), které školy v současné době využívají,

V rámci vyhodnocení lze uvést, že vzhledem k tomu, že neexistuje jednotná metodika dopravní výchovy, je výuka na každé škole prováděna mírně odlišným způsobem. Vykazuje však mnoho společných znaků, kterými jsou:

1) Na každé škole je jeden gestor, který zajišťuje spolupráci s krajským koordinátorem BESIP, a tím přisun alespoň minimálního množství publikací.

2) Výukou dopravní výchovy se zabývají převážně na prvním stupni, a to v rámci předmětu Prvouka (na ZŠ Václavské nám. se tento předmět jmenuje Člověk a jeho svět, ale náplň je totožná). Na druhém stupni je dopravní výchova víceméně okrajovou záležitostí. Zde se dopravní výchovou zabývají především při přípravě na školní výlety.

3) Každá ze škol spolupracuje s dětským dopravním hřištěm v Třebíči, které během roku několikrát navštíví. Ve čtvrté třídě na tomto hřišti všechny děti absolvují teoretické a praktické zaměstnání, jehož výsledkem je řidičský průkaz cyklisty.

4) Každá ze škol se účastní okresního kola soutěže Mladý cyklista. Všechny školy obsazují svými zástupci všechny věkové kategorie. To znamená, že se soutěže účastní i žáci druhého stupně.

5) Ve všech školách se organizují besedy s policisty (státními i městskými), hasiči i záchranáři. Zde bylo kladně hodnoceno, že školy nemusí jednotlivé organizace oslovovat, ale tyto je kontaktují v rámci svých preventivních akcí samy.

Závěr

Cílem této práce bylo v teoretické části nastínit problematiku dopravní výchovy dle jednotlivých věkových skupin. To znamená, jak by měla probíhat v mateřských, základních a středních školách a jak by měla vypadat výchova dospělých. Cílem praktické části bylo zhodnocení stavu dopravní výchovy. Protože je toto téma velmi široké, zaměřil jsem se na první stupeň základních škol ve městě Třebíči, kde žiji.

V kapitole 1 jsem se zabýval pedagogické aspekty dopravní výchovy. Tedy tím, jak chápeme dopravní výchovu z hlediska pedagogiky, na co se zaměřuje a jaké schopnosti by z pedagogického hlediska měly děti, ale i dospělí získávat.

V kapitole 2 jsem nastínil historii dopravní výchovy u nás. Zde je uvedeno, kdo a kdy se tímto tématem začal poprvé zabývat a jaké důvody k tomu vedly.

V kapitole 3 jsem se snažil vystihnout dopravní výchovu a vliv sociálního prostředí, převážně vliv rodiny a její výchovně-socializační funkci.

V kapitolách 4, 5 a 6 je rozebrána dopravní výchova v mateřských (kap. 4), základních (kap.5) a středních (kap.6) školách. Je zde popsána charakteristika dopravní výchovy jednotlivých věkových kategorií, způsob výuky a v neposlední řadě také základní vědomosti, které by daná věková kategorie měla získat a ovládat. V rámci kapitoly 5 (Dopravní výchova na základních školách) jsou dvě podkapitoly, z nichž první se věnuje dětskému dopravnímu hřišti jako hlavnímu faktoru praktické výuky. V druhé podkapitole jsou zmíněné besedy ve školách.

Kapitola 7 je věnována dopravní výchově dospělých. Je rozdělena na tři podkapitoly a to dopravní výchova řidičů amatérů, řidičů profesionálů a v poslední podkapitole jsem se pokusil vystihnout psychologické aspekty výuky a výcviku.

Protože základní část dopravní výchovy dospělých se odehrává v rámci výuky a výcviku v autoškolách, je tomuto tématu věnována celá jedna kapitola, a to kapitola číslo 8. Zde jsou v úvodu zmíněny základní právní úpravy týkající se výuky v autoškolách. Dále je zde popsán průběh výuky, včetně hodinových dotací na jednotlivé části výuky a praktického výcviku. Po té následují podkapitoly věnované osobnosti žáka, osobnosti učitele, vlivu ročního období na kvalitu výcviku. V poslední podkapitole jsou rozebrány zkoušky odborné způsobilosti.

Protože se domnívám, že v dnešní technické době se bez podpory médií nemůže zdařit řešení žádného většího společenského problému, věnuji se v poslední kapitole teoretické části, která má číslo 9, všem velkým projektům BESIPu. Tyto mediální preventivní kampaně jsou celkem čtyři a každé z nich je věnována jedna podkapitola.

Kapitola 10, která je poslední kapitolou mé práce, doplňuje teoretickou část praktickým výzkumným šetřením. Zde jsem zhodnotil dopravní výchovu na základních školách v městě Třebíč, odpověděl na dvě výzkumné otázky a v několika bodech vystihl společné znaky dopravní výchovy na všech pěti základních školách.

Na základě výše uvedených údajů se domnívám, že stanoveného cíle této práce bylo dosaženo.

Jestliže sociální pedagogiku chápeme jako vědní obor transdisciplinární povahy zaměřující se na roli prostředí ve výchově v souvislosti s celou populací ve smyslu vytváření souladu mezi potřebami jedinců a společnosti a tím přispívání k optimálnímu způsobu života v dané době⁴⁷ a dopravní výchova se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků v prostředí dopravy, pak vidíme velice úzké sepjetí, kdy dopravní výchova by mohla využívat poznatků sociální pedagogiky ke zkvalitnění výchovného působení na jedince všech věkových kategorií.

⁴⁷ KRAUS, B., SÝKORA, P. *Sociální pedagogika I*, Brno: Institut mezioborových studií Brno, 2009. s.11

Seznam použité literatury:

- LÍMOVÁ, Lucie. Teorie dopravní výchovy. Praha: Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
- PÁVKOVÁ, J. a kol. Pedagogika volného času. 3. vyd. Praha: Portál, 2002. 231 s. ISBN 80-7178-711-6.
- ŠRŮTKOVÁ, H. VOTRUBA, J. POMPL, V. Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1978. 220 s. ISBN neuvedeno
- ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J. ŠTIKAROVÁ, J. Psychologie v dopravě. Univerzita Karlova Praha: Karolinum, 2003. 271 s. ISBN 80-246-0606-2.
- VOTRUBA, Josef. Dětská dopravní hřiště - Výstavba, provoz a metodika výcviku. 2 vyd. Praha: SPN, 1985. 118 s. ISBN neuvedeno.
- VOLNÝ, J. a kolektiv. Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1983, 124 s. ISBN neuvedeno.
- VORLÍČEK, Chrudoš. Úvod do teorie výchovy. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1984. 238 s. ISBN neuvedeno.
- KRAUS, B., POLÁČKOVÁ, V. at al. Člověk, prostředí, výchova. Brno: Paido, 2001
- KRAUS, B. Základy sociální pedagogiky. Praha: Portál, 2008
- VÁŽANSKÝ, M., SMÉKAL, V. Základy pedagogiky volného času. Brno: Paido, 1995, ISBN 80-901737-9-9
- PRŮCHA, J., WALTEROVÁ, E., MAREŠ, J. Pedagogický slovník. Praha: Portál, 1998, ISBN 80-7178-029-4
- KRAUS, B., SÝKORA P. Sociální pedagogika I. Brno: Institut mezioborových studií Brno, 2009
- OURODA, K. Základy pedagogiky. Brno: Institut mezioborových studií Brno, 2003