

Dopravní gramotnost a její přímý vliv na bezpečný provoz na pozemních komunikacích

Stanislav Kovelský

Bakalářská práce
2014



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií


INSTITUT
MEZIOBOROVÝCH STUDIÍ BRNO

Univerzita Tomáše Bati
Institut mezioborových studií Brno
akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Stanislav KOVELSKÝ**
Osobní číslo: **H118138**
Studijní program: **B7507 Specializace v pedagogice**
Studijní obor: **Sociální pedagogika**

Téma práce: **Dopravní gramotnost a její přímý vliv na bezpečný provoz na pozemních komunikacích**

Zásady pro vypracování:

Zadané a zvolené téma bude zpracováno podle pokynů obsažených v materiálu IMS "Metodika psaní odborného textu a výzkum v sociálních vědách" (IMS 2009). Případně podle dalších materiálů, z nichž některé jsou obsaženy v literatuře připojené k tomuto studijnímu textu. Zejména bude dbáno na dodržování zásad publikační etiky a pravidel společenskovedního výzkumu. Průběžné výsledky práce budou pravidelně konzultovány s vedoucím bakalářské práce.

S vědomím těchto zásad a pravidel a po konzultaci s vedoucím bude práce zaměřena:

- na způsoby dopravní výchovy a dopravního vzdělávání občanů České republiky
- na nebezpečí plynoucí z nedostatečného dopravního vzdělávání
- na společenský význam dopravní výchovy

Součástí práce bude empirické šetření (kvantitativní) zaměřené na zjištění dopravní gramotnosti u uchazečů o řidičské oprávnění při vstupu do autoškoly.

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Kožušková, M., Kikušová, S. Možnosti rozvoja dopravnej gramotnosti v kurikule technického vzdelávania. Bratislava, 2005.

Kučera, I. Jak se stanu dobrým šoférem. 7. vydání. Praha: Vojtěch Šeba, 1938.

Matějů, P. Funkční gramotnost dospělých. Národní zpráva z projektu SIALS. Praha: AV, 1998.

Munsch, G. Gefahrenlehre für die Jugend. München: Verlag für Verkehrssicherheit und praxis Aure&Furst GmbH, 1978.

Ryba, J. K historii silniční dopravy na území České republiky. Praha: Institut Jana Pernera, 2004.

Stojan, M. et al. Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů. Brno: MSD, 2008, 109 s.

Další literatura bude obsažena v Projektu diplomové práce a průběžně doplňována během práce na tomto textu.

Vedoucí bakalářské práce:

PaedDr. Ing. Josef Pecina, CSc.

Institut mezioborových studií

Datum zadání bakalářské práce:

11. listopadu 2013

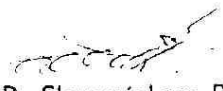
Termín odevzdání bakalářské práce:

30. dubna 2014

V Brně dne 11. listopadu 2013


doc. PhDr. Miloslav Jůzl, Ph.D.
vedoucí ústavu




doc. PaedDr. Slavomír Laca, Ph.D.
vedoucí katedry

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby ¹⁾;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 ²⁾;
- podle § 60 ³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 ³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že

- elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné;
- na bakalářské práci jsem pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.

V Brně
21.3.2014

STANISLAV KOUŘEK Y
.....
Jméno, příjmení studenta

.....
Podpis

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlédnutí veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu, k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacího zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Dopravní gramotnost je nedílnou složkou života dnešní společnosti. Doprava v životě každého z nás hraje významnou roli. Téměř každý den se přepravujeme na různé vzdálenosti do práce, do školy, na dovolenou, nebo výlet. Právě proto je velmi důležité, aby se dopravní gramotnosti věnovaly všechny složky života společnosti. V našem případě máme na mysli především formální i neformální systém vzdělávání, ovšem nejdůležitější složkou dopravní výchovy přesto zůstává rodina. Dalším významným atributem jsou rovněž autoškoly, které garantují určitou vstupní kvalitu nových řidičů.

Klíčová slova: Dopravní výchova, dopravní gramotnost, formální systém vzdělávání, autoškola, pravidla silničního provozu, pozemní komunikace, dopravní nehody, viníci dopravní nehody, hlavní příčiny dopravních nehod.

ABSTRACT

Traffic literacy is an integral component of life in today's society. Traffic plays an important role in the life of each of us. We travel almost every day at different distances to work, school, or even just on a vacation or trip. It is therefore very important to deal with the traffic literacy in all components of society, in our case we mean especially formal and informal educational system, but the most important part of traffic education still consists in family. Another important attribute are also driving schools that guarantee a certain entry quality of new drivers.

Key words:

Traffic education, traffic literacy, formal system of education, driving school, traffic laws, roads, traffic accidents, traffic accident offenders, main causes of traffic accidents.

Rád bych touto cestou poděkoval panu PaDr. Ing. Josefu Pecinovi CSc. za jeho odbornou spolupráci, cenné připomínky a ochotu při vedení mé bakalářské práce. Rovněž děkuji panu Mgr. Pavlu Pecinovi, Ph.D. za poskytnutí cenných rad pro mou práci.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	8
I. TEORETICKÁ ČÁST	9
1 Dopravní gramotnost.....	10
1.1. Dopravní výchova jako významný aspekt dopravní gramotnosti	10
2 Historický přehled vývoje dopravy.....	11
2.1. Historie dopravní výchovy.....	12
3 Dopravní výchova a vzdělávání v ČR.....	14
3.1 Dopravní výchova dětí předškolního věku.....	14
3.2. Dopravní výchova dětí na základních školách.....	16
3.3. Dopravní výchova studentů na středních školách.....	17
3.4. Koncepce dopravní výchovy v ČR.....	19
4 Provoz na pozemních komunikacích.....	21
4.1 Podmínky provozu na pozemních komunikacích.....	22
5 Dopravní nehody.....	23
5.1 Závažné příčiny dopravních nehod.....	24
5.2 Následky dopravních nehod.....	25
5.3 Viníci dopravních nehod.....	26
5.4 Statistika dopravních nehod.....	28
II. PRAKTICKÁ ČÁST	31
6 Dotazníkové šetření k zjištění kdy a kde se uchazeči setkali s dopravní výchovou....	32
6.1 Cíl a hypotézy dotazníkového šetření.....	32
6.2 Metoda a provedení dotazníkového šetření.....	34
6.3 Výzkumný vzorek.....	34
6.4 Zpracování dat a prezentace výsledků.....	35
6.5 Vyhodnocení výsledků- konfrontace s hypotézami.....	42
ZÁVĚR	43
Seznam použité literatury.....	45
Seznam grafů a tabulek.....	46
Seznam příloh.....	48

ÚVOD

Jak již vyplývá z názvu práce, tak stěžejním tématem je dopravní gramotnost, ale co to je vlastně dopravní gramotnost? V současné společnosti se můžeme setkat například s termínem finanční gramotnost a řadou dalších gramotností, právě proto se musíme zamyslet nad základním termínem – „gramotnost“. Gramotnost můžeme definovat jako soubor základních pravidel a norem, které platí v té dané problematice, v našem konkrétním příkladě se tedy jedná o dopravu.

Doprava je současným velmi aktuálním tématem, stačí se jenom podívat na její vývoj, Dopravovat se lidé začali již v počátcích své existence, v současné době má doprava a dopravní průmysl stěžejní místo v naší společnosti. Můžeme konstatovat, že Česká republika je opravdu dopravní velmocí a doprava jako taková s tímto pojmem souvisí.

Určitě je potřebné se touto problematikou zabývat, neboť negativní stránkou silniční dopravy jsou dopravní nehody, které jsou vnímány jako nutná daň za dnešní způsob života. Mají nepříznivý dopad na celou naši společnost. Bylo zjištěno, že jsou nejčastější příčinou úmrtí lidí ve věku od 5 do 30 let, což je alarmující zjištění. Příčin těchto nehod je mnoho, ale na prvním místě stojí člověk, poté teprve stav vozovek či technický stav vozidel. Ukazuje se, že nejúčinnějším nástrojem jak čelit dopravním nehodám je dopravní výchova, tedy prevence. Tento nástroj je možno používat od raného věku a dále pak ve všech životních obdobích. Je potřebné, aby dopravní výchova zaujímala ve výchovném systému pevné místo a tím posílila celkovou dopravní gramotnost obyvatel. Tato výchova je stále v naší zemi velmi podceňována.

Cílem práce je v teoretické rovině definovat jednotlivé instrumenty dopravní výchovy. Je velmi důležité, aby se samotná dopravní výchova vytvářela ve školním prostředí, ale také především v rodině. Právě rodina je velmi důležitým prvkem, jelikož právě z rodiny si bereme nejvíce znalostí. V rámci praktické části budu pomocí dotazníkového šetření zkoumat příchozí uchazeče o řidičské oprávnění. Bude mě především zajímat, kdy a kde získali začínající žáci autoškoly základní dopravní vzdělání. Zda ve školském prostředí nebo v rodinném. Je to velmi důležité, abych mohl lépe objasnit systém dopravní výchovy v České republice.

Možnosti využití práce vidím zejména u učitelů, kteří se dopravní výchovou zabývají. Je vhodná pro učitele autoškol, učitele základních i středních škol, kteří tuto problematiku implementují do svých předmětů, nebo přímo učí dopravní výchovu.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVNÍ GRAMOTNOST

Gramotnost ve své podstatě v dřívějších dobách znamenala především schopnost číst a počítat, poté se přenesla do řady dalších odvětví lidské činnosti. Tak, jak se lidská společnost vyvíjí, přibyla nám například finanční gramotnost. Jedná se o schopnost jedinců uvažovat racionálním způsobem o svých financích.

Tak zde máme nový pojem – dopravní gramotnost. **Jedná se o ucelený sled pravidel a znalostí, jejichž pomocí se člověk dokáže vypořádat s bezpečností dnešního velmi náročného silničního provozu.** Mohlo by se zdát, že se jedná pouze o záležitost automobilů, ale pravý opak je pravdou. Je zde nutné například zdůraznit význam tramvajové dopravy, tedy základní pravidlo, že tramvaj má přednost před chodcem a řadu dalších významných pravidel. Vedle čtenářské, matematické a finanční gramotnosti patří dopravní gramotnost mezi základní gramotnosti. Je nezbytnou podmínkou pro získání kompetencí i pro dosažení dalších důležitých cílů. Přes velkou roli, kterou má v dnešní společnosti, je stále stranou pozornosti. Je nutné, aby byly přesně stanoveny cíle základního vzdělávání v dopravní gramotnosti, a aby těchto cílů bylo dosahováno.

1.1 Dopravní výchova jako významný aspekt dopravní gramotnosti

Právě dopravní výchova je nedílnou a významnou součástí, která vede ke zvýšení dopravní gramotnosti v naší zemi. Jedině cílená a kvalitní dopravní výchova je zárukou zvyšování dopravní gramotnosti v naší společnosti. Důležité je, aby dopravní výchova byla zaměřena na všechny skupiny obyvatelstva a měla v sobě i určitý prvek individuálního přístupu ke každé skupině. Je to vcelku logické, že jiným způsobem bude vypadat dopravní výchova v případě malých dětí a zcela jinak u seniorů.

Vysoká úroveň dopravní gramotnosti ve společnosti je také významným preventivním prvkem, který se podílí na nižších škodách na životech i materiálních věcech. Základním úkolem je především snížení škod na životech a zdraví a to na průměrnou úroveň, která se vyskytuje v civilizované Evropě. To je základní cíl dopravní výchovy. Tato výchova se musí odehrávat především na základních a středních školách.

2 HISTORICKÝ PŘEHLED VÝVOJE DOPRAVY

„Prehistorii silniční dopravy tvoří přeprava zboží pomocí lidí a zvířat po prašných a nijak neupravených pěšinách sledujících stezky divokých zvířat. S růstem obchodu byly stezky srovnávány a rozšiřovány. Jejich nevýhodou však nadále byla jejich vysoká prašnost a obtížná schůdnost po deštích. Dalším vývojovým stupněm byly zpevněné cesty stavěné nad úroveň okolního terénu. Kamenné podloží umožňovalo odtok vody, cesty tak byly lépe schůdně. Historie zpevněných cest sahá do dávných civilizací, zahrnujících Mezopotámii a civilizace v údolí Indu v Pákistánu a severní Indii. V římském impériu byly zpevněné cesty stavěny hlavně k vojenským účelům, neboť původně bahnitě cest přesuny vojsk zdržovaly“¹.

Základním mezníkem ve vývoji dopravy je budování infrastruktury, v tomto případě cest. S tímto se můžeme setkat již v dávných dobách, což souviselo s vývojem obchodu a významná obchodní místa byly spojovány sítí obchodních cest. To stejné pochopitelně platí i pro vojenské účely, kdy se zpevněné cesty budovaly za účelem rychlého přesunu vojsk.

Ovšem největšího rozmachu dosáhla silniční a obecně veškerá doprava po skončení druhé světové války, určité zvýšení objemu dopravy můžeme pochopitelně vysledovat také v souvislosti s pásovou výrobou automobilů a to zejména v průběhu třicátých let minulého století v USA, kdy došlo k fenoménu jménem automobil. Právě Ford svým revolučním myšlením výroby aut umožnil rozsáhlým sociálním skupinám v USA, aby mohly využívat automobilovou dopravu.

Po druhé světové válce se také začalo s budováním asfaltových cest, které významným způsobem zvyšovaly kvalitu této infrastruktury v celé Evropě, například u nás již v sedmdesátých letech byla velmi hustá síť asfaltových silnic, která spojovala každou obec.

¹ ČESKO. VITEJTE NA ZEMI. Multimediální ročenka životního prostředí. Historie silniční dopravy (online). 2013. (cit. 09-02-2014). Přístupné z http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie_silnicni_dopravy&site=doprava

2.1 Historie dopravní výchovy

Díky tomuto vývoji dopravy dochází na přelomu 19. a 20. století ve světě především v evropských zemích k masivnímu rozvoji automobilismu a automobilové dopravě. To se samozřejmě promítlo v nárůstu počtu dopravních nehod. Bylo nutné, aby se touto situací začaly zabývat příslušné úřady a instituce, jako například autokluby, výrobci aut, pojišťovny, média či zástupci parlamentních výbojů. V této době se začíná klást důraz na dopravní výchovu a vzdělávání nejen řidičů, ale i široké veřejnosti.

Za průkopníka dopravní výchovy v naší zemi je považován **F. A. Elstner**, jenž jako první použil termín *dopravní výchova* ve svých hodinách bezpečnosti. Byl novinářem, zapáleným motoristickým cestovatelem, spisovatelem a autorem mnoha knih s dopravní tematikou pro mládež. Zastával názor, že dopravní výchovou by měly procházet děti již v předškolním věku.

S dopravou a dopravní výchovou je dále spjato jméno **Dr. Ing. I. Kučera**. Vykonával funkci vládního rady zemského úřadu a státního zkušebního komisaře v Praze. Jeho příručka pro kandidáty šoférství je považována za 1. učebnici používanou v autoškolách. Byla s malými úpravami a aktualizacemi ještě několikrát vydána.

Další významnou osobou zabývající se dopravní výchovou v minulém století je doktor **Gerhard Munsch**. Je autorem mnoha metodik pro přípravu řidičů motorových vozidel. Ve svých publikacích, televizních a rozhlasových pořadech byl velkým propagátorem dopravní výchovy.

„V roce 1963 byla v souvislosti se zvýšeným počtem prodejů osobních aut soukromým osobám a následně narůstajícím počtem tragických následků dopravních nehod vytvořena „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“. 1. května 1967 pak vznikl i její výkonný orgán - označený zkratkou BESIP. Tato složka nebyla integrální součástí tehdejšího Ministerstva dopravy ČSSR, byla personálně přiřazena k jeho příspěvkové organizaci – „Projekčně konstrukčnímu vývojovému pracovišti silniční a městské dopravy“, který se později transformoval na „Ústav silniční a městské dopravy“. Po federalizaci byl BESIP přesunut jako oddělení na Správu pro dopravu Ministerstva

vnitřní ČR, spadající pod Civilně – správní úsek MVČR, a následně pak do působnosti Ministerstva vnitra ČR – odboru tisku a PR, později do odboru správních činností“.²

V pojetí dopravní výchovy v české společnosti byl významným rokem rok 1963. V tomto roce byl založen BESIP, který od té doby hraje významnou úlohu v kontextu dopravní výchovy v České republice. V tomto období si český stát začal plně uvědomovat důsledky narůstající dopravní infrastruktury a také vyššího projevu motorových vozidel soukromým subjektům. V důsledku toho došlo k růstu intenzity dopravy, což sebou neslo i negativní jevy – tedy ztráty na zdraví, životě a majetku a bylo třeba na tuto novou situaci také patřičně zareagovat.

„V začátcích činnosti BESIPU jsme se snažili využít švýcarských a rakouských zkušeností. Především jsme usilovali o vybudování systému dopravní výchovy, který by provázel občana po celý život. Podařilo se nám položit základ výchovného systému, který provází občana po celý život – od předškolní výchovy, přes dopravní výchovu školní, vícefázový trénink řidičů až ke specifickým formám pozornosti, věnované zejména seniorům“.³

V samotných začátcích nastavení dopravní výchovy u nás bylo důležité, že autoři této koncepce se snažili hledat inspiraci v zahraničí, tedy tam, kde již je vybudována koncepce dopravní výchovy, což je velmi důležitý prvek celého systému dopravní výchovy.

Také došlo k významnému prvku celého systému dopravního vzdělávání u nás. Jedná se o fakt, že autoři koncipovali systém dopravní výchovy jako princip celoživotního vzdělávání. Je zde tedy prostupnost všemi generacemi společnosti, to je velmi významný atribut kvalitně zpracované koncepce dopravní výchovy. Jde o to, aby se s dopravní výchovou setkaly již děti v předškolním období, tedy převážně ve školkách a poté plynule na dopravní výchovu narazili v průběhu svého školního života. Nezbytné je také dopravní výchova ve vyšším věku a to zejména směrem k seniorům, kteří jsou více ohroženi nebezpečnou situací v dopravě.

² ČESKO. BESIP. Historie Besipu (online). 2013. (cit. 09-02-2014). Přístupné z <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>

³ ČESKO. BESIP. Historie Besipu (online). 2013. (cit. 09-02-2014). Přístupné z <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>

3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA A VZDĚLÁVÁNÍ V ČR

*„Vědeckotechnický pokrok urychlily rozvoj dopravy tak, že doprava mocně poznamenala i společenské žití. Moderní doprava přináší mnoho kladných hodnot, ale má také často neblahé důsledky na duševní i tělesné zdraví člověka. Zvláště motorizace dopravních prostředků pohybujících se na silnicích vyvolává mnoho nových problémů, které musí být nezbytně řešeny“.*⁴

Dopravní výchova je opravdu nezbytnou součástí života společnosti, v podstatě každý člověk je v dnešní době součástí dopravy jako takový, ať se jedná o řidiče, chodce, cyklistu, každý člověk se každý den setkává s dopravou a musí být vybaven dostatkem znalostí a dovedností, aby věděl, jakým způsobem se má v dopravě chovat tak, aby neohrožoval sebe i ostatní. To je základním úkolem dopravní výchovy.

Dopravní výchova v ČR se odehrává v určitých základních okruzích. Tím prvním je pochopitelně dopravní výchova ve formálním systému vzdělávání. Zde máme na mysli především základní a střední školství. Vystupuje zde ale také úloha dalšího subjektu, který se významným způsobem angažuje v dopravní výchově, jedná se o autoškoly, které jsou významným prvkem dopravní výchovy u nás. Existuje pochopitelně také systém neformálního vzdělávání, zde můžeme hovořit například o školních družinách, které jsou téměř u každé základní školy. Je to opět vítaný prvek dopravní výchovy a i v těchto organizacích by měl být kladen důraz na dopravní výchovu.

3.1 Dopravní výchova dětí předškolního věku

„Výchova dětí v domácím prostředí klade největší nároky na rodiče, a to i v dopravní výchově. Nepodceňujme brzký začátek dopravní výchovy, který je základem celé další

⁴ VOLNÝ, Josef a kol. *Dopravní výchova*. 1. Vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1976. 111 stran. Strana 3. Číslo publikace 1021-9593

výchovy k bezpečnosti v provozu. Na tento základ posléze navážou také učitelé a vychovatelé“.⁵

Dopravní výchova dětí v předškolním věku začíná již v rodinném prostředí. Často vidíme, jak rodiče učí malé děti významu červená a zelená na přechodu pro chodce.

Je nutné děti od nejmenšího věku učit základním pravidlům, které povedou k jejich bezpečnému chování v dopravním provozu. Zde je především nutné, aby sami rodiče šli příkladem svým dětem, tedy že se chovají v souladu s pravidly a bezpečností dopravního provozu.

Sami rodiče jsou totiž tím prvním elementem, který vstupuje do dopravní výchovy dětí. Je také vhodné, aby se i rodiče nechali od svých dětí poučit. Není to nic složitého, ale je důležité dětem vštěpovat hlavně pravidla přechodu přes silnici na vyznačeném přechodu. Pochopitelně je vhodné zvolit jak řízený, tak i neřízený přechod. Děti již musí vědět, co znamená červená a zelená a také musí být náležitě poučeny, že se musí rozhlédnout ještě před tím, než na přechod vstoupí. Může se v praxi jednat o takovou hru, kdy děti požádáme, aby nám řekli, kdy můžeme vstoupit do vozovky.

Pomoc při dopravní výchově se rodičům dostává od mateřských škol. Předškoláci pod dozorem vychovatelek se učí ukázněnosti, soustředěnosti a partnerskému chování v dopravě. Dětem vysvětlují a nacvičují s nimi chůzi po ulici, přecházení vozovky, hraní na nebezpečném místě, ale také podmínky pro jízdu na kole, koloběžce nebo kolečkových bruslích. Při tom používají základní výchovné metody jako hraní, soutěže, hádanky a nejvíce osvědčenou metodu pozorování. K tomu mají k dispozici mnoho učebních pomůcek, například různé obrázky nejdůležitějších značek, skládky, pexesa, videokazety aj. Co je velkým přínosem pro tyto děti, tak jsou vycházky, výlety probíhající v reálném dopravním prostředí, kde učitelé s dětmi nacvičují a procvičují jednotlivé dopravní situace, kterým se žádné dítě v budoucnu nevyhne. Při této činnosti není na místě šetřit slovy ani časem, neboť tato prevence má velký efekt.

⁵ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006, 82 s. Strana 12. ISBN 80-246-1157-0.

3.2 Dopravní výchova dětí na základních školách

*„Na dopravní výchově se podílejí rodiče, celá veřejnost, sdělovací prostředky, ale jedinou zárukou systematické a odborně vedené dopravní výchovy dětí může být jediné škola, učitel. Dopravní výchova dětí je oborem, který si v základním školství těžko může vybojovat samostatný předmět. O to více je důležité, aby ve všech základních školských dokumentech bylo jasně a konkrétně stanoveno, co vlastně musí škola pro dopravní výchovu dětí udělat. Nejenom proto, aby se vědělo, co musí děti určité věkové kategorie znát a umět, ale i proto, aby příslušní učitelé získali dostatečné odborné vzdělání, aby na tuto problematiku nezapomínali tvůrci standardů a autoři učebnic, metodických a didaktických materiálů“.*⁶

Na prvním stupni základní školy se z dětí pochopitelně také stávají účastníci silničního provozu a to ve dvou základních rovinách. V první řadě jsou děti chodci a v druhém případě se z nich často stávají cyklisti. Právě proto je důležité, aby děti disponovaly dostatkem znalostí a dovedností týkající se dopravního provozu, které jim umožní bezpečné chování jak v roli chodce, tak ale také v roli cyklisty.

Mezi tyto základní prvky můžeme zařadit například znalost významu dopravního značení, ale také hlavně bezpečné zásady chování v silničním provozu. Zde je ale také důležitá úloha rodičů, tedy spolupráce rodiny a školy. Rodiče jsou totiž vzorem pro děti a právě proto zejména oni se musí chovat v souladu s pravidly silničního provozu.

Na základě rámcově vzdělávacího programu pro základní vzdělávání se dopravní výchova promítá do vzdělávacích systémů jednotlivých škol. Dopravní výchova bývá většinou zařazena v prvním až třetím ročníku základní školy v hodinách prvouky. Měla by být vedena kompetentními a kvalifikovanými pedagogy, kteří mají zásadní význam při této výchově. Používají široké spektrum výukových metod. Z klasických metod uvedeme například metodu slovní, z aktivizujících metodu inscenační, která patří k nejvhodnějším metodám. Při této metodě žáci hrají různé role a učí se nacházet praktická řešení problémů v reálném provozu. Při této výchově jim jako pomůcky slouží knihy s dopravní tematikou, pracovní sešity, nástěnné obrazy aj.

⁶ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006, 82 s. Strana 21. ISBN 80-246-1157-0.

K neznámějším učebním pomůckám patří učebnice pod názvem „Stůj!“ „Pozor!“ „Volno!“, dále dvojdílná brožura Dávej pozor na auta a Dávej pozor na přechodu, a jako poslední lze uvést brožuru Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník ZŠ vydanou Ministerstvem dopravy.

Na druhém stupni základní školy mají pedagogové možnost dopravní výchovu integrovat do každého vhodného vyučovacího předmětu. Výuka probíhá převážně v teoretické rovině ve třídách nebo v kombinaci s praktickým výcvikem, pomocí simulovaných dopravních situací v reálném dopravním prostředí.

„Výcvik dětí na dopravním hřišti je nezbytnou a nedílnou součástí dopravní výchovy. Výcviku se využívá zejména v té části, která se zabývá pravidly silničního provozu. Stejně jako každý řidič motorového vozidla v autoškole absolvuje v určité fázi výcvik na autocvičisti, měl by se i každý žák základní školy zúčastnit výcviku na dětském dopravním hřišti“.⁷

Je sice hezké, že děti mají ve škole i v rodině dostatek teoretických znalostí, ale je také nutné, aby si tyto znalosti ověřily v praxi. Zde je tedy důležitá úloha dětských dopravních hřišť, a právě dopravní hřiště je místem, kde se může výcvik zaměřit třeba na jednu rizikovou situaci a pedagog může ihned poskytovat dětem zpětnou vazbu.

3.3 Dopravní výchova studentů na středních školách

„Před několika lety měly střední školy možnost začlenit do svého vzdělávacího procesu i nepovinný předmět Řízení motorových vozidel. 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

⁷ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006, 82 s. Strana 23. ISBN 80-246-1157-0.

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“.⁸

Zde je nutné zdůraznit, že právě na středních školách se z chodců a cyklistů velice často stávají právě řidiči motorových vozidel, ať se jedná o motocykly, ale mnohem častěji také o automobily. Z hlediska bezpečnosti silničního provozu mluví statistiky zcela jasně. Právě mladí a nezkušení řidiči páchají nejvíce škod jak na zdraví, tak pochopitelně také na majetku.

V praxi se také osvědčila spolupráce mezi autoškolami a samotnými středními školami, v tomto případě obě instituce pracují se společným záměrem, kterým je výchova ohleduplného a zodpovědného řidiče. Z tohoto důvodu je součástí výchovy také přednáška ze strany subjektů státní správy. Zde máme na mysli především spolupráci s dopravní policií, která může přinést zajímavé skutečnosti do tohoto procesu.

Studenti středních škol musí zejména vědět, jak vypadají pravidla bezpečného chování v případě řidičů motorových vozidel, musí pochopit, že nemají ještě dostatek zkušeností a právě proto se musí chovat maximálně obezřetně.

Cílem dopravní výchovy u této věkové skupiny studentů je pěstování a nácvik adekvátního chování v nebezpečných situacích, nácvik defenzivního způsobu chování a rozhodování. Častou příčinou dopravních nehod v tomto věku je především jejich lehkovážnost a nezodpovědnost. Dopravní výchova, tak jako na základních školách je zapracována do vzdělávacích programů středních škol, kde je integrována přímo do jednotlivých předmětů. Záleží na každé škole a jednotlivých učitelích, ve kterých předmětech se promítne. Vhodné je zapracovat dopravní výchovu například do matematiky nebo fyziky, kde pedagogové se studenty řeší početní úlohy související s dopravní problematikou (zrychlení, brzdná dráha, odstředivá síla aj.) Taktéž předmět biologie nabízí možnosti uplatnění dopravní výchovy (úrazy při dopravních nehodách, fyziologie úrazů, první pomoc atd.) Při tom tak jako v předešlých stupních vzdělávání hodně záleží na vůli a kreativnosti jednotlivých

⁸ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006, 82 s. Strana 61. ISBN 80-246-1157-0.

pedagogů, kteří dovedou vhodnou a lákavou formou zaujmout studenty touto problematikou.

3.4 Koncepce dopravní výchovy v ČR

*„Každý člověk musí být nejen během povinné školní docházky, ale i v dalších letech vychováván pomocí dopravní výchovy k správnému, bezpečnému a obratnému chování v silničním provozu. Musí pochopit nejen řadu principů, které to umožňuje, ale zejména si musí být vědom odpovědnosti za zdraví a život svůj i ostatních účastníků dopravního provozu“.*⁹

Z výše uvedeného zcela jasně plyne, že základním cílem a koncepcí dopravní výchovy u nás, a to již po dlouhou dobu, je především ochrana zdraví a životů všech účastníků dopravní výchovy. Jejím základním cílem je tedy ochrana a vštípení základních návyků a pravidel, jejichž pomocí jsou lidé schopni fungovat v prostředí dopravní situace.

„Konkrétní cíle a úkoly dopravní výchovy, které jsou součástí celkové koncepce, můžeme vymezit takto:

- *podmínky silničního provozu,*
- *účastníci silničního provozu,*
- *pravidla silničního provozu,*
- *zručnost a taktika pohybu v silničním provozu“.*¹⁰

Součástí kvalitní koncepce dopravní výchovy musí být právě výše zmíněné atributy, tedy aby si již děti od útlého věku učily pravidlům chování v silničním provozu, aby si uvědomovaly, že i oni jsou součástí silničního provozu a měly zásadní informace, jakým bezpečným způsobem se chovat v silničním provozu.

„Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020“ je samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních

⁹ ŠRŮTKOVÁ, Helga a kol. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže*. 1. Vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979. 220 stran. Strana 9.

¹⁰ ŠRŮTKOVÁ, Helga a kol. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže*. 1. Vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979. 220 stran. Strana 9.

*opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. „Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob“.*¹¹

Český stát a všechny zainteresované subjekty si plně uvědomují nevyhovující situaci v oblasti dopravy v České republice a právě proto definují základní cíle, kterých chceme v tomto ohledu dosáhnout. Je to zejména pokles negativních případů v dopravě alespoň na průměrnou úroveň ve vyspělé Evropě. Jedním z nástrojů, které k tomu slouží, je právě také koncepce dopravní výchovy.

*„Zkušenosti z minula ukázaly na potřebu cíleného oslovení širokého spektra subjektů a vymezení jasného prostoru pro jejich spolupráci. Strategie proto vytváří podmínky pro širší zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit. Cestou k tomu je nalezení společných charakteristik zúčastněných subjektů, návazně na ně vymezení jejich zapojení do plnění úkolů daných strategií a adresná specifikace jejich činností v příslušném akčním programu“.*¹²

Celková koncepce dopravní výchovy počítá hlavně se zapojením dalších subjektů, v tomto případě se konkrétně jedná hlavně o všechny stupně školské soustavy, konkrétně máme na mysli předškolní, základní školství a střední školství. U těchto subjektů je nutná přímá podpora v kontextu celkové koncepce dopravní výchovy. Pochopitelně se nesmí opomenout další subjekty. Velmi důležité je zajistit kvalitní dopravní výchovu v autoškolách, dále se může také jednat například o různé besedy a přednášky v klubech důchodců a u řady dalších partnerů.

¹¹ ČESKO. BESIP. Národní strategie silničního provoz v letech 2011-2020 (online). 2011. (cit. 09-02-2014). Přístupné z <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

¹² ČESKO. BESIP. Národní strategie silničního provoz v letech 2011-2020 (online). 2011. (cit. 09-02-2014). Přístupné z <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

4 PROVOZ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Provoz na pozemních komunikacích se řídí zejména legislativní úpravou, v tomto případě hovoříme o zákoně o pozemních komunikacích, jedná se o **zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)**. Jeho základní úlohou je především nastavení podmínek při provozu na pozemních komunikacích, konkrétně se jedná zejména o tyto okruhy:

- *registraci vozidel a vyřazování vozidel z registru,*
- *technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích,*
- *práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty,*
- *práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel,*
- *práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí,*
- *kontroly technického stavu vozidel v provozu,*
- *zákon dále upravuje výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích.¹³*

Zákon zejména definuje základní pojmy a subjekty, které patří do provozu na pozemních komunikacích. Také a co je nejdůležitější, naprosto přesně definuje práva a povinnosti jednotlivých subjektů. Takže je zcela jasné, jaké jsou povinnosti majitelů vozidel a také provozovatelů vozidel, v jakých intervalech jsou povinni prokázat technickou způsobilost k provozu vozidla na pozemních komunikacích a řadu dalších práv a povinností. Na druhou stranu také stanovuje podmínky, za kterých je ověřována technická způsobilost k provozu na pozemních komunikacích, v tomto případě se tedy jedná o provozování stanic technické kontroly. Dále se také věnuje postavení orgánů státní správy, které mají také na starost kontrolní činnosti v této oblasti.

¹³ ČESKO. BESIP. Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (online). 2013. (cit. 09-02-2014). Přístupné z <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu/zakon-o-podminkach-provozu-vozidel-na-pozemnich-komunikacich>

4.1 Podmínky provozu na pozemních komunikacích

Podmínek provozu na pozemních komunikacích je pochopitelně celá řada, ale ty nejdůležitější jsou:

- podmínky ve vztahu k účastníkům provozu
- technické podmínky
- práva a povinnosti jednotlivých subjektů.

Je například všeobecně známo, že řidičem osobního automobilu se může stát osoba, která je plnoletá, to znamená je starší osmnácti let a je také právně způsobilá. Mimoto musí pochopitelně také vykonat zkoušky, které ověřují způsobilost osoby k tomu, aby jí mohlo být uděleno řidičské oprávnění. Touto problematikou se zabývá **zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.**

Pochopitelně, že účastníky silničního provozu nejsou jenom řidiči, ale také chodci a cyklisté a právě zákon stanovuje i podmínky, za kterých se mohou tyto účastníci chovat v rámci silničního provozu.

Důležitým hlediskem jsou technické podmínky, které upravuje **zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.** Jedná se v tomto případě o způsobilost automobilů a dalších dopravních prostředků k silniční dopravě. Provozovatelé a vlastníci vozidel jsou povinni prokazovat v pravidelných intervalech technickou způsobilost svého vozidla k provozu na pozemních komunikacích.

Podmínky provozu také definují práva a povinnosti jednotlivých subjektů, které se účastní provozu na pozemních komunikacích. Jedná se také o postavení subjektů státní správy. Například stanice technické kontroly má právo odebrat technické oprávnění k provozu vozidla za předem stanovených podmínek.

Základní podmínky účastníků provozu jsou dětem, studentům vštěpovány postupnou dopravní výchovou. Při této výchově je zapotřebí obeznámit tyto subjekty i s termínem právní odpovědnost. V tomto případě jde tedy o odpovědnost za své chování a jednání spojené s dopravní problematikou. Dojde-li k porušení jakýchkoliv pravidel, ať už se jedná o pravidla společenská, sportovní, ale i dopravní, musí nést viník odpovědnost a následně adekvátní trest.

5 DOPRAVNÍ NEHODY

Dopravní nehoda dle §47 odst. 1 zákona číslo 361/2000 Sb. zní: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci, a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*“.¹⁴

Dopravní prostředí je místo v němž se pohybují různí účastníci silničního provozu, ať už jde o řidiče motorových vozidel, řidiče nemotorových vozidel, či chodce. V tomto smíšeném provozu bohužel nelze vždy od sebe separovat jednotlivé skupiny aktérů. Byl by to samozřejmě ideální stav oddělit chodce od řidičů motorových vozidel, cyklistů a tramvajové dopravy. Zatím takovou úpravu dopravního prostředí nelze všude realizovat. Smíšený provoz se tak stává velmi nebezpečným místem, v němž se potkávají nerovni účastníci, kteří se často mezi sebou dostávají do rizikových situací, z nichž pramení dopravní nehody, při kterých dochází k značným materiálním škodám, ale i ke škodám na zdraví, někdy i s celoživotními následky.

Cílem dopravní výchovy je minimalizovat počet dopravních nehod a dostat se na úroveň vyspělých zemí Evropské unie. Úkolem dopravní výchovy je tedy připravit účastníky provozu na to, aby se uměli bezpečně pohybovat v dopravním prostředí, znali svá práva a povinnosti, význam dopravního značení, respektovali toto značení a jiná pravidla silničního provozu. Důležitá je schopnost rozpoznat, předvídat nebezpečí (nebezpečná místa) a snažili se odvrátit hrozící situaci, a dojde-li k dopravní nehodě snažit se minimalizovat následky této nehody.

Ze statistik dopravních nehod lze jasně vyčíst, který prvek dopravního systému selhal. Lze vysledovat, která věková skupina se nejčastěji dopouští dopravních nehod, jaké jsou hlavní příčiny těchto nehod a jaké následky tyto nehody mají. Díky těmto statistickým datům je možno zaměřit dopravní výchovu určitým směrem (na konkrétní věkovou skupinu, konkrétní problém).

¹⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

5.1 Závažné příčiny dopravních nehod

K dopravním nehodám dochází, pokud někdo z účastníků silničního provozu poruší některou ze svých povinností, kterou mu ukládá zákon č. 361/2000 Sb. Tyto povinnosti je nutné při dopravní výchově dětem, žákům, studentům neustále vštěpovat a upozorňovat na možné nebezpečí plynoucí z porušování těchto povinností.

Mezi deset nejčastějších příčin dopravních nehod můžeme zařadit:

1. Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru.
2. Nepřizpůsobení rychlosti vozidla technickému stavu vozovky.
3. Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla.
4. Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky.
5. Jiný druh nepřiměřené rychlosti.
6. Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozidla a nákladu.
7. Nezvládnutí řízení vozidla.
8. Nedání přednosti chodci na přechodu pro chodce.
9. Jiný druh nesprávného způsobu jízdy.
10. Nedání přednosti jízdy oproti značce stůj.

Z hlediska příčin dopravních nehod vede jízda po nesprávně straně vozovky, popřípadě vjetí do protisměru. Tato příčina byla nejčastějším viníkem smrti na českých vozovkách. Můžeme tedy vysledovat další příčinu, a tou je vysoká rychlost, a to v různých obměnách.

Co se týká vysoké rychlosti, tak nejčastěji se jedná o nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu vozidla, dále stavu vozovky a také například povětrnostním podmínkám. Důležitým aspektem je také fakt, že řidiči se dostatečně nevěnují řízení vozidla.

V případě nevěnování se řízení vozidla, se v praxi často jedná o různé zlovyky českých řidičů, kam můžeme zařadit kouření během jízdy, telefonování a řada dalších činností, které odrazují od dostatečné pozornosti.

Mezi častou příčinou smrti na českých silnicích také patří nezvládnutí řízení vozidla. Zde se jedná o řidiče s minimálními zkušenostmi, kteří řídí poměrně rychlá vozidla, a často co se týká řidičských schopností, vozidla nezvládají.

5.2 Následky dopravních nehod

Následky dopravních nehod můžeme členit na:

- Přímé.
- Nepřímé.

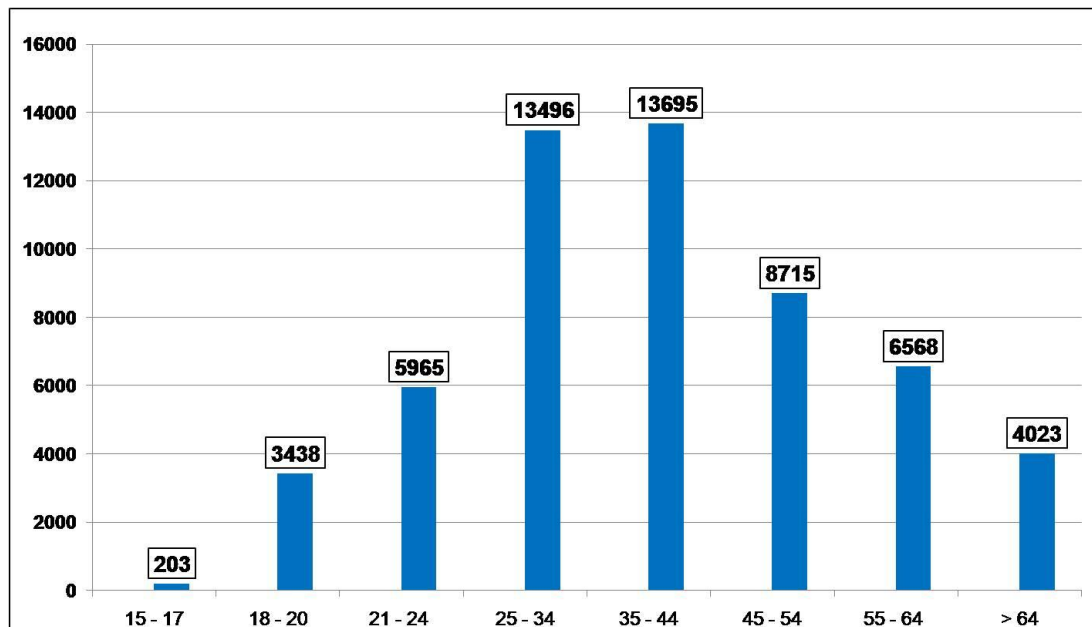
Mezi přímé následky dopravních nehod můžeme zařadit hmotné škody, které vznikly na vozidle, na vozovce a dalších součástech dopravní infrastruktury. Dále sem patří pochopitelně škody na zdraví, což můžeme vyjádřit jako náklady zdravotních pojišťoven na léčení lehce, ale také těžce zraněných. Toto jsou v krátkosti takzvané přímé následky dopravních nehod. Pochopitelně sem patří také nevratné škody, kam právě řadíme úmrtí na silnici.

Mezi nepřímé následky dopravních nehod řadíme především sociální ztráty. Zde máme na mysli například úmrtí, které poškozují nevratným způsobem celý život rodiny a to jak v úzkém, tak i širokém příbuzenstvu. Jedná se tak o nevratnou škodu. Mezi nepřímé následky můžeme také řadit další dílčí škody. Máme zde na mysli také ztrátu na výdělků, zhoršení pracovního uplatnění, škody na psychickém zdraví.

K eliminaci všech škod nám slouží především pojištění, v tomto případě se jedná o takzvané povinné ručení. Toto pojištění musí mít každé vozidlo, které má přidělenou registrační značku a pohybuje se tak v silničním provozu. Toto pojištění kryje finanční ztráty, které může provozovatel vozidla způsobit svým řízením silničního vozidla. Kryje jak ztráty na samotném vozidle nebo vozovce, ale také ztráty na zdraví, tedy náklady na léčení případných zranění, ale také může krýt pro postiženého jeho ztrátu na výdělků, atd.

V případě povinného ručení je nutné mít zvolený dostatečný limit finančního plnění pro případ nějaké škodné události. Například částka 30 miliónů se může zdát dostatečná, ale v případě dlouhotrvajících tělesných postižení, se celková škoda může dostat i nad tuto částku, proto je vhodnější mít nastavený vyšší limit, v praxi se jedná o částku 50 miliónů.

5.3 Viníci dopravních nehod

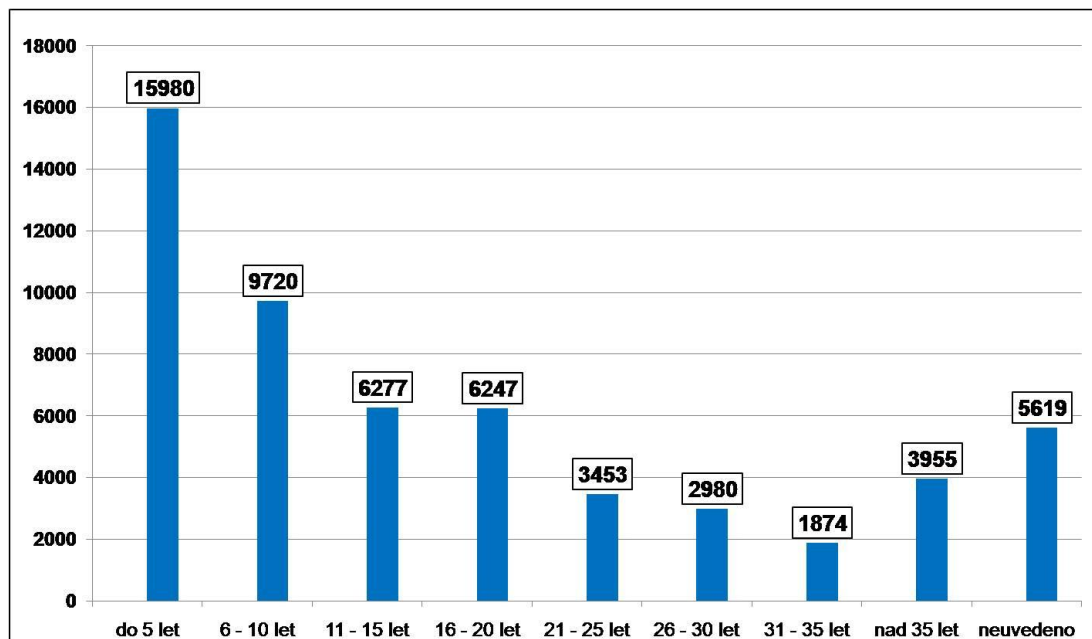


Graf. 1 - Počet dopravních nehod dle věku.

Zdroj: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicke-praxe.pdf>

Drtivou většinu nehod zaviní řidiči motorových vozidel, konkrétně řidiči osobních aut, za nimi následují řidiči nákladních aut, dále řidiči autobusů atd. Z grafu zcela jasně plyne, že největší počet nehod má na svědomí skupina řidičů ve věku od 25 let do 44 let. Tento fakt může být dán tím, že v tomto věku je také největší skupina řidičů a tito řidiči mají největší roční nájezd kilometrů, nicméně je podstatné se na tuto skupinu řidičů cíleně zaměřit a dále je vzdělávat v oblasti dopravní gramotnosti.

V České republice není uzákoněno povinné doškolování řidičů. Tato povinnost platí pouze pro specifické profesní skupiny, na které jsou kladeny zvýšené nároky. Například pro řidiče- referenty, kteří při výkonu své práce fyzicky řídí osobní automobil, nebo řidiče nákladních vozidel a autobusů, kteří musí mít profesní způsobilost, kterou získávají po absolvování výuky a výcviku ve školicím zařízení. Ovšem nejfrekventovanější skupina řidičů, vlastníci řidičský průkaz skupiny B, nemá povinnost se dále dopravně vzdělávat. Mají pouze možnost navštěvovat doporučené placené kurzy (kurzy bezpečné, defenzivní, ekonomické jízdy atd.), které využívá jen nepatrná část řidičů.



Graf. 2 - Počet dopravních nehod vzhledem k počtu let řídičské praxe.

Zdroj: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicske-praxe.pdf>

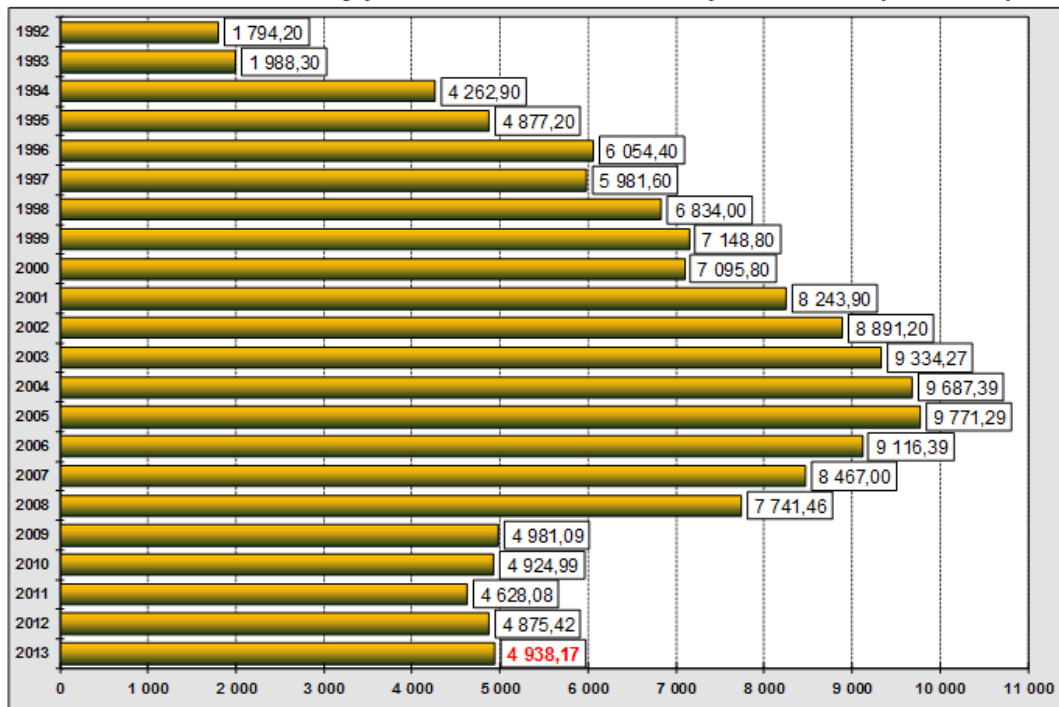
Z výše uvedeného grafu zcela jasně vyplývá, že největší počet dopravních nehod zavíní řidiči, kteří mají krátkou dobu řídičské oprávnění. Zde tedy můžeme hovořit o tom, že tito řidiči ještě nemají dostatek zkušeností a to je právě důvodem jejich častější nehodovosti. V minulosti se například ozývaly hlasy, které volaly po řídičském oprávnění pouze na zkoušku, až se skutečně nový řidič osvědčí, dostává již plnohodnotné řídičské oprávnění. Tento systém již mnoho let úspěšně funguje v Rakousku, Německu a v jiných evropských zemích. Novým řidičům (všichni řidiči při prvním vydání řídičského oprávnění) je zde vydáno řídičské oprávnění na zkušební dobu dvou nebo tří let. Po tuto dobu nesmí sami řídit motorové vozidlo, ale jen pod dohledem zkušenějšího řidiče (rodinného příslušníka, kamaráda atd). Po uplynutí zkušební doby, během které nový řidič plní všechny nastavené podmínky se stává plnohodnotným řidičem. Dojde-li během této doby u tohoto řidiče k porušování nastavených pravidel je mu nařízeno povinné doškolování formou kurzu. Každopádně je nutné se cíleným způsobem více zaměřit na nové řidiče, a to právě například formou preventivních opatření, která ale započnou již ve formálním vzdělávání a pokračují v autoškole.

5.4 Statistika dopravních nehod

Ve statistice dopravních nehod budeme vycházet z aktuálních čísel z databáze Dopravní policie České republiky. Pro upřesnění dodávám čísla za rok 2013:

- celkem nehod – 84 398,
- usmrceno – 583,
- těžce zraněno – 2 782,
- lehce zraněno – 22 577,
- odhadnutá hmotná škoda – asi 5 mld Kč.

Odhadnuté hmotné škody při nehodách v silničním provozu ČR (v mil. Kč)



CELKEM za zázorné období: 141 637,85 mil. Kč

Od roku 2001 došlo ke zvýšení povinné hranice pro nahlášení nehody na 20 000 Kč a od 1.7.2006 na 50 000 Kč.

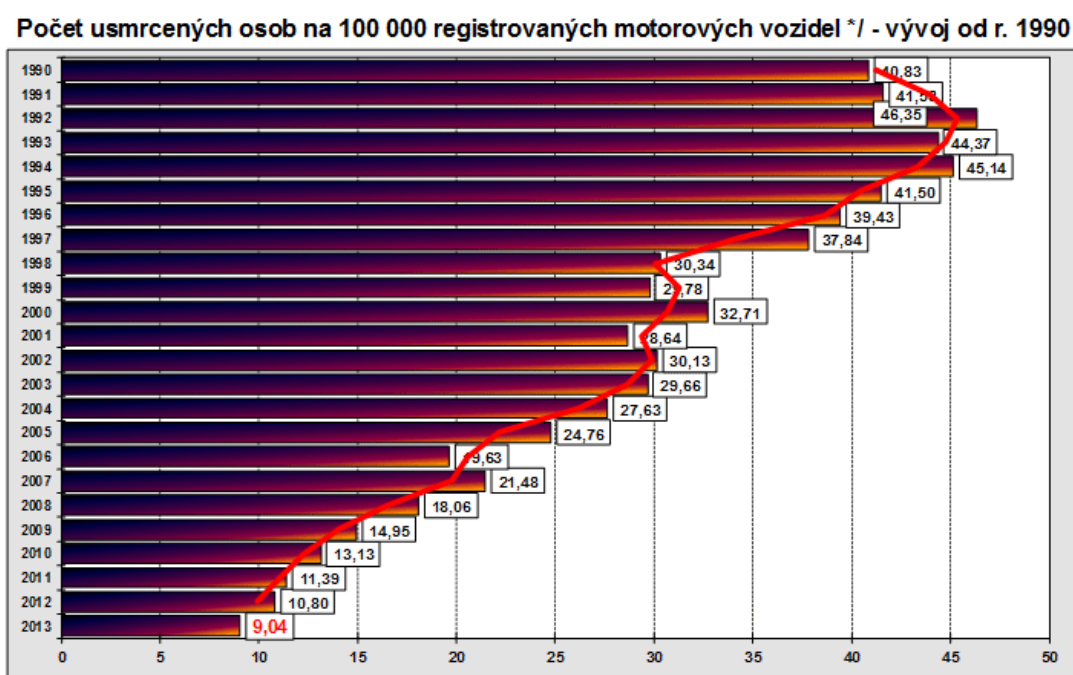
V roce 2009 se hranice pro povinné hlášení nehody zvýšila na 100 000 Kč.

Graf. 3 - Odhadnuté hmotné škody při nehodách v silničním provozu ČR (v mil. Kč)

Zdroj: <http://www.autosap.cz/en/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>

Pokud se podíváme na vývoj hmotných škod, tak zjistíme, že nejvyšších hmotných škod bylo dosaženo v České republice v letech 2000 až 2008, k významnému poklesu došlo v roce 2009 a po zbytek období až do současnosti se hmotné škody drží poměrně okolo čísla 4,5 mld korun ročně.

Z hlediska hmotných škod tak můžeme vysledovat zajímavý fakt, došlo totiž k jejich poklesu, což je jistě velmi pozitivní, ale na druhou stranu zde máme ještě vysoký počet dopravních nehod a to ve srovnání s vyspělými zeměmi Evropské unie. Právě proto Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, Policie ČR a řada dalších institucí přijímají řadu opatření, která mají vést ke snížení nejen nehod, ale také jejich následků a pochopitelně také hmotných škod. Na základě dat a jejich porovnání s minulými obdobími můžeme konstatovat, že se institucím poměrně daří snižovat jak následky, tak i hmotné škody.

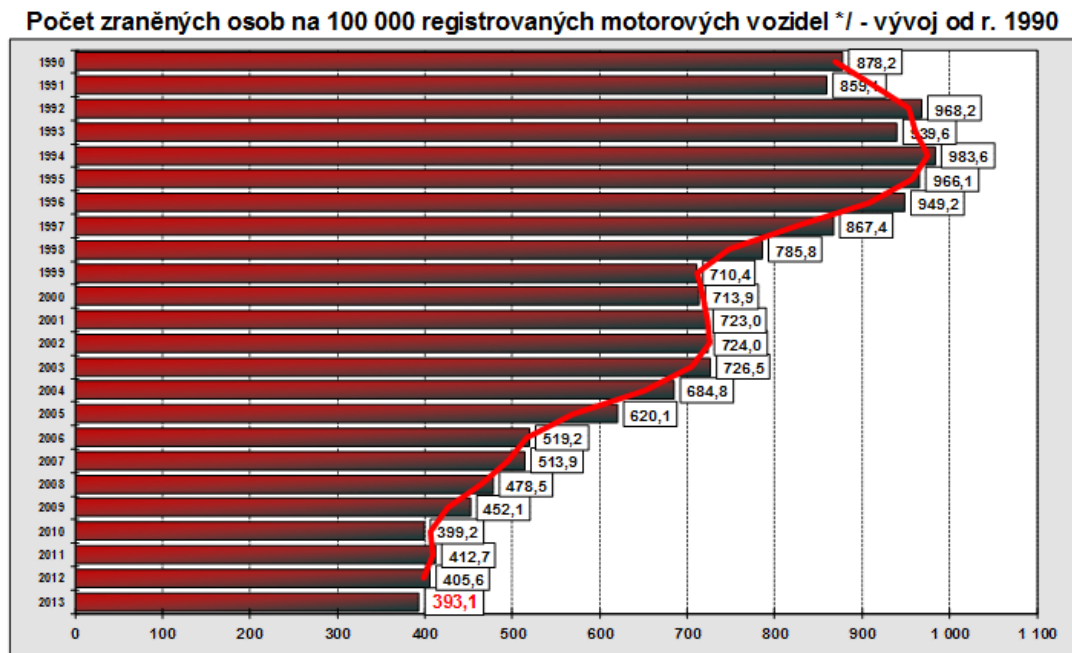


*/ Motorová vozidla (počet k 30.6. roku) = bez zemědělských traktorů a do r. 1998 též bez malých motocyklů do 50 cm.

Graf. 4 - Počet usmrcených osob na 100 000 registrovaných motorových vozidel */- vývoj od r. 1990.

Zdroj: <http://www.autosap.cz/en/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>

Pokud se podíváme na základní údaj, tedy počet usmrcených osob na 100 000 registrovaných vozidel, tak zjistíme, že tento údaj má také klesající tendenci, i když ve srovnání s daty ze zemí Evropské unie se pořád jedná o vysoké číslo. Tento údaj jsem zvolil zcela záměrně, jelikož vypovídá o celkové intenzitě dopravy a je vhodným poměrovým ukazatelem, je velmi pozitivní, že okolo roku 2000 jsme měli na 100 000 registrovaných vozidel zhruba 25 mrtvých, zatímco v minulém roce to bylo necelých 10.



*/ Motorová vozidla (počet k 30.6. roku) = bez zemědělských traktorů a do r. 1998 též bez malých motocyklů do 50 ccm.

Graf. 5 - Počet zraněných osob na 100 000 registrovaných motorových vozidel */- vývoj od r. 1990.

Zdroj: <http://www.autosap.cz/en/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>

Stejně klesající, a tedy pozitivní trend můžeme také vysledovat ze statistiky zraněných na 100 000 registrovaných vozidel. Za posledních zhruba dvacet pět let tento ukazatel klesl z úrovně jednoho tisíce na necelých 400. Můžeme tedy konstatovat, že vzhledem k úrovni intenzity dopravy v České republice zde máme klesající tendenci jak v počtu usmrcených osob, tak také v počtu raněných na českých silnicích. Z toho můžeme vyvodit, že celková bezpečnost na našich silnicích se zlepšuje. Na druhou stranu ovšem nemůžeme být s tímto vývojem spokojeni a všechny instituce musí přijmout opatření, která povedou ke zvýšení celkové bezpečnosti našeho provozu.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

6 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ K ZJIŠTĚNÍ, KDY A KDE SE UCHAZEČI O ŘIDIČSKÉ OPRAVNĚNÍ SETKALI S DOPRAVNÍ VÝCHOVOU

Vysoký počet dopravních nehod, vysoké ztráty na životech, značné materiální škody řadí Českou republiku podle hodnocení nehodovosti v rámci Evropské unie mezi státy druhé kategorie. Snahou každé vyspělé země, naši nevyjímaje, je vyhledávat a eliminovat příčiny vzniku dopravních nehod, které mají nepříznivý dopad na celou naši společnost. Je obecně známou skutečností, že na prvním místě příčin dopravních nehod stojí člověk. Podílím se na výuce výcviku řidičů motorových vozidel, proto bude moje praktická část bakalářské práce zaměřena na dopravní výchovu. Především bude zaměřena na to, kdy a kde se uchazeči o řidičské oprávnění setkali s dopravní výchovou. V autoškole se budoucí řidič zdrží jen několik týdnů a po úspěšném absolvování závěrečné zkoušky se stává řidičem motorového vozidla se všemi právy a povinnostmi. Může se tedy samostatně a libovolně pohybovat po našich, ale i evropských komunikacích. To jakým řidičem kdo bude, není jen věcí autoškoly, ale svůj podíl na tom má správná dostatečná a důsledná dopravní výchova na všech stupních vzdělávání již před nástupem do autoškoly.

V úvodu praktické části stanovím dílčí cíle výzkumu a na jejich základě stanovím hypotézy. V další části zvolím výzkumnou metodu a popíši výzkumný vzorek respondentů. Prostřední část tvoří vlastní výzkum, zpracování dat a prezentace výsledků. V závěrečné fázi výzkumu vyhodnotím výsledky výzkumu a porovnáám se stanovenými hypotézami.

6.1 Cíl a hypotézy dotazníkového šetření

Cílem teoretické části bakalářské práce je přiblížit problematiku dopravní výchovy osob v České republice a upozornit na potřebu tuto dopravní výchovu provádět důsledně na všech stupních vzdělávání i v rodinném prostředí, neboť je to jedna z významných cest, která vede ke snížení dopravní nehodovosti v naší zemi a s tím spojené negativní dopady jak na jedince, tak celou společnost. Cílem praktické části je zjistit pomocí dotazníkového šetření, kdy a kde se setkali uchazeči o řidičské oprávnění s dopravní výchovou a jsou-li schopni v případě potřeby poskytnout první pomoc při dopravní nehodě.

Dílčí cíle výzkumu:

1. Zjistit, zda se respondenti setkali s dopravní výchovou v rodinném prostředí.
2. Zjistit, zda se respondenti setkali s dopravní výchovou na úrovni prvního stupně základní školy.
3. Zjistit, zda se respondenti setkali s dopravní výchovou na úrovni druhého stupně základní školy.
4. Zjistit, zda se respondenti setkali s dopravní výchovou na střední škole.
5. Zjistit, zda jsou respondenti v případě potřeby schopni poskytnout první pomoc.

Na základě dílčích cílů výzkumu jsem stanovil následující hypotézy:

Hypotéza č. 1

Sto procent respondentů se setkalo s dopravní výchovou v rámci rodinné výchovy.

Hypotéza č. 2

Více jak osmdesát procent respondentů se setkalo s dopravní výchovou na úrovni prvního stupně základní školy.

Hypotéza č. 3

Více jak sedmdesát procent respondentů se setkalo s dopravní výchovou na úrovni druhého stupně základní školy.

Hypotéza č. 4

Více jak šedesát procent respondentů se setkalo s dopravní výchovou na úrovni střední školy.

Hypotéza č. 5

Více jak padesát procent respondentů je schopno poskytnout v případě potřeby první pomoc.

6.2 Metoda a provedení dotazníkového šetření

Po prostudování dostupné literatury a poznání již zpracovaných témat týkající se dopravní výchovy v České republice jsem stanovil na základě empirického šetření základní hypotézy. Pomocí kvantitativní metody šetření formou dotazníku jsem provedl sociologický průzkum.

Výzkum trval tři měsíce a byl započat v listopadu 2013, kdy na základě vytyčených cílů výzkumu a stanovených hypotéz, jsem přistoupil k sestavení dotazníku. Dotazník obsahoval stručný úvod k seznámení respondentů o účelu a cíli, kterému bude sloužit. Obsahoval celkem sedm otázek, které byly přehledné a velmi jednoduché, zároveň byly použity v metodě uzavřených otázek, to znamená, že respondenti odpovídali pouze ano nebo ne. Vyplnění dotazníku netrvalo více jak deset minut, byl vyplňován v prostorách autoškoly vždy před úvodní vyučovací hodinou. Osobně jsem byl vždy přítomen a to zejména proto, abych mohl vysvětlit případné dotazy.

K ověření, je-li dotazník jasně a srozumitelně formulován jsem provedl pilotáž (tzv. předvýzkum na vybraném vzorku pěti respondentů). Předvýzkumem jsem si tak ověřil, zda-li mnou zvolená metoda a forma výzkumu pomůžu dosáhnout vytyčených cílů.

6.3 Výzkumný vzorek

Výzkumné šetření probíhalo ve dvou brněnských autoškolách a bylo zaměřeno na uchazeče o řidičské oprávnění, u kterých bylo zřejmé, že ještě neprošli žádnou výukou a výcvikem v autoškolě. Záměrně jsem vybral 60 respondentů ve věkovém rozpětí 18-25 let. Bylo mezi nimi třicet žen a třicet mužů, kteří byli vzdělávání, nebo kteří již dokončili studium na středních odborných učilištích, středních a vysokých školách v rámci České republiky. U těchto respondentů je vysoká pravděpodobnost, že budou schopni si vybavit, kdy a kde se setkali s dopravní výchovou. Takto sestavený výzkumný vzorek je podle mého názoru dostatečně reprezentativní, aby posloužil k objasnění systému dopravní výchovy v České republice.

6.4 Zpracování dat a prezentace výsledků

Celkově bylo použito šedesát dotazníků, přičemž se vrátilo 60 dotazníků, to znamená, že celková návratnost byla 100 %. Ke každé otázce je připravena přehledná tabulka výsledků, které jsou rovněž zpracovány v grafické podobě, a také je přítomen komentář.

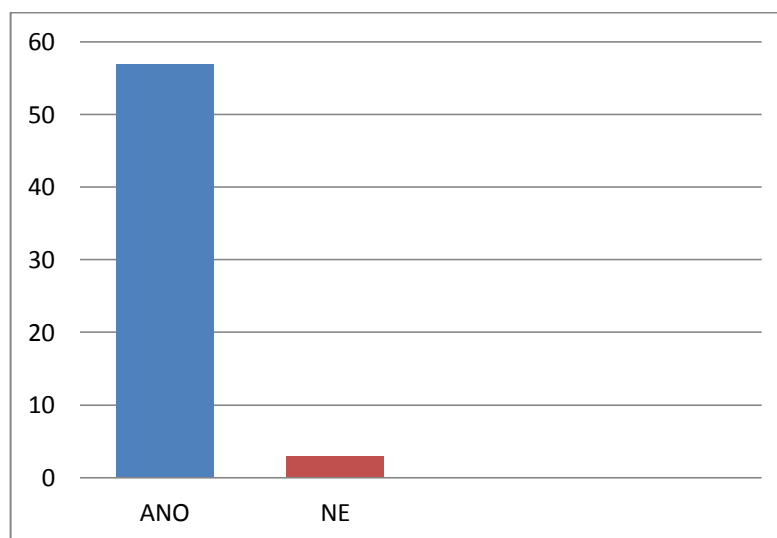
Otázka č. 1

Setkal/a jste se s dopravní výchovou ve svém rodinném prostředí?

Prostředí	ano	ne
Rodina	57	3

Tabulka č. 1 Setkal/a jste se s dopravní výchovou ve svém rodinném prostředí?

Zdroj: Vlastní průzkum



Graf. 6 - Setkal/a jste se s dopravní výchovou ve svém rodinném prostředí?

Zdroj: Vlastní průzkum

V případě první otázky respondenti z 95% odpověděli kladně, a tedy platí, že rodina je základním atributem veškeré výchovy, to stejné pochopitelně platí i v případě dopravní výchovy. Zde je důležité, aby rodiče již od útlého dětství byli pro své děti skutečnými vzory, které mohou děti následovat. Je totiž všeobecně známo, že děti přebírají chování svých nejbližších.

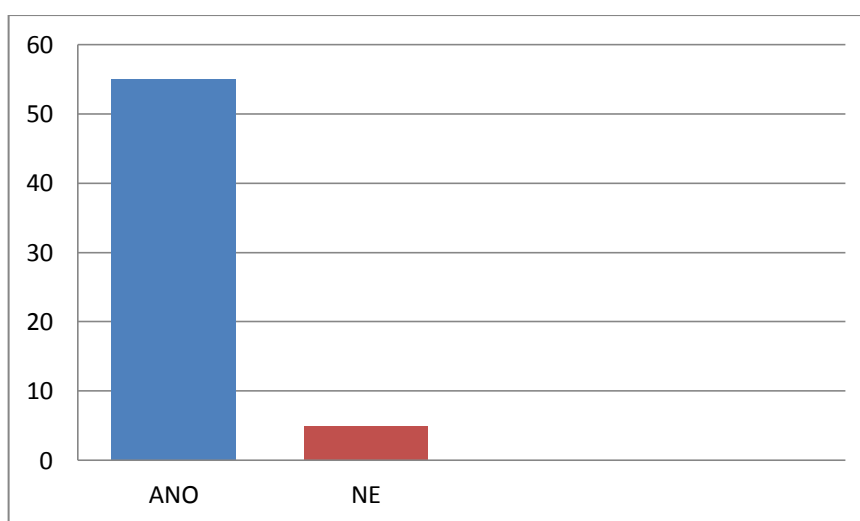
Otázka č. 2

Setkal/a jste se s dopravní výchovou na prvním stupni základní školy?

Prostředí	ano	ne
První stupeň zákl. školy	55	5

Tabulka č. 2 Setkal/a jste se s dopravní výchovou na prvním stupni základní školy?

Zdroj: Vlastní průzkum



Graf. 7 - Setkal/a jste se s dopravní výchovou na prvním stupni základní školy?

Zdroj: Vlastní průzkum

U druhé otázky mě zajímalo, do jaké míry se respondenti setkali s dopravní výchovou na prvním stupni základních škol. Na tuto otázku odpovědělo 92% kladně. V tomto směru je zřejmé, že většina respondentů se setkala s nějakou formou dopravní výchovy již na prvním stupni základních škol. Tento výsledek svědčí o tom, že na základních školách a to již na prvním stupni, máme vcelku propracovaný systém dopravní výchovy.

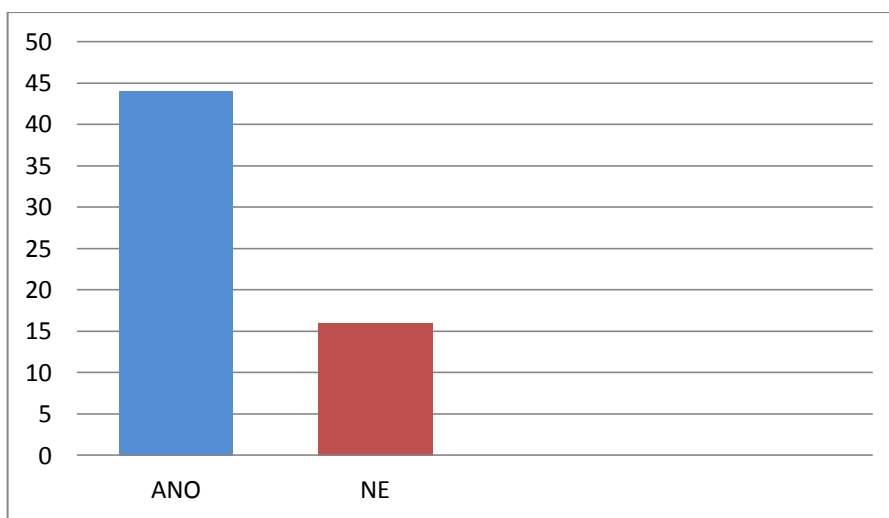
Otázka č. 3

Setkal/a jste se s dopravní výchovou na druhém stupni základní školy?

Prostředí	ano	Ne
2. stupeň zákl. školy	44	16

Tabulka č. 3 Setkal/a jste se s dopravní výchovou na druhém stupni základní školy?

Zdroj: Vlastní průzkum



Graf. 8 - Setkal/a jste se s dopravní výchovou na druhém stupni základní školy?

Zdroj: Vlastní průzkum

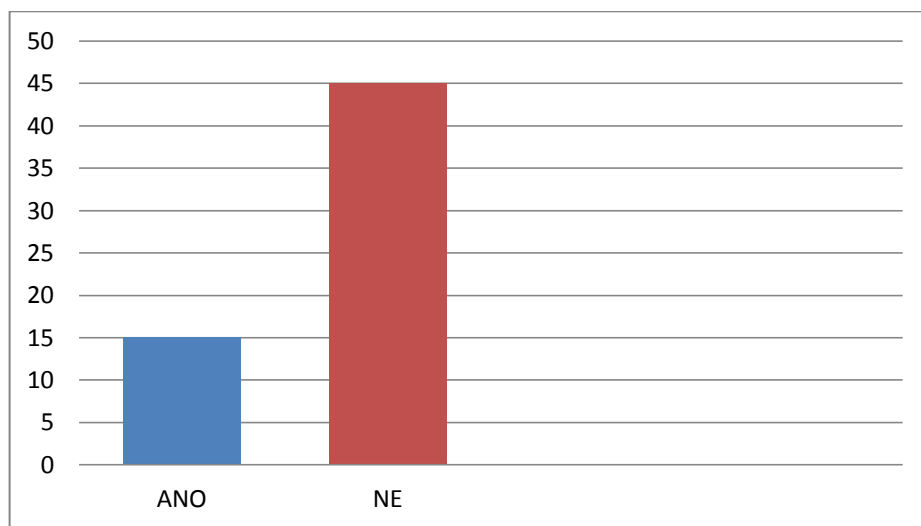
V třetí otázce mě naproti tomu zajímalo, zda se respondenti setkali s dopravní výchovou i na druhém stupni základních škol, Odpovědi jsou vesměs kladné, ale v porovnání s prvním stupněm základních škol, odpovědělo kladně o 19% respondentů méně, než v předešlé otázce. Je zde tedy patrná odchylka. Můžu tedy konstatovat, že na druhém stupni základních škol je již menší frekvence dopravní výchovy než v případě prvního stupně základní školy.

Otázka č. 4

Setkal/a jste se s dopravní výchovou na střední škole?

Prostřední	ano	Ne
Střední škola	15	45

Tabulka č. 4 Setkal/a jste se s dopravní výchovou na střední škole?

Zdroj: Vlastní průzkum

Graf. 9 - Setkal/a jste se s dopravní výchovou na střední škole?

Zdroj: Vlastní průzkum

Čtvrtá otázka zněla, do jaké míry se setkali respondenti s dopravní výchovou na střední škole. Zde platí stejná úměra jako u druhé otázky. V obecné rovině jsem zjistil, že čím je dítě starší, tím méně se setkává s dopravní výchovou u formálního systému vzdělávání. Překvapilo mě, že pouze 25% dotazovaných odpovědělo kladně. Dle mého názoru to je velmi negativní, jelikož právě střední škola by se měla soustředit na dopravní výchovu a přikládat jí důležitost, jelikož studenti středních škol jsou právě ve věku, kdy si většinou dělají své vlastní řidičské oprávnění.

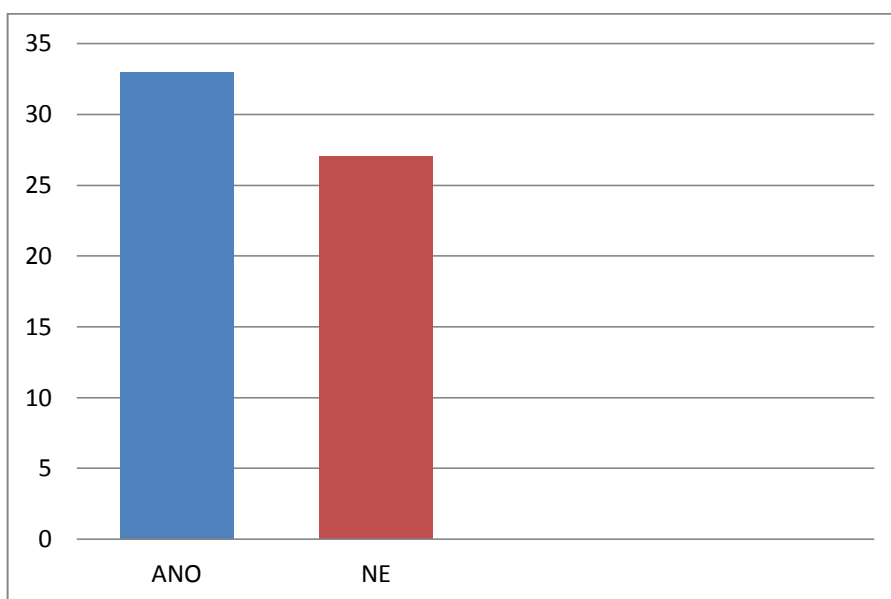
Otázka č. 5

Máte dostatečné znalosti k tomu, abyste byl/a schopen/na v případě potřeby poskytnout první pomoc?

Znalosti z oblasti	ano	ne
První pomoci	33	27

Tabulka č. 5 Máte dostatečné znalosti k tomu, abyste byl/a schopen/na v případě potřeby poskytnout první pomoc?

Zdroj: Vlastní průzkum



Graf. 10 - Máte dostatečné znalosti k tomu, abyste byl/a schopen/na v případě potřeby poskytnout první pomoc?

Zdroj: Vlastní průzkum

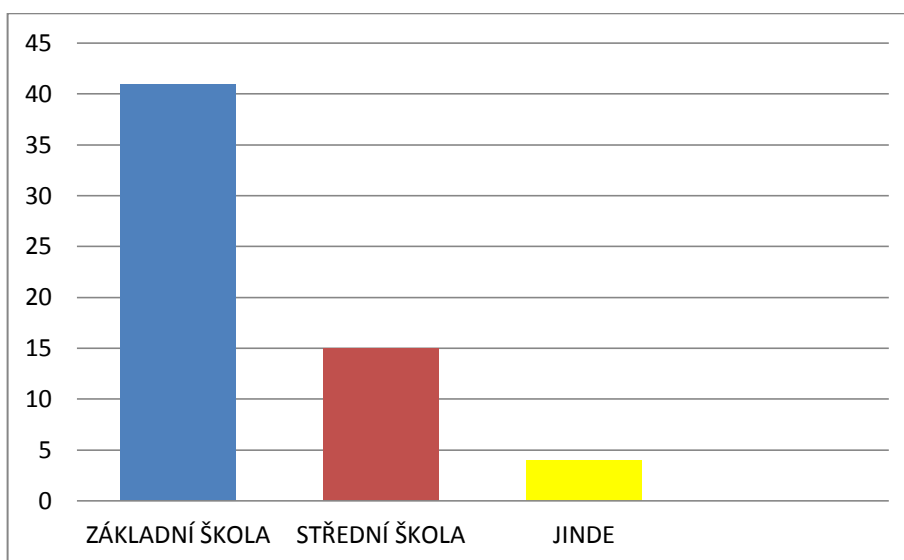
Pátá otázka se týkala dovednosti poskytnout první pomoc. I když mírná většina, což je 55% respondentů uvedla, že je schopna poskytnout v případě potřeby první pomoc, přesto si myslím, že číslo by mělo být vyšší. Je zde tedy na vzorku respondentů patrný určitý deficit. Součástí dopravní výchovy by měla být i dovednost poskytnout adekvátní první pomoc v případě nehody v silničním provozu.

Otázka č. 6

Kde jste získal/a znalosti z oblasti první pomoci?

Prostředí	Základní škola	Střední škola	jinde
Počet	41	15	4

Tabulka č. 6 Kde jste získal/a znalosti z oblasti první pomoci?

Zdroj: Vlastní průzkum

Graf. 11 - Kde jste získal/a znalosti z oblasti první pomoci?

Zdroj: Vlastní průzkum

U šesté otázky mě zajímalo, kde vlastně respondenti, kteří jsou schopni poskytnout první pomoc, získali tuto dovednost. Většina, což je 93% respondentů uvedla, že tyto dovednosti získali ve formálním vzdělávání, tedy na základní či střední škole. Zde je vidět, jak je důležité, aby systém formálního vzdělávání pružně reagoval na potřeby společnosti a své žáky dokázal vybavit potřebnými znalostmi a dovednostmi.

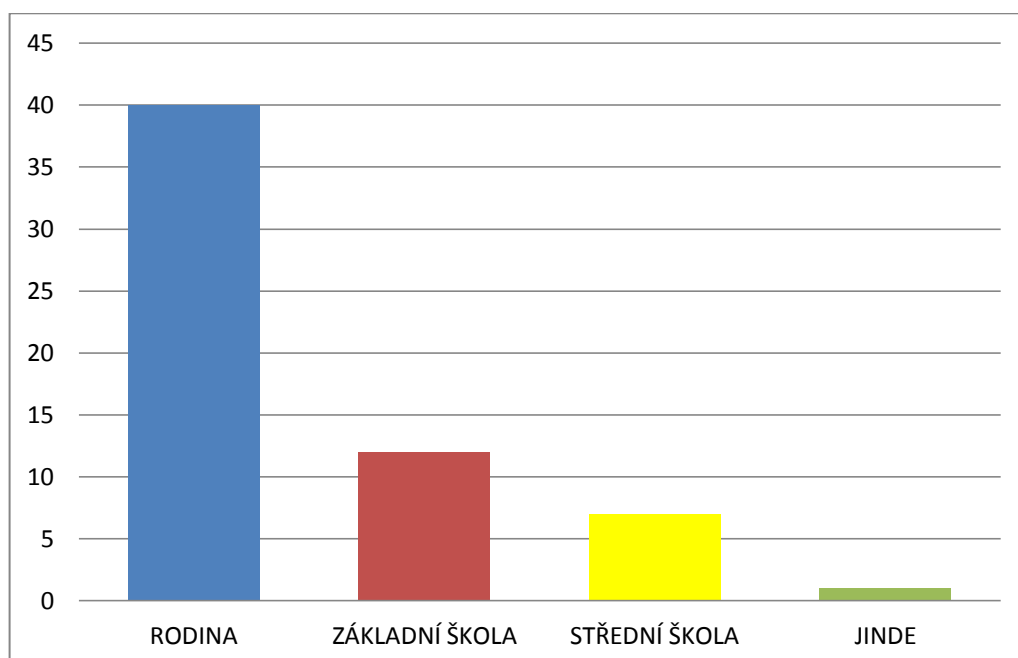
Otázka č. 7

Kde jste získal/a základní znalosti z oblasti dopravní gramotnosti?

Prostředí	rodina	Základní škola	Střední škola	Jinde
Počet	40	12	7	1

Tabulka č. 7 Kde jste získal/a základní znalosti z oblasti dopravní gramotnosti?

Zdroj: Vlastní průzkum



Graf. 12 - Kde jste získal/a základní znalosti z oblasti dopravní gramotnosti?

Zdroj: Vlastní průzkum

U poslední otázky mě zajímalo, kde respondenti primárně získávají znalosti z oblasti dopravní gramotnosti. Většina, což je 67% respondentů uvedla, že základní znalosti získala právě z oblasti rodiny a nejbližšího okolí. Zde se tedy potvrdilo, že i když máme dopravní výchovu uvedenou ve formálním způsobu vzdělávání, tak přesto je základním atributem dopravní výchovy především rodina.

6.5 Vyhodnocení výsledků – konfrontace s hypotézami

Celá práce byla vypracována s těmito hypotézami:

Hypotéza č. 1

Sto procent respondentů se setkala s dopravní výchovou v rámci rodinné výchovy.

Hypotéza č. 2

Více jak osmdesát procent respondentů se setkala s dopravní výchovou na úrovni prvního stupně základní školy.

Hypotéza č. 3

Více jak sedmdesát procent respondentů se setkala s dopravní výchovou na úrovni druhého stupně základní školy.

Hypotéza č. 4

Více jak šedesát procent respondentů se setkala s dopravní výchovou na úrovni střední školy.

Hypotéza č. 5

Více jak padesát procent respondentů je schopno poskytnout v případě potřeby první pomoc.

První hypotéza byla samotným průzkumem vyvrácena, jelikož s dopravní výchovou v rodině se setkala 95% respondentů. Přesto se jedná o drtivou většinu, čili můžeme opravdu na základě výsledků konstatovat, že hlavní díl dopravní výchovy se odehrává v rodině.

Druhá hypotéza byla průzkumem potvrzena, jelikož 92% respondentů se setkala s dopravní výchovou na prvním stupni základní školy, to znamená, že u zkoumaného vzorku je důležitým atributem dopravní výchovy rovněž první stupeň základní školy.

Třetí hypotéza byla také průzkumem potvrzena, jelikož na druhém stupni základní školy se s dopravní výchovou setkala 73% respondentů.

Čtvrtá hypotéza byla průzkumem vyvrácena, jelikož na střední škole se s dopravní výchovou setkala celkem 25% respondentů.

Poslední **pátá hypotéza** byla také potvrzena průzkumem, jelikož 55% respondentů je schopno poskytnout v případě potřeby první pomoc.

ZÁVĚR

Problematiku dopravní gramotnosti musíme chápat v mnohem širších souvislostech, například jako legislativní proces, kdy stát a jeho instituce významným způsobem zasahují do dění v silničním provozu. Například můžeme se zmínit, že stát určuje technické podmínky, za kterých může dopravní prostředek být účastníkem silničního provozu. Je to vcelku logické, jelikož dopravní prostředky musí být v takovém stavu, aby byly schopny se účastnit dopravního provozu a nebyly nebezpečím pro účastníky silničního provozu.

Ovšem stát neurčuje jenom technická pravidla a pravidla v obecných souvislostech v silniční dopravě. Stát také upravuje podmínky, za kterých lze získat řidičské oprávnění. Instituce, které se v první řadě starají o možnost získání řidičského oprávnění, jsou právě autoškoly. Tyto instituce by měli být v praxi zárukou toho, že občané, kteří získají řidičské oprávnění, budou schopni respektovat všechna pravidla a pochopitelně také budou znát tato pravidla. Na druhou stranu si ale musíme uvědomit, že v kontextu dopravní gramotnosti zde hraje významnou roli především rodina a formální systém vzdělávání.

Historicky se pochopitelně doprava také vyvíjela, ale v současnosti dosahuje silniční doprava velké intenzity, což sebou nese také zvýšené nároky na účastníky silniční dopravy. Zde ovšem nemám na mysli pouze řidiče, ale také chodce a cyklisty. Ti jsou totiž v dopravě mnohem více zranitelnější. Samotnou kapitolu představují také děti, které jsou poměrně často také účastníky dopravních nehod. V nedávné době byl například uzákoněn požadavek, aby děti byly přepravovány v automobilech pouze ve speciálních dětských autosedačkách. Zde tedy stát pamatuje na bezpečnost těch nejmenších.

Důležitou institucí, která postavila základy dopravní výchovy u nás je BESIP, stalo se tak v roce 1963. Mezi další instituce pochopitelně patří Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo školství, Police ČR a její dopravní oddělení. To jsou instituce, které by se měly starat především o samotnou koncepci dopravní výchovy u nás.

Musíme si totiž uvědomit, že i když u nás mají všechny statistiky klesající charakter, a vzhledem k intenzitě dopravy klesá množství usmrcených, zraněných a také hmotných škod, tak přesto naše republika zaostává za vyspělými zeměmi Evropské unie.

Na jednu stranu tak zjistíme, že určitá opatření mají u nás smysl a nesou ovoce v podobě příznivějších statistik, ale na druhou stranu jsou zde patrné značné rezervy, osobně tyto rezervy spatřuji právě ve formálním způsobu vzdělávání a to za účasti všech složek.

Největší deficit spatřuji v nedostatečné dopravní výchově na středních školách, a právě proto by měl být vypracován systém dopravní gramotnosti na středních školách, je to vcelku logické, jelikož právě na středních školách jsou žáci ve věku, kdy se poprvé prakticky stávají důležitou součástí dopravy.

Z průzkumu zcela jasně vyplynula klesající křivka v porovnání se základním školstvím, a proto na středních školách by měla být dopravní výchova součástí Rámcových vzdělávacích programů, a tudíž také součástí každého Školního vzdělávacího programu.

V praxi by se mohlo jednat například o tvorbu vzdělávacích modulů v rámci Občanské výchovy. To znamená, že v každém ročníku by byla věnována dopravní gramotnosti určitá časová dotace. Je ovšem nutné, aby byla také zajištěna dostatečná profesní příprava pedagogických pracovníků.

Musíme si totiž uvědomit, že největší procento nehod v silniční dopravě působí právě občané s malou zkušeností, konkrétně se jedná o období do pěti let od nabytí řidičského oprávnění.

Měla by být dle mého osobního názoru sestavena expertní komise ze zástupců Ministerstva školství, Ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra, odborníků na dopravu, zástupců autoškol, dále také Police ČR. Tato skupina by měla vypracovat základy dopravní gramotnosti pro studenty středních škol s cílem zaměřit se na nejvíce rizikovou skupinu řidičů – tedy na ty nejmladší.

Závěrem chci dodat, že pokud se dopravní výchova skutečně zaměří na nejmladší věkovou skupinu a pokud bude tato výchova skutečně efektivní, tak se v budoucnosti můžeme dočkat toho, že statistiky nehodovosti a počty mrtvých se na našich silnicích dále sníží. Z tohoto důvodu je nutno věnovat nejen finance, ale také energii do preventivních programů na středních školách.

Seznam použité literatury:

1. HAVLÍK, Karel, Jana ŠMOLÍKOVÁ a Jiří HOSKOVEC. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005, 223 s. Učební texty (Univerzita Karlova. Filozofická fakulta). ISBN 80-717-8542-3.
2. KOŽUCHOVÁ, M., KIKUŠOVÁ, S. Možnosti rozvoja dopravnej gramotnosti v kurikule technického vzdelávania. Bratislava, 2005.
3. KUČERA, I. Jak se stanu dobrým šoférem. 7. Vydání. Praha: Vojtěch Šeba, 1938.
4. LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006, 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
5. MATĚJŮ, P. Funkční gramotnost dospělých. Národní zpráva z projektu SIALS. Praha: AV, 1998.
6. MUNSCH, G. Gefahrenlehre für die Jugend. München: Verlag für Verkehrssicherheit und praxis Aure&Fürst GmbH, 1978.
7. RYBA, J. K historii silniční dopravy na území České republiky. Praha: Institut Jana Pernera, 2004.
8. STOJAN, Mojmir. *Dopravní výchova: pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 224 s. ISBN 978-802-1042-513.
9. ŠRŮTKOVÁ, Helga a kol. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže*. 1. Vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979. 220 stran.
10. ŠTIKAR, Jiří, Jana ŠMOLÍKOVÁ a Jiří HOSKOVEC. *Psychologie v dopravě*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2003, 275 s. Učební texty (Univerzita Karlova. Filozofická fakulta). ISBN 80-246-0606-2.
11. ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. 1. vydání. 186 pages. ISBN 978-802-4423-753.
12. VOLNÝ, Josef a kol. *Dopravní výchova*. 1. Vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1976. 111 stran. Číslo publikace 1021-9593

Internetové zdroje:

1. ČESKO. BESIP. Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (online). 2013. Přístupné z <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu/zakon-o-podminkach-provozu-vozidel-na-pozemnich-komunikacich>
2. ČESKO. BESIP. Historie Besipu (online). 2013. Přístupné z <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>
3. ČESKO. BESIP. Národní strategie silničního provoz v letech 2011-2020 (online). 2011. Přístupné z <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>
4. ČESKO. VITEJTE NA ZEMI. Multimediální ročenka životního prostředí. Historie silniční dopravy (online). 2013. (cit. 09-02-2014). Přístupné z http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie_silnicni_dopravy&site=doprava

Právní předpisy:

1. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
2. Zákon č. 247/2000 Sd., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů
3. Zákon č. 56/2000 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Seznam grafů a tabulek:

Graf č. 1 - Počet dopravních nehod dle věku.

Zdroj: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicke-praxe.pdf>

Graf č. 2 - Počet dopravních nehod vzhledem k počtu let řídičské praxe.

Zdroj: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicke-praxe.pdf>

Graf č. 3 - Odhadnuté hmotné škody při nehodách v silničním provozu ČR (v mil. Kč)

Zdroj: <http://www.autosap.cz/en/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>

Graf č. 4 - Počet usmrcených osob na 100 000 registrovaných motorových vozidel */-
vývoj od r. 1990.

Zdroj: <http://www.autosap.cz/en/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>

Graf č. 5 - Počet zraněných osob na 100 000 registrovaných motorových vozidel */- vývoj
od r. 1990.

Zdroj: <http://www.autosap.cz/en/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>

Graf č. 6 - Setkal/a jste se s dopravní výchovou ve svém rodinném prostředí?

Zdroj: Vlastní průzkum

Graf č. 7 - Setkal/a jste se s dopravní výchovou na prvním stupni základní školy?

Zdroj: Vlastní průzkum

Graf č. 8 - Setkal/a jste se s dopravní výchovou na druhém stupni základní školy?

Zdroj: Vlastní průzkum

Graf č. 9 - Setkal/a jste se s dopravní výchovou na střední škole?

Zdroj: Vlastní průzkum

Graf č. 10 - Máte dostatečné znalosti k tomu, abyste byl/a schopen/na v případě potřeby
poskytnout první pomoc?

Zdroj: Vlastní průzkum

Graf č. 11 - Kde jste získal/a znalosti z oblasti první pomoci?

Zdroj: Vlastní průzkum

Graf č. 12 - Kde jste získal/a základní znalosti z oblasti dopravní gramotnosti?

Zdroj: Vlastní průzkum

Tabulka č. 1 - Setkal/a jste se s dopravní výchovou ve svém rodinném prostředí?

Zdroj: Vlastní průzkum

Tabulka č. 2 - Setkal/a jste se s dopravní výchovou na prvním stupni základní školy?

Zdroj: Vlastní průzkum

Tabulka č. 3 - Setkal/a jste se s dopravní výchovou na druhém stupni základní školy?

Zdroj: Vlastní průzkum

Tabulka č. 4 - Setkal/a jste se s dopravní výchovou na střední škole?

Zdroj: Vlastní průzkum

Tabulka č. 5 - Máte dostatečné znalosti k tomu, abyste byl/a schopen/na v případě potřeby poskytnout první pomoc?

Zdroj: Vlastní průzkum

Tabulka č. 6 - Kde jste získal/a znalosti z oblasti první pomoci?

Zdroj: Vlastní průzkum

Tabulka č. 7 - Kde jste získal/a základní znalosti z oblasti dopravní gramotnosti?

Zdroj: Vlastní průzkum

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1- Dotazník

PŘÍLOHA I.**Dotazník**

Vážení uchazeči/ky o řidičské oprávnění,

studuji na Univerzitě Tomáše Bati ve Zlíně, Fakultu humanitních studií a obracím se na Vás s prosbou o vyplnění dotazníku, který se týká dopravní gramotnosti. Tedy kdy a kde jste se setkali s dopravní výchovou. Získaná data budou použita při zpracování mé bakalářské práce na téma „Dopravní gramotnost a její přímý vliv na bezpečný provoz na pozemních komunikacích“. Dotazník je anonymní a získaná data budou použita v souvislosti s mým výzkumem. Mnohokrát děkuji za vstřícnost.

Stanislav Kovelský

Žena	<input type="checkbox"/>	Věk	<input type="checkbox"/>
Muž	<input type="checkbox"/>	Vzdělání	<input type="checkbox"/>
Setkal/a jste se s dopravní výchovou ve svém rodinném prostředí?			
Ano	<input type="checkbox"/>		
Ne	<input type="checkbox"/>		
Setkal/a jste se s dopravní výchovou na prvním stupni základní školy?			
Ano	<input type="checkbox"/>		
Ne	<input type="checkbox"/>		
Setkal/a jste se s dopravní výchovou na druhém stupni základní školy?			
Ano	<input type="checkbox"/>		
Ne	<input type="checkbox"/>		

Setkal/a jste se s dopravní výchovou na střední škole?	
Ano	<input type="checkbox"/>
Ne	<input type="checkbox"/>
Máte dostatečné znalosti k tomu, abyste byl/a schopen/na v případě potřeby poskytnout první pomoc?	
Ano	<input type="checkbox"/>
Ne	<input type="checkbox"/>
Kde jste získal/a znalosti z oblasti první pomoci?	
Na základní škole	<input type="checkbox"/>
Na střední škole	<input type="checkbox"/>
Jinde	<input type="checkbox"/>
Kde jste získal/a základní znalosti z oblasti dopravní gramotnosti?	
V rodině	<input type="checkbox"/>
Na základní škole	<input type="checkbox"/>
Na střední škole	<input type="checkbox"/>
Jinde	<input type="checkbox"/>