

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

Význam výchovy v autoškolách pro bezpečnost silničního provozu

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Vedoucí bakalářské práce:
PaedDr. Libuše Mazánková, Dr.**

**Vypracoval:
Aleš Lakota**

Brno 2011

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Význam výchovy v autoškolách pro bezpečnost silničního provozu“ zpracoval samostatně a použil jsem literaturu uvedenou v seznamu použitých pramenů a literatury, který je součástí této práce.

Elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné.

Brno 13. 04. 2011

.....
Aleš Lakota

Poděkování

Děkuji paní PaedDr. Libuši Mazánkové, Dr. za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mi poskytla při zpracování mé bakalářské práce.

Dále také děkuji paní Bc. Michaele Strakové, DiS. za pomoc při získávání údajů a informací použitých pro vypracování mé bakalářské práce a také paní Aleně Kubínové za spolupráci při získávání dat pro empirickou část mé bakalářské práce.

Aleš Lakota

OBSAH

ÚVOD	3
------	---

TEORETICKÁ ČÁST

1. HISTORIE A SOUČASNOST pravidel provozu na pozemních komunikacích	5
--	----------

1.1 Historie pravidel provozu na pozemních komunikacích	6
1.2 Současnost pravidel provozu na pozemních komunikacích	15

2. VÝCHOVA DĚTÍ	18
------------------------	-----------

2.1 Výchova v rodině	20
2.2 Výchova ve škole	23
2.3 BESIP a dopravní výchova	28
2.4 Dětská dopravní hřiště	32
2.5 Dopravní soutěž mladých cyklistů	35

3. AUTOŠKOLA	39
---------------------	-----------

3.1 Výuka a výcvik v civilních autoškolách	41
3.2 Výuka a výcvik v autoškolách SOU a SOŠ	53

4. ŘIDIČI, SENIOŘI, SPOLEČNOST	57
---------------------------------------	-----------

4.1 Řidiči	57
4.2 Senioři	61
4.3 Společnost	64

PRAKTICKÁ ČÁST

5. PRŮZKUM NA ZÁKLADNÍCH ŠKOLÁCH	68
5.1 Metodologie průzkumu	68
5.2 Výsledky dotazníku	70
5.3 Vyhodnocení průzkumu	83
5.4 Závěrečné shrnutí provedeného průzkumu	85
ZÁVĚR	86
RESUMÉ	89
ANOTACE	90
KLÍČOVÁ SLOVA	90
SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ A LITERATURY	91

ÚVOD

Každý z nás se někdy účastnil silničního provozu. K tomu, aby byla zachována bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, je třeba kvalitní přípravy nás všech tak, abychom v silniční dopravě neohrožovali ostatní a přispěli svým chováním k pozitivnímu rozvoji „dopravní kultury“ na našich silnicích.

Proč jsem zvolil toto téma bakalářské práce? Důvodů je hned několik. V oblasti dopravy se pohybuji dlouhou řadou roků. Nejprve jsem několik let pracoval jako instruktor v autoškole a v současné době již 11 rokem zastávám funkci zkušební komisaře řidičů na Městském úřadu Blansko. Rovněž se věnuji v rámci svého zaměstnání, ale i ve svém volném čase aktivitám, které jsou spojeny s BESIPem. V rámci těchto aktivit BESIPu se zaměřuji na všechny věkové kategorie obyvatel, za nejdůležitější a stěžejní však považuji práci s dětmi a mládeží. S dopravní výchovou se tak setkávám doslova na každém svém kroku a právě proto, je mi tato problematika natolik blízká, že jsem se rozhodl ji zpracovat ve své bakalářské práci.

Tato práce je rozdělena na dvě části, teoretickou a praktickou. Cílem práce v teoretické části je seznámit s historií a současným stavem pravidel silničního provozu na našem území, dále představit způsoby a možnosti dopravní výchovy různých věkových skupin obyvatelstva jako účastníků silničního provozu a poukázat na společenskou potřebnost dopravní výchovy, jako důležité složky edukačního procesu. Současně také představit didaktické a technické pomůcky, které mohou posloužit ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

V empirické části je cílem bakalářské práce prozkoumat názor pedagogických pracovníků na rozsah výuky dopravní výchovy ve 4. ročníku základní školy, zjistit příčiny poklesu účasti základních škol na Dopravní soutěži mladých cyklistů v našem regionu a zjistit, zda pedagogové ví o činitelích a dopravních akcích BESIPu, pořádaných v rámci blanenského regionu.

Úvodní kapitola této práce pojednává o historickém vývoji pravidel silničního provozu na našem území. Celá dopravní výchova se zakládá na určitých pravidlech a zásadách,

proto jsem považoval za důležité, informace o jejich zrodu a proměnách až do současné podoby, uvést hned na začátku práce.

Druhá kapitola je věnována dopravní výchově těch nejmenší a nejmladších, ale současně také nejzranitelnějších, a to jsou naše děti.

Ve třetí kapitole se potom věnuji výchově v autoškolách, jako navazujícímu článku na předchozí kapitolu o dopravní výchově dětí.

Závěr teoretické části práce je věnován dopravnímu vzdělávání pro řidiče, ale také pro seniory, kteří jsou specifickou skupinou naší společnosti. Rovněž zde rozvádím celospolečenský význam dopravní výchovy u nás.

V praktické části bakalářské práce jsem se zaměřil na zjištění výše uvedených cílů.

Při zpracování této bakalářské práce jsem použil obsahových analýz a citací dostupných materiálů, jejichž seznam je uveden na konci práce. Dále jsem také využil vlastních zkušeností dané problematiky a postřehy dalších lidí, kteří v této oblasti pracují. Při této příležitosti bych rád upozornil, že některé kapitoly obsahují postřehy a řešení dané problematiky v blanenském regionu.

K vypracování praktické části jsem využil dotazníkovou metodu. Tento průzkum byl proveden pouze u pedagogů, kteří se zabývají dopravní výchovou žáků 4. tříd základních škol na okrese Blansko, a to z toho důvodu, že nebylo v mých silách rozšířit jej i o další regiony.

Tato práce má představit možnosti dopravní výchovy u jednotlivých skupin naší společnosti. Současně má poukázat na možné problémy tohoto specifického druhu výchovy a nabídnout možná řešení, jak tyto problémy odstranit. Pokud bude celá společnost spolupracovat na kvalitní přípravě v oblasti dopravní výchovy, potom věřím, že velmi brzy se to projeví i na statistikách následků dopravních nehod. Je důležité si uvědomit, že na této kvalitní přípravě vydělá celá společnost, protože prevence je vždy mnohem levnější než následné řešení následků zanedbané dopravní výchovy.

1. HISTORIE A SOUČASNOST

pravidel provozu na pozemních komunikacích

Stejně jako všechny další oblasti společenského života, nese sebou provoz na pozemních komunikacích svůj kontinuální a nezadržitelný vývoj. Tento můžeme potom rozdělit do několika různých etap, kdy docházelo z počátku především k tvorbě prvotních norem, které upravovaly základní otázky a principy toho, jak se na pozemních komunikacích pohybovat. Později tato pravidla byla zdokonalována a z jednoduchých a obecných zásad se postupně vyvinuly nové silniční řády, vládní nařízení, vyhlášky ministerstev, zákony a také celá řada mezinárodních smluv a dohod.

Nejinak tomu bylo i v rámci České republiky, kdy počátky tohoto vývoje spadají ještě do doby, kdy byla součástí Rakousko – Uherského mocnářství, následně vzniká Československá republika, změny přináší i okupace nacistickým Německem. S výraznějšími legislativními změnami se setkáváme až v poválečném období. Výsledky druhé světové války přinesly do některých evropských zemí, včetně tehdejšího Československa, nové ideové směry, na základě mocenského rozdělení vítězných států, a tyto se samozřejmě promítly i do nových předpisů, týkajících se provozu na pozemních komunikacích. Následuje několik „socialistických“ novel dopravních vyhlášek, které reagují svým obsahem na větší rozvoj motorismu u nás. Zajímavostí je, že poslední tzv. „socialistická“ vyhláška, dokázala na našich silnicích přežít celých jedenáct roků od změny politického režimu v našem státě a to až do konce roku 2000.

V současné době platí na území ČR zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který upravuje nejen pravidla jimiž by se měl řídit řidič, ale i ostatní účastníci silničního provozu, jsou v něm také obsaženy způsoby na jejichž podkladě lze udělit, omezit, pozbyt, či odejmout řidičské oprávnění a celá řada dalších právních aspektů, které souvisí s držením řidičského oprávnění.

Historický vývoj této problematiky není v běhu dějin společnosti příliš dlouhý, ovšem souvisí právě s tím, jak se lidstvo samo vyvíjelo. Nejprve si lidé vyráběli jednoduché nástroje, které zdokonalovali, později přišly první stroje, které jim ulehčily mnoho

námahy a od těchto strojů byl už jen maličký krůček ke vzniku prvních automobilů, jejichž pohybování se po pozemních komunikacích vyžadovalo vytvoření nových pravidel a řádů.

1.1 HISTORIE PRAVIDEL PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

V této kapitole se pokusím stručně představit jednotlivé historické etapy od druhé poloviny 19. století, kdy dochází k prudkému rozvoji ekonomiky a tržního hospodářství, zejména průmyslové výroby na celém světě, tedy i v českých zemích, které v této době byly součástí tehdejší Rakousko - Uherské monarchie. Dále vývojem legislativy po rozpadu monarchie a vzniku Československé republiky, obdobím okupace Německem a poválečnými změnami, které probíhaly až do roku 2000.

Druhá polovina 19. století

Jak jsem uvedl výše, s rozvojem průmyslové výroby vzniká potřeba stanovit určitá pravidla, jakým způsobem se na silnicích pohybovat. V počátku tohoto období nedochází k vydávání pravidel, která by platila v rámci celého Rakousko – Uherského mocnářství společně, ale jsou vydávána pro jednotlivá území tehdejší monarchie. „Tak v roce 1866 je přijat zákon č. 47, jímž se vydává řád policie silniční, platný pro království České kromě hlavního města Prahy“.¹ Z uvedeného jasně vyplývá, že v hlavním městě Praze v této době platila jiná pravidla než na ostatním území Čech.

Ani moravské a slezské země se nevyhnuly těmto anomáliím. „V roce 1875 následuje zákon č. 5, jímž se vydává řád policie silniční pro veřejné neerární silnice markrabství Moravského s vyloučením obou hlavních měst Brna a Olomouce. Třetím takovým předpisem je zákon č. 5 z roku 1878, jímž se vydává řád policie silniční pro veřejné silnice neerární vojvodství Slezského“.²

¹ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 1.

² Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 1.

Nutno ovšem zdůraznit, že tyto předpisy se týkaly především nemotorových účastníků silničního provozu, především koňských povozů a později i chodců. Takovým předpisem upravujícím chování chodců je například nařízení č. 169 z roku 1890, „Nařízení jak se má chovat obecnost u přehrad železničních zvonítkem opatřených, pak u přechodů místních drah, opatřených výstražnou tabulkou „Pozor vlak““.³ Název pro dnešní dobu sice trochu úsměvný, nicméně jasně z něj vyplývá, že existovala jakási pravidla pro chodce, jimiž se museli řídit při přecházení dráhy, dnes by jsme mohli říci železničních přejezdů.

Konec 19. století je charakteristický výrobou prvních automobilů a motocyklů. Tím, že se tyto začaly objevovat na našich silnicích, bylo nutné upravit předpisy, které se do té doby týkaly spíše nemotorových vozidel a chodců. Je nově vydáno „Nařízení, kterým se vydávají zatimní ustanovení o jízdě vozy automobilovými a koly motorovými na veřejných silnicích a cestách“, které vydalo c.k. držitelství v království Českém.⁴ Jak je patrné musely i tehdejší zákonodárci dokázat reagovat na společenský vývoj a přizpůsobit oblast pravidel silničního provozu dané době. I zde se však nacházela různá, dnes úsměv vyvolávající, ustanovení jakými bylo například:

„Rychlost jízdy nesmí být v uzavřených osadách větší, než kolik obnáší rychlost koně v čerstvém klusu.

*O trzích, v úzkých ulicích, kde dva vozy nemohou vedle sebe jeti, dále kde silnice jest zahrazena, v prudkých zatáčkách silničních a křižovatkách, na mostech, jež nejsou zbudovány veskrze ze zdiva, na prudkých srázích silnic, atd., nesmí se jezdit rychleji, než jak jde chodec“.*⁵

Počátek 20. století až II. světová válka

Na přelomu 19. a 20. století dochází k masivnějšímu rozvoji automobilové a motocyklové výroby, s níž souvisí i zvýšený pohyb těchto dopravních prostředků na pozemních komunikacích. K tomuto jevu dochází v podstatě v rámci celé Evropy

³ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 1.

⁴ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 2.

⁵ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 2.

a je tedy nutné vytvořit určitý jednotný systém pravidel, na jejichž základě potom budou jednotlivé státy tvořit svoje národní předpisy.

V říjnu roku 1909 byla uspořádána mezinárodní konference v Paříži. Zástupci jednotlivých států v závěru této konference dne 11.10. 1909 přijali Mezinárodní smlouvu o jízdě automobily. Jednou ze smluvních stran bylo i tehdejší Rakousko – Uhersko.

Můžeme říci, že se skutečně jednalo o novodobý a průlomový dokument na mezinárodní úrovni, který nejen upravoval předpisy o provozu na pozemních komunikacích, ale také stanovoval požadavky na technické provedení vozidel, požadavky na osobu řidiče a zavedl do provozu také první dopravní značky.

Z hlediska dějin Československé republiky je nutno dodat, že výše uvedená smlouva se stala závaznou pro nově vzniklé území našeho státu, po rozpadu Rakouska – Uherska, dnem 1. května 1922.

Tato smlouva byla nahrazena novou, kdy v dubnu roku 1926, se opět v Paříži, konala konference na mezinárodní úrovni a z jejich závěrů vzešla „Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly“, kterou smluvní strany podepsaly dne 26. dubna 1926. Tato smlouva upravovala provoz na silnicích dlouhých 23let až do roku 1949.

Zcela jistě za zmínku stojí i vydání zákona č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, a prováděcího vládního nařízení č. 203/1935, které zakotvily jednotné předpisy pro silniční provoz pro celé území tehdejší Československé republiky. Tento zákon například stanovoval maximální dovolené rychlosti jízdy vozidel v uzavřených osadách (tato činila nejvýše 35 km/h), mimo tyto osady (zde se maximální rychlost lišila podle druhu dopravního prostředku - autobusy a nákladní automobily nejvýše 50 km/h, motorová vozidla s více než jedním vlečným vozem pak nejvýše 35 km/h), ale můžeme v něm objevit i první počátky ochrany životního prostředí.⁶

⁶ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky

Historicky nesprávná bývá domněnka, že s nástupem nacistické okupace, dne 15. března 1939 dochází na území Čech a Moravy ke změně provozu z levostranného na pravostranný. Byť se tato skutečnost přímo nabízí, vysvětlení musíme hledat již o rok dříve, kdy bylo vydáno Opatření Stálého výboru č. 275/1938 Sb., o směru dopravy na veřejných silnicích a veřejných cestách. Na základě této normy se od 1. května 1939 zrušuje provoz levostranný a zavádí se provoz pravostranný.⁷

Období německé okupace

Toto období, kdy nacistické Německo obsadilo území našeho státu a byl vyhlášen Protektorát Čechy a Morava, je spojováno s přísným diktátem agresora. Je naprostou samozřejmostí, že ten, kdo v zemi fakticky drží veškerou moc, dokáže prosadit své vlastní zásady, pravidla, zákony i na takto porobeném území.

V té době byla vydána tři nová vládní nařízení týkající se provozu na pozemních komunikacích. Jednalo se o:

- Vládní nařízení č. 241/1939 Sb., o jízdě motorovými vozidly,
- Vládní nařízení č. 242/1939 Sb., o chování v silniční dopravě,
- Vládní nařízení č. 243/1939 Sb., o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnici.

Tato nařízení vešla v platnost dnem 1. listopadu 1939. V podstatě se nejednalo o vytvoření nových českých předpisů, ale o kompletní a doslovné převzetí znění říšskoněmeckých dopravních předpisů.⁸ Naše řidiče tedy čekala celá řada novinek, na které si museli zvyknout a začít je dodržovat.

Některá z těchto nových ustanovení zakotvila v našem právním řádu až do současnosti (např. přednost zprava, zákaz zastavení a stání apod.), jiná jsou v dnešní době spíše úsměvná (zákaz nošení nechráněné kosy), ovšem obecně, dle mého názoru, byla tato

⁷ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 4.

⁸ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 4.

pravidla přínosem pro bezpečnost silničního provozu, i když byla přijata víceméně pod německým nátlakem.

Období po skončení II. světové války

Poválečné období je v našem státě doprovázeno velkými společenskými změnami. Nicméně v oblasti silničního provozu k žádným zákonným změnám nedochází až do roku 1950. Do této doby se provoz na pozemních komunikacích řídil protektorátními předpisy.

Významným milníkem je z pohledu vývoje poválečných dopravních předpisů Mezinárodní konference v Ženevě, která ve svém závěru dne 19. září 1949 přijala dva nové mezinárodní dokumenty: „Úmluvu o silničním provozu“ a „Protokol o dopravních značkách“.

Na základě těchto významných mezinárodních dokumentů dochází ke změnám i v Československé legislativě, kdy je v roce 1950 vydán zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích. V následujícím roce je doplněn vládním nařízením č. 11/1951 Sb., dále vyhláškou ministerstva národní bezpečnosti č. 327/1951 Ú.l., kterou se stanoví pravidla silničního provozu a vyhláškou ministerstva dopravy č. 328/1951 Ú.l., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu. Účinnosti tento zákon nabyl 1. listopadu 1951.

Tento předpis tedy nahradil doposud platná pravidla z dob německé okupace a sjednotil pravidla silničního provozu na území celého tehdejšího Československa. Zavedl taktéž celou řadu novinek a zásad z nichž byla většina převzata z tehdejšího Sovětského svazu. Laicky řečeno byl obrazem doby, ve které vznikal, rozložení politických sil ve státě a samozřejmě také silnicího mocenského vlivu Sovětského svazu na dění u nás.

Z hlediska změn věcné příslušnosti je potom významný rok 1953, kdy tehdejší vládnoucí Komunistická strana Československa, opět podle sovětského vzoru, vydává

vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích a vyhlášku č. 196/1953 Ú.l., o provozu na silnicích, kterými jsou téměř veškeré agendy spojené se silničním provozem odebírány národním výborům a předávány do rukou dopravních inspektorátů, které jsou složkou Veřejné bezpečnosti. Novinek tentokrát nebylo mnoho. Týkaly se především úpravy rychlosti v jízdě za různých ztížených podmínek, a také způsobu, jakým se mají řidiči chovat při přejíždění železničních přejezdů.

Na základě této vyhlášky se provoz řídil od 1. července 1953 do 31. srpna 1956, kdy byla nahrazena vyhláškou ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú.l., která platila od 1. září 1956 do 31. prosince 1960. Ani tato však nepřinesla významnějších změn do pravidel silničního provozu. Opět se jednalo o oblasti dovolených rychlostí a přejíždění železničních přejezdů. Nově je zaveden pojem „mírná rychlost“ – což je rychlost jízdy do 25 km/h.⁹

Období od roku 1960 do roku 2000

V tomto časovém úseku spadají veškeré změny našich legislativních norem, týkajících se pravidel silničního provozu, plně do kompetence ministerstva vnitra. Toto období lze z hlediska těchto legislativních změn rozdělit do čtyř časových etap, přičemž každá etapa je charakterizována vydáním nové vyhlášky výše uvedeného ministerstva.

I. Období od 1. ledna 1961 do 31. prosince 1966

V tomto časovém horizontu byla v platnosti vyhláška ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu. V této normě se objevila celá řada novinek, které byly reakcí na rychle se rozvíjející silniční provoz u nás. Dále bylo třeba naši legislativu více přizpůsobit i mezinárodním předpisům (Ženeva 1949 – viz. výše), bylo nutností některá nejasná ustanovení zpřesnit a některá upravit tak, aby vyhovovala tehdejšímu technickému pokroku a měnícím se společenským podmínkám.

⁹ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky

Zajímavostí je, že před vydáním této vyhlášky, v roce 1958 uspořádalo ministerstvo vnitra mezi motoristy anketu, kdy se snažilo získat přímo od řidičů různé náměty a připomínky vedoucí ke zlepšení, zjednodušení, či k úpravám stávajících pravidel silničního provozu z roku 1956.

Touto vyhláškou se zavádí nový pojem „uzavřená obec“ namísto stávajícího pojmu „uzavřená osada“. Novinkou je rovněž zavedení vodorovného značení, resp. vodorovných dopravních značek. Zvyšuje se taktéž nejvyšší dovolená rychlost pro nákladní automobily nad 3500 kg a autobusy na 80 km/h, srovnává se také rychlost jízdy v uzavřené obci pro všechna motorová vozidla na 50 km/h, apod..

Exkurz:

Kuriozitou tohoto období potom zcela jistě zůstává fakt, že od 15. října 1956 až do 31. prosince 1966 platila na území Prahy, vyhláška Ústředního národního výboru hlavního města Prahy č. 183/1956 Ú.l., kterou se vydává dopravní řád pro hlavní město Prahu. To znamená, že právní předpisy silničního provozu platné pro celou republiku neplatily na území hlavního města a opačně.

Některé odlišnosti tohoto předpisu:

- a) „kontrolující orgány mohou zakázat v Praze jízdu vozidlům, která jsou znečištěna nad obvyklou míru,
- b) předjíždění kolejových vozidel vlevo je zakázáno,
- c) stání vozidel na ulicích přes celou noc, pokud se tím má nahradit garážování, není dovoleno; k tomuto účelu musí být použito parkovišť nebo zvlášť označených prostorů,
- d) jsou jmenovitě stanoveny ulice ve vnitřní Praze, na kterých není dovoleno stát“.¹⁰

¹⁰ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 7.

II. Období od 1. ledna 1967 do 31. prosince 1975

Vývoj motorismu vyžadoval celou řadu změn, a to nejen na národní úrovni, ale i v mezinárodním měřítku. Stávající mezinárodní dokumenty (Ženeva 1949 – viz. výše) se stávaly neaktuálními nově vzniklým podmínkám v silniční dopravě, a proto se začalo pracovat na nových mezinárodních dohodách. Konkrétně se jednalo o „Úmluvy o silničním provozu“ a „Úmluvy o silniční signalizaci“. Tyto úmluvy byly potom přijaty 8. listopadu 1968 ve Vídni na světové konferenci Organizace spojených národů o silničním provozu.

V roce 1966 je vydána nová právní norma, kterou je vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu, a to s účinností od 1. ledna 1967 do 31. prosince 1975. Byť tato vyhláška byla vydána dva roky před přijetím výše uvedených mezinárodních úmluv, odrazily se v ní i tyto nově přijaté mezinárodní předpisy. V podstatě již v roce 1966 byla práce na nových mezinárodních předpisech tak daleko, že si mohlo ministerstvo vnitra dovolit tyto změny zakomponovat do našich tehdejších československých předpisů.

Do tohoto období musíme zařadit také vyhlášku federálního ministerstva vnitra č. 42/1971 Sb., kterou se mění a doplňuje vyhláška č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu, která začala platit od 1. července 1971. Tato novela mimo jiné zavádí povinnosti řidiče, jak se chovat u železničních přejezdů s pomalu kmitajícím bílým světlem. Hlavním důvodem jejího vydání jsou však změny spojené s plánovaným otevřením prvního úseku dálnice D1, a proto tento předpis stanoví i nová pravidla pro chování řidičů na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla.

III. Období od 1. ledna 1976 do 31. prosince 1989

Z pohledu délky platnosti v časovém horizontu 1960 – 2000 je rekordmankou vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu, která platila 14 roků, a to od 1. ledna 1976 do 31. prosince 1989. Objevuje se v ní celá řada novinek, které korespondují s rozvojem a zvyšující se kvalitou silniční sítě u nás. Těmito novinkami jsou například zásady pro jízdu v jízdnicích pruzích.

IV. Období od 1. ledna 1990 do 31. prosince 2000

Ještě před pádem komunistického režimu, v tehdejší Československé socialistické republice, byla provedena další úprava pravidel silničního provozu, a to vyhláškou federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Její účinnost se však již přenesla do nově se formující společnosti, která se rozvíjela po revolučním listopadu 1989.

Přestože tato vyhláška byla přijata bývalou komunistickou garniturou, zůstala zakotvená v našem právním řádu poměrně dlouhou dobu. Účinnosti nabyla dne 1. ledna 1990 a platila až do 31. prosince 2000, tedy celých 11 roků.

Silniční provoz šel v tomto období velmi výrazně kupředu a nezadržitelně narůstal. Na vozovkách se objevovala technicky dokonalejší vozidla, která byla schopna dosahovat mnohem vyšších rychlostí. Na druhou stranu tím, jak provoz houstnul, bylo třeba chránit i ostatní účastníky silničního provozu, především chodce.

Proto dochází ke změně pravidel silničního provozu a to vyhláškou ministerstva vnitra č. 223/1997 Sb., kterou se mění a doplňuje vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. Tyto změny vešly v účinnost 1. října 1997.

Do těchto změn řadíme:

- byla zvýšena nejvyšší dovolená rychlost na dálnicích a silnicích pro některá motorová vozidla z dosavadních 110 km/h na 130 km/h,
- nejvyšší dovolená rychlost jízdy v obci byla z dosavadních 60 km/h snížena na 50 km/h.¹¹

Tato podoba našich pravidel silničního provozu vydržela až do konce roku 2000, kdy byla nahrazena zcela novým zákonem.¹²

¹¹ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 9.

¹² Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky

Shrnutí:

V této části textu jsem se snažil stručně nastínit historický vývoj silničních předpisů, tak jak vznikaly a měnily se v průběhu dějin naší republiky. Je patrné, že již v počátcích, kdy byl automobilový a motocyklový průmysl teprve v plenkách, byl veřejný zájem nejen upravovat pravidla pro motoristy, ale i chránit ostatní účastníky silničního provozu. Tato pravidla se postupně vyvíjela tak, jak se měnily společenské potřeby a poměry dané doby. Důležitý je fakt, že každá změna měla ve svém záměru i jakýsi preventivní charakter, který měl vést ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků, kteří se silničního provozu účastnili.

1.2 SOUČASNOST PRAVIDEL PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Z pohledu účastníků silničního provozu, ale i odborníků z oblasti dopravy, byl průlomovým a důležitým milníkem rok 2000, resp. rok 2001.

Průlomový z toho titulu, že po dlouhých desetiletích, byla pravidla silničního provozu v České republice vydána nikoli ve formě vyhlášky, ale v podobě zákona. Další významnou změnou bylo, že většina agend, které dříve vykonávaly složky ministerstva vnitra, byla převedena do rukou veřejné státní správy. Nejdříve tyto činnosti vykonávaly okresní úřady, po jejich zániku, od 1. ledna 2003 nově vzniklé obecní úřady obce s rozšířenou působností, případně krajské úřady. Podle tohoto zákona Policie České republiky, jako organizační složka ministerstva vnitra, vykonává pouze „dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích“.¹³

Přijetí nových pravidel ve formě zákona však navazovalo i na nově přijatou Listinu základních práv a svobod, tedy jednoho z ústavních zákonů ČR, který ve svém čl. 4 odst. 1 stanoví: „povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod“.¹⁴ Byly tím vyvráceny možné

¹³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 124 odst. 8

¹⁴ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 10.

spekulace nepřizpůsobivých řidičů o tom, že vyhláška není zákon a nemusí tedy povinnosti jí stanovené dodržovat.

Onou normou, která přinesla do našeho právního systému výše uvedené, dovolím si říci, „převratné změny“, je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Tento zákon byl vydán ve Sbírce zákonů dne 19. října 2000 a vstoupil v platnost od 1. ledna 2001.

Změny se dotkly nejen pravidel silničního provozu, ale v tomto zákoně se nově objevila i ustanovení týkající se řidičských oprávnění, řidičských průkazů a další, která byla doposud upravována pouze vyhláškami (např. vyhláška ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech). Zcela nově je zde taktéž zakotven, tzv. „Registr řidičů“, který vede evidenci údajů o řidičích.

Z pohledu řidiče ovšem byly nejdůležitější změny, které se týkaly pravidel silničního provozu. Těch byla tentokrát celá řada. Tyto změny reflektovaly na společenský vývoj v zemi a současně směřovaly ke sjednocení našich zákonů s normami Evropské unie v návaznosti na plánované přistoupení České republiky do EU.

K těmto změnám můžeme zařadit některé nové povinnosti řidiče, objevuje se celá řada nových pojmů (např. zádržný systém), nově vznikají i skupiny a podskupiny řidičských oprávnění, mění se věková hranice pro získání některých skupin a podskupin řidičského oprávnění, ruší se možnost přepravy osob v ložném prostoru nákladního automobilu a mnoho dalších odchylek od předchozí právní úpravy pravidel silničního provozu.

U tohoto zákona došlo k několika novelám. Jednou z velkých a zásadnějších novel, kterou bych rád zmínil, byla novela z roku 2006.

Zcela jistě si každý z řidičů vzpomene na datum 1. července 2006, kdy vstoupila v účinnost novela č. 411/2005, která mimo jiného umožnila obecní policii měřit rychlost jízdy, ale především bylo zavedeno tzv. „Bodové hodnocení řidičů“. Tento institut byl přijat v důsledku narůstajícího počtu dopravních nehod a jejich následků na našich pozemních komunikacích. V podstatě se jedná o udělování trestných bodů řidičům za jimi spáchané přestupky, které jsou do tohoto bodového hodnocení zařazeny.

Zde bych rád zdůraznil, že každý řidič začíná s bodovým kontem 0 bodů a trestné body se mu přičítají až do celkového počtu 12. Mnohokrát jsem již ve sdělovacích prostředcích zaregistroval, že novináři, ale i celá řada odborníků z oblasti dopravy, trestné body za spáchané přestupky odečítá, což je z mého pohledu velice smutný obrázek o vědomostech a znalostech lidí, kteří s tímto zákonem denně pracují.

Tento zákon platí doposud a je na něm velmi patrné, jak rychle jde společenský vývoj dopředu a je třeba na jednotlivé potřeby dynamicky se vyvíjející společnosti reagovat. Patrné je to zejména na počtu jeho novelizací. V současné době je v platnosti jedenáctým rokem a během tohoto období došlo k celkem 25 novelizacím této právní normy.

Někomu se to může zdát jako vysoké číslo? Musíme ovšem vzít v potaz, že celá řada změn, byla způsobena přístupem České republiky do Evropské unie a bylo tedy nutné zakomponovat unijní právo do našich národních předpisů. Jestliže odečteme tyto legislativní změny, potom na tom není zákon o provozu na pozemních komunikacích zase tak špatně, v porovnání s celou řadou jiných právních norem.

V současné době se připravuje významná novela tohoto zákona, někteří odborníci volají dokonce po zcela novém zákoně.

Shrnutí:

Rychle se měnící společenské potřeby po roce 1989 vyvolaly potřebu změny celé řady doposud platných právních norem. Nejinak tomu bylo i v oblasti zákona, týkajícího se pravidel silničního provozu. Tento sílící společenský tlak vyvolal v roce 2000 přijetí zcela nového zákona o provozu na pozemních komunikacích, který byl převratným počinem našich zákonodárců v mnoha směrech. Došlo ke změně některých doposud platných pravidel, většina dopravních agend byla převedena z rukou policie do sektoru veřejné správy a po dlouhých letech tato právní norma vyšla v podobě zákona.

2. VÝCHOVA DĚTÍ

Podívám-li se na neutěšený stav dodržování pravidel na našich pozemních komunikacích, vede mě to k zamyšlení, kde je problém a jak jej odstranit?

V rámci své profese se neustále setkávám s lidmi, kteří jsou trestáni za nedodržování pravidel silničního provozu. Smutná je skutečnost, že u mnohých z nich dochází k velice časté recidivě a přestupky proti pravidlům silničního provozu páchají opakovaně.

Další ze smutných bilancí, je fakt, že věková hranice těch, kteří nedodržují zákonné normy, týkající se provozu na pozemních komunikacích, se neustále snižuje.

Z tohoto důvodu bych se rád v této kapitole zaměřil na výchovu dětí, které považuji za nejdůležitější a stěžejní společenskou skupinu, v oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu.

Nechci nijak snižovat snahu pracovníků, zabývajících se prevencí v oblasti dopravy, kteří působí i na jiné společenské skupiny, ale podle mého názoru, rozhodující je zaměřit se na výchovu právě těch nejmenších.

Tato výchova musí být systematická a především musí respektovat věk, fyzickou, morální a psychickou vyspělost daného dítěte. Například, není možné aplikovat požadavky, které klademe na pubescenty, na děti předškolního věku a opačně.

Systematická dopravní výchova by měla probíhat v několika samostatných liniích. Jednou z částí by měla být výchova ve školských zařízeních, dále výchova v mimoškolní činnosti, ale převážná část odpovědnosti leží na rodině dítěte, především potom na rodičích.

Jak uvádí Vágnerová: „*Normy chování, které tvoří racionální základ autoregulačního systému, se děti učí především v rodině*“¹⁵. Je to tedy rodina, která by měla u dítěte prohlubovat a upevňovat společenské potřeby, zásady a normy.

Nicméně oblast výchovy je natolik rozsáhlá, že společnost se nemůže zbavit spoluodpovědnosti za její zdárný průběh a musí vytvářet podmínky pro její pozitivní naplňování.

Z tohoto důvodu je nutné, aby se do dopravní výchovy dětí zapojila, kromě rodin, celá společnost. Zde zcela jistě můžeme hovořit o vzdělávání v této oblasti v rámci školských zařízení. Ovšem nezapomínejme na důležitou skutečnost, že děti se taktéž učí „napodobováním“, a proto by chování každého z nás, jako účastníka silničního provozu, mělo odpovídat standardům a platným zásadám. Jestliže se my všichni budeme chovat podle stanovených pravidel a budeme pro nejmenší účastníky silničního provozu dobrým vzorem, pak zcela jistě podpoříme naučení a následné zafixování těchto zásad u našich dětí.

Kromě rodin a školy může být k dopravní výchově využita řada institucí, které se v dané oblasti dlouhodobě angažují a snaží se vytvářet podmínky, které by dlouhodobě vedly k celkovému snížení počtu usmrcených a raněných na našich silnicích.

Mezi tyto instituce, které se nejvýznamněji podílí na dopravní výchově dětí, patří zcela jistě BESIP, Ministerstvo dopravy ČR, Ministerstvo vnitra ČR, Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy ČR, Obce, Kraje, Městská policie, Český červený kříž, Ústřední automotoklub ČR, ale i celá řada soukromých subjektů, především autoškol, které v mnoha případech převzaly záštitu nad provozem dětských dopravních hřišť a angažují se tak velmi významně v této oblasti.

Požadavky na dopravní výchovu dětí

Dítě se účastní dopravy různými způsoby. Z tohoto důvodu by jeho dopravní výchova měla být zaměřena na všechny oblasti dopravy, se kterými se může běžně setkat.

¹⁵ Vágnerová, M. Vývojová psychologie. Praha: Portál, 2000, s. 122.

Mezi tyto je nutné zařadit:

- a) jak se chovat při jízdě automobilem (dětské autosedačky, nastupování apod.),
- b) jak se chovat v roli chodce (přechody pro chodce, chůze po chodníku apod.),
- c) jak se chovat jako cyklista (znalost dopravních značek, řešení křižovatek apod.),
- d) jak se chovat v blízkosti železnice (přecházení železnic, jízda na kole přes železniční přejezdy apod.).

2.1 VÝCHOVA V RODINĚ

Jak jsem uvedl výše, existuje několik linií po kterých výchova běží. Rodinná výchova je samozřejmě nejdůležitější, ale současně velmi individuální. Závisí na celé řadě faktorů, které, ne vždy, jdou ovlivnit (sociální a ekonomické postavení rodiny, vzdělání rodičů apod.).

Dopravní výchovu u dětí můžeme rozdělit do 4 základních věkových období. V každém tomto období by dítě mělo zvládnout osvojení určitých zásad a pravidel, týkajících se jeho bezpečnosti v silničním provozu.

Věková období:

- 1) 0 až 3 roky – zde by se mělo jednat především o ochranu těchto dětí ze strany dospělých,
- 2) 4 až 6 let – děti by měly být upozorňovány na možné nebezpečné nástrahy a situace v silničním provozu,
- 3) 7 až 10 let – děti se postupně osamostatňují a podnikají první samostatné kroky v rámci provozu na pozemních komunikacích,
- 4) 10 a více let – toto období charakterizuje cesta vedoucí k naprosté samostatnosti dítěte.

Člověk se učí celý život. Z pohledu vývojové psychologie člověka můžeme říci, že jde o období od početí až po smrt. Pro získání základních společenských návyků, pravidel a zásad je nejdůležitějším právě období dětství každého člověka.

Na tomto místě je důležité zdůraznit, že rodina plní v rámci procesu socializace dítěte, (tedy v procesu, který slouží k jeho zařazení a uplatnění v rámci společnosti) nenahraditelnou roli. Především v počátcích, kdy dítěti poskytuje ochranu a je v podstatě jediným socializačním činitelem, ovlivňujícím jeho výchovu, je nutné vštěpovat dítěti společenské normy dané kulturou a zajistit tak do budoucna konformitu jeho chování.

Rodina má pro dítě obrovskou emocionální váhu. Proto si dovoluji tvrdit, že základní sociální pravidla děti snáze přijímají z úst, ale především chování, svých rodičů. Z tohoto důvodu je nutné, aby rodiče nejen dítěti říkali „jak“ se má chovat, ale současně se tak musí chovat sami, aby pro dítě vytvářeli, jakýsi vzor, či model společenského chování.

V návaznosti na výše uvedené, je důležité zdůraznit, že i s dopravní výchovou u dětí je třeba začít od nejútlejšího věku. Samozřejmě nemám na mysli, že dvouměsíčnímu dítěti budu předčítat paragrafy zákona o provozu na pozemních komunikacích, abych jej lépe připravil do silničního provozu. To zcela jistě ne. Jde zde například o používání dětských autosedaček. Jestliže budu dítě v této sedačce vozit od narození, zafixuji u něj toto pravidlo i do pozdějšího období.

Jako příklad uvedu mého kamaráda, který svoje dítě vozil v autě bez použití autosedačky, a to až do okamžiku, kdy zákon tuto možnost zcela vyloučil. Nastal zde však jiný problém. Jeho dítě, které 8 let jezdilo bez dětské autosedačky, začalo odmítat jízdu autem za použití právě tohoto zádržného systému.

V následujících obdobích dopravní výchovy u dětí je třeba počítat s faktem, že děti se čím dál více osamostatňují, získávají nové kamarády, začínají chodit do škol a vliv rodiny na jejich výchovu klesá. Nicméně neustále je to rodina, která by měla plnit základní roli ve výchově dítěte.

V období mezi 4 – 6 rokem je třeba děti upozorňovat na nebezpečnost vyplývající z provozu na pozemních komunikacích. Děti si v tomto období začínají uvědomovat nebezpečí, a proto je nutné, aby rodiče svoje děti seznámili se základními pravidly silničního provozu a současně jim zdůrazňovali, aby při pohybu na silnici nebo v její těsné blízkosti byly opatrné.

Příkladem pro toto období může být používání cyklistické ochranné přilby. Děti tohoto věku velice často začínají jezdit na kole a úkolem každého odpovědného rodiče by mělo být nejen dítěti tuto ochrannou pomůcku pořídit, ale současně i dohlížet na to, aby ji dítě používalo.

Období mezi 7 – 10 rokem věku je velmi důležitým. Děti začínají chodit do školy, učí se číst, získávají nové informace, ale především se začínají ve zvýšené míře sami pohybovat v silniční dopravě. Proto by rodiče měli u dětí v tomto věku, věnovat zvýšenou pozornost jejich dopravní výchově. Celé období potom vrcholí dosažením 10 let věku, kdy dítě získává možnost samostatně se pohybovat na pozemní komunikaci jako cyklista.

Rodiče by se tedy měli v tomto období zaměřit na bezpečnost přecházení pozemní komunikace (přechody pro chodce, přecházení pozemní komunikace mimo přechody pro chodce, význam barev na semaforech apod.), měli by se svými dětmi podnikat cyklistické vyjíždky a připravovat je tak na pozdější samostatnou jízdu, případně, pokud mají možnost, navštěvovat dětská dopravní hřiště, kde pod dohledem zkušených lektorů jejich děti získávají nové poznatky a zkušenosti ze silničního provozu.

V období po 10 roku věku se děti zcela osamostatňují. Jejich účast v silničním provozu velice často spadá jen do jejich kompetencí. Děti v tomto věku by si měly být již plně vědomé možných rizik a nebezpečí, která na ně v silničním provozu mohou čekat. Navíc přichází do období pubescence a jen velmi komplikovaně přijímají názory někoho jiného.

Nicméně i přesto, by se rodiče měli zaměřit u svého dítěte na rozšiřování doposud získaných a zafixovaných pravidel chování v silničním provozu, a tato nadále

prohlubovat. Dalším z cílů tohoto období, je směřovat dopravní výchovu v duchu přípravy pro získání řidičského oprávnění na motorová vozidla.

Otázka aplikace dopravní výchovy u dítěte, nemusí být pro rodiče vždy jednoduchá. Pokud by rodiče potřebovali v této oblasti poradit, zcela jistě se mohou obrátit na některou z institucí, která se touto problematikou zabývá.

Osobně bych doporučil do každé rodiny brožurku, vydanou Ministerstvem dopravy ČR, pod názvem „**Bezpečnost dítěte v dopravě**“.¹⁶ Tato obsahuje rady pro rodiče, na co se zaměřit při dopravní výchově u jednotlivých věkových kategorií dětí a současně upozorňuje na možné chyby, kterých se rodiče dopouští, při výchově svých ratolestí v oblasti dopravy.

2.2 VÝCHOVA VE ŠKOLE

Dopravní výchova ve školách je také velmi důležitou součástí celého výchovného procesu. Nedokáže nahradit výchovu v rodině, ale může významně přispět k úspěšnému zvládnutí celého procesu výchovy (edukace).

Dopravní výchova ve školách se netýká jen základních škol, ale s touto výchovou je třeba započít co nejdříve, tedy již v mateřských školách. Je třeba dětem již od předškolního věku vštěpovat společenské zásady, které se tak stanou nosným pilířem jejich chování a budou sloužit k přijetí dalších, navazujících pravidel jejich chování.

Nejvýznamnější částí dopravní výchovy na školách je potom základní škola. Především na prvním stupni se věnuje problematice dopravní výchovy větší prostor, než na stupni druhém.

Na prvním stupni se má dítě zdokonalit v dříve získaných znalostech, zásadách, normách a doplnit je o další, které mají zajistit schopnost dítěte, samostatně se účastnit silničního provozu. Důvod je velmi prostý.

¹⁶ Ministerstvo dopravy ČR. Bezpečnost dítěte v dopravě. Praha: 2008

Dítě se vyvíjí po všech stránkách jeho života a zatímco v předchozích obdobích byli jeho rodiče pro něj jakýmsi „**zdrojem jistoty a bezpečí**“¹⁷, nyní se začíná postupně čím dál více osamostatňovat a získává nové kompetence k realizaci svých potřeb. Je tedy zřejmé, že dítě se chce postupně seberealizovat i v této oblasti.

Obecně lze říci, že každé dítě by v rámci dopravní výchovy na základní škole mělo získat takový přehled, aby se dokázalo samostatně účastnit silničního provozu jako chodec a cyklista.

Tímto směrem je také stanovena struktura dopravní výchovy na základní škole. Nejprve je zaměřena na výchovu dítěte, jako chodce. Toto by mělo dítě zvládnout během prvních tří ročníků základní školy. Čtvrtý ročník je specifický tím, že děti v něm dovršují 10 let věku a mohou se tedy účastnit samostatně silničního provozu, coby cyklisté.

*„Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci¹⁾ jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně“.*¹⁸

Je tedy nezbytné připravit děti i na tuto novou roli účastníka silničního provozu. I když si to mnoho z nás neuvědomuje, je to z pohledu dopravní výchovy role velice důležitá a významná. Pokud se zamyslíme, zjistíme, že z dítěte, které až doposud bylo „pouhým chodcem“, se během jednoho dne stal účastník silničního provozu, kterého v našem právním systému nazýváme „řidičem“.

*„Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti“.*¹⁹

*„Nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo“.*²⁰

¹⁷ Vágnerová, M. Vývojová psychologie. Praha: Portál, 2000, s. 171.

¹⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, § 58 odst. 2

¹⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, § 2 písm. d)

²⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, § 2 písm. h)

Dítě se tak dostává do zcela nové situace. Nejen že mu vznikají nová práva, ale současně s nimi i nové povinnosti a na tyto je třeba děti včas a dostatečně připravit.

Ku prospěchu zcela jistě je i fakt, že pokud dítě správně pochopí tyto normy a dokáže je správně aplikovat, dostavuje se u něj pocit úspěchu, který jej dále motivuje v rozšiřování svých kompetencí účastnit se silničního provozu.

V této oblasti, kromě jednotlivých pedagogů na základních školách, hraje velmi významnou roli BESIP. Tento pojem je i laické veřejnosti notoricky znám a ve svém názvu ukrývá zkratku tří slov: „Bezpečnost silničního provozu“.

Každé školské zařízení má na webových stránkách BESIPu volně k dispozici jakousi osnovu, návod (viz. níže: BESIP a dopravní výchova), jakým směrem by se dopravní výchova, té které věkové skupiny, měla ubírat, s kým spolupracovat, jak tuto problematiku případně financovat. Navíc v každém kraji je zřízena funkce koordinátora pro bezpečnost silničního provozu, který má na starosti osvětu, prevenci a poradenství, právě v otázkách BESIPu. Z osobní zkušenosti vím, že se lze na něj obrátit v jakékoli otázce, týkající se dané problematiky.

Současně musí tato školská zařízení při dopravní výchově respektovat obecné vzdělávací cíle, které vycházejí ze zákona č. 561/2004 Sb., **školský zákon**. Těmito cíli jsou zejména:

- a) rozvoj osobnosti člověka, který bude vybaven poznávacími a sociálními způsobilostmi, mravními a duchovními hodnotami pro osobní a občanský život, výkon povolání nebo pracovní činnosti, získávání informací a učení se v průběhu celého života,
- b) získání všeobecného vzdělání nebo všeobecného a odborného vzdělání,
- c) pochopení a uplatňování zásad demokracie a právního státu, základních lidských práv a svobod spolu s odpovědností a smyslem pro sociální soudržnost,
- d) pochopení a uplatňování principu rovnosti žen a mužů ve společnosti,
- e) utváření vědomí národní a státní příslušnosti a respektu k etnické, národnostní, kulturní, jazykové a náboženské identitě každého,

- f) poznání světových a evropských kulturních hodnot a tradic, pochopení a osvojení zásad a pravidel vycházejících z evropské integrace jako základu pro soužití v národním a mezinárodním měřítku,
- g) získání a uplatňování znalostí o životním prostředí a jeho ochraně vycházející ze zásad trvale udržitelného rozvoje a o bezpečnosti a ochraně zdraví.²¹

Z těchto obecných vzdělávacích cílů vychází i tzv. „Rámcový vzdělávací program“ pro základní vzdělávání (RVP ZV), který vydává Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. V tomto programu jsou uvedeny zejména konkrétní cíle, formy, délka a povinný obsah vzdělávání. Je závazný pro všechny základní školy.

Cíle RVP ZV:

Základní vzdělávání má žákům pomoci utvářet a postupně rozvíjet klíčové kompetence a poskytnout spolehlivý základ všeobecného vzdělání orientovaného zejména na situace blízké životu a na praktické jednání. V základním vzdělávání se proto usiluje o naplňování těchto cílů:

- umožnit žákům osvojit si strategie učení a motivovat je pro celoživotní učení,
- podněcovat žáky k tvořivému myšlení, logickému uvažování a k řešení problémů,
- vést žáky k všestranné, účinné a otevřené komunikaci,
- rozvíjet u žáků schopnost spolupracovat a respektovat práci a úspěchy vlastní i druhých,
- připravovat žáky k tomu, aby se projevovali jako svébytné, svobodné a zodpovědné osobnosti, uplatňovali svá práva a naplňovali své povinnosti,
- vytvářet u žáků potřebu projevovat pozitivní city v chování, jednání a v prožívání životních situací; rozvíjet vnímavost a citlivé vztahy k lidem, prostředí i k přírodě,
- učit žáky aktivně rozvíjet a chránit fyzické, duševní a sociální zdraví a být za ně odpovědný,

²¹ Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání, § 2 odst. 2

- vést žáky k toleranci a ohleduplnosti k jiným lidem, jejich kulturám a duchovním hodnotám, učit je žít společně s ostatními lidmi,
- pomáhat žákům poznávat a rozvíjet vlastní schopnosti v souladu s reálnými možnostmi a uplatňovat je spolu s osvojenými vědomostmi a dovednostmi při rozhodování o vlastní životní a profesní orientaci.

Na tento potom navazuje tzv. „Školní vzdělávací program“ (ŠVP), který vydává ředitel školy nebo školského zařízení. Jedná se o stěžejní pedagogický dokument školy, na jehož základě se realizuje na dané škole vzdělávání. Ředitel školy je odpovědný za kvalitu ŠVP, za úroveň jeho realizace, ale i za to, že je vypracován v souladu s příslušným RVP a platnou legislativou.

Struktura ŠVP:

- úvodní identifikační údaje,
- profil absolventa,
- charakteristiku vzdělávacího programu,
- učební plán,
- přehled rozpracování obsahu vzdělávání v RVP do ŠVP,
- učební osnovy pro všechny předměty uvedené v učebním plánu nebo vzdělávací moduly, popř. i ukázkou žákovského projektu na podporu rozvoje klíčových kompetencí,
- popis materiálního a personálního zajištění výuky v daném ŠVP a oboru vzdělání,
- charakteristiku spolupráce se sociálními partnery při realizaci daného ŠVP.

Je tedy na škole samotné, kdy a v jakém rozsahu dopravní výchovu do svého ŠVP zařadí.

Při pohledu na výše uvedené je zcela patrné, že dopravní výchova do našeho školství zcela jistě patří a má své nezastupitelné místo. Dopravní výchova na školách zjevně směřuje ke všem daným cílům vzdělávání a vzájemně jimi prolíná. Méně pozitivní je konstatování, že dopravní výchova nemá v našem školství svoje pevné místo, neboť je vyučována pouze jako součást jiných předmětů (na I. stupni ZŠ, nejčastěji v rámci Prvouky) a nedostává se jí tedy takového prostoru, jaký by si zasloužila.

Na druhou stranu pozitivní je fakt, že zainteresované orgány (MŠ, MD) si uvědomují, že naše společnost se vyvíjí, a tak jak se vyvíjí společnost, mění se i její potřeby. V dnešní době, kdy se provoz na pozemních komunikacích neustále zhušťuje, na silnicích přibývá účastníků, jeví se jako nutnost na tuto situaci naše děti lépe připravit a začíná se velmi hlasitě hovořit o koncepci, kdy by se dopravní výchova měla stát samostatným předmětem v rámci vzdělávacích programů na našich školách. Do té doby musíme věřit, že informace týkající se oblasti dopravní výchovy, předávané v rámci jiných, souvisejících předmětů, budou na takové úrovni, aby nebyla na našich silnicích výrazně ohrožena bezpečnost těch nejzranitelnějších, našich dětí.

2.3 BESIP A DOPRAVNÍ VÝCHOVA

„V současné době je BESIP organizační složkou Ministerstva dopravy ČR. „Dopravní výchova je realizována prostřednictvím Centra služeb pro silniční dopravu, které zajišťuje systematickou dopravní výchovu dle regulí „Tematického plánu Ministerstva dopravy“. Děti školního věku se učí na celkem 150 dopravních hřištích po celé české republice chování ve skutečném provozu. Své znalosti a dovednosti si pak mohou děti procvičit na Dopravní soutěži mladých cyklistů, jehož absolutní finále se koná na mezinárodní úrovni. Jsme také vydavatelem metodických a didaktických materiálů pro 1. stupeň základních škol (a nejen pro ně) v oblasti dopravní výchovy“.²²

BESIP na svých webových stránkách uvádí tematické plány (metodické pokyny) sloužící pro výuku dopravní výchovy u jednotlivých skupin dětí:

PRO PŘEDŠKOLÁKY JE TO:

Účast v silničním provozu:

- chodci s doprovodem,
- pasažéři v autě.

²² <http://www.ibesip.cz/Kdo-jsme>

Co mají znát a umět:

- získat vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy k vytváření správných návyků, vztahů k okolí a k lidem, vštěpovat jim ukázněnost, vztah ke zdraví, opatrnost,
- rozvíjet vlastnosti, které ovlivňují reakci dětí při chování v určitých situacích (dopravních, tj. paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost, vnímání i orientaci v prostoru a čase, vnímání nebezpečí, výcvik prospěšný jejich bezpečnému pobytu venku, v silničním provozu.

Způsob:

- zábava, hra, pozorování (vycházky), hádanky a soutěžení.

Prostředí s výchovným vlivem:

- rodina, mateřské školy, dětská odpoledne.

Pomůcky:

- skládky, pexeso, omalovánky,
- motivační předměty (odrazky, reflexky),
- videokazeta (Malina),
- programy v TV (večerníčky),
- kniha pro děti a rodiče.²³

U ŽÁKŮ ZÁKLADNÍCH ŠKOL POTOM:**Účast v silničním provozu:**

- nejmladší samostatní chodci, in-line, skateboard, koloběžka, pasažéři v autě.

1. ročník

- bezpečná cesta do školy,
- chůze po chodníku, stezka pro chodce,
- bezpečné přecházení vozovky na rovném a přehledném úseku, po přechodu pro chodce, nadchodu a podchodu,

²³ <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Predskolni-deti>

- význam světelných signálů pro chodce,
- schopnost rozeznat nebezpečná místa,
- nebezpečná místa pro přecházení vozovky,
- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti,
- užívání cyklistické přilby,
- bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy,
- zásady bezpečného chování v hromadné dopravě (nastupování, vystupování, chování při jízdě, chování na zastávce),
- bezpečná místa pro hry dětí, sáňkování, lyžování.

2. ročník

- chůze po silnici (krajnice – vozovka), nebezpečná místa pro chůzi po silnici,
- chůze přes železniční přejezd bez závor i se závorami,
- nebezpečí, která hrozí chodcům za snížené viditelnosti,
- druhy hromadné dopravy,
- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti,
- zásady bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy,
- způsoby pomoci starým a nemocným lidem v prostředích hromadné dopravy,
- zásady kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu (nepřekážet, neomezovat, neohrožovat ostatní),
- zásady chování při jízdě v automobilu – zádržné systémy,
- výcvik základních dovedností na kole – přilba.

3. ročník

- doplňovat zásady správného chování chodce,
- místa a úseky, kam je chodcům vstup zakázán,
- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti,
- zásady bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy,
- světelné signály a pokyny policisty v silničním provozu,
- pravidla pro bezpečnou jízdu na in-line, skateboardu a koloběžce,
- vozidla se zvláštními výstražnými znameními a reakce na tyto signály,
- způsob přivolání první pomoci při dopravní nehodě, ošetření drobných poranění.

4. a 5. ročník

- upevňovat zásady správného chování chodce a cyklisty,
- výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty (vyjíždění, jízda u pravého okraje, zastavení, vyhýbání, předjíždění, odbočování, jízda přes křižovatku atd.,
- povinné vybavení jízdního kola.

Způsob:

- předměty v rámci školského vzdělávacího programu, navazujícího na RVP,
- hra, pozorování, soutěžení.

Prostředí, kde možno působit:

- rodina, škola, družina, dětská dopravní hřiště, dětské zábavné akce, fast foody, supermarkety
- dětské pořady v TV, Radiu, dětské časopisy.

Produkty

- publikace pro děti, rodiče, učitele (slabikář, učebnice, metodické pomůcky),
- plakáty,
- samolepky,
- reflexní předměty,
- video,
- PC hry, testy,
- PC program,
- články v časopisech,
- promo akce,
- dopravní hřiště,
- distribuce prostřednictvím regionálních pracovníků a Pedagogického centra, pokud bude program dalšího vzdělávání pro učitele 1. stupně pokračovat,
- oslovit TV s nabídkou témat do dětských pořadů především pořady pro školy, Tykadlo apod., aktuální otázky k BESIPu v pořadu Snídaně s Novou.²⁴

Samozejmě, že se jedná o obecný návod a každý z pedagogů jej nutně musí přizpůsobit místním podmínkám silničního provozu, ale také možnostem dané školy. Nicméně jako

²⁴ <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Zaci-zakladni-skoly>

základní osnova z čeho vycházet, na co se u jednotlivých ročníků v rámci dopravní výchovy zaměřit, je dle mého názoru, tento návod dobrou pomůckou pro pedagogické pracovníky základních škol, ale zrovna tak dobře může posloužit i zájmovým organizacím, či kroužkům, které děti navštěvují v rámci mimoškolní činnosti (družina, mladí zdravotníci, cyklistický kroužek apod.). Příklady pomůcek pro dopravní výchovu dětí jsou uvedeny v přílohách: č. 1,2,3,4,5,6,7,13,14.

2.4 DĚTSKÁ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ

Dětská dopravní hřiště jsou obrovskou příležitostí pro děti, vyzkoušet si teoretické znalosti a vědomosti získané dopravní výchovou. Mají tak možnost vyzkoušet si základní modelové situace, které mohou v silničním provozu nastat. Některá nově otevřená, či zrekonstruovaná dopravní hřiště navíc disponují nadstandardními technickými prvky, v podobě kruhových objezdů nebo železničních přejezdů.

Bohužel těchto dětských hřišť je na území České republiky příliš málo. Mnoho dětí si tak nemá možnost vyzkoušet řešení dopravních situací, předtím než sami vyjedou na silnici. Situace je v jednotlivých krajích poněkud rozdílná. Odchytky jsou nejen v počtu dopravních hřišť na počet obyvatel kraje, ale i ve způsobu jejich využívání. Co do počtu hřišť/počet obyvatel, je na tom nejlépe kraj Vysočina, naopak nejhůře kraj Jihomoravský. V porovnání s ostatními kraji na tom nejsou špatně ani kraj Olomoucký a Jihočeský. Zde ovšem dopravní hřiště slouží místním potřebám, tzn. že nejsou využívána k systematické výuce dopravní výchovy, podle „Tematického plánu ministerstva dopravy“. Zde opět zaslouží pochvalu kraj Vysočina, který na všech svých dětských dopravních hřištích zajišťuje výuku dopravní výchovy, dle níže uvedeného Tematického plánu ministerstva dopravy.²⁵

Co se týče maximálního počtu dětských dopravních hřišť v kraji, potom největší počtem se může chlubit Moravskoslezský kraj. V tomto kraji nalezneme v současné době celkem 24 dětských dopravních hřišť.²⁶

²⁵ Centrum služeb pro silniční dopravu. NEWSLETTER KRAJSKÝCH KOORDINÁTORŮ BESIP 2/2010, s. 3.

²⁶ Centrum služeb pro silniční dopravu. NEWSLETTER KRAJSKÝCH KOORDINÁTORŮ BESIP 2/2010, s. 2.

„Tematický plán ministerstva dopravy je zpracován na minimální rozsah požadovaných znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích k získání „Průkazu cyklisty“ pro žáky 4. tříd základních škol. K výuce je užito deseti obrazů BESIPu „Neboj se silnice“. Celkový rozsah výuky v rámci tohoto plánu je 10 vyučovacích hodin. Součástí výuky je závěrečné přezkoušení pravidel provozu na pozemních komunikacích pomocí testů, jejichž obsah je součástí tohoto plánu“.²⁷ V regionech, kde mají k dispozici dětské dopravní hřiště, se v rámci výuky realizuje i přezkoušení z jízdy na jízdním kole podle pravidel silničního provozu.

Region Blansko

Z výše uvedeného vyplývá, že situace v rámci Jihomoravského kraje není v této oblasti zrovna nejružovější. Vezměme, že v celém kraji je podle seznamů BESIPu pouhých deset dětských dopravních hřišť, z nichž čtyři jsou stálá, jedno slouží jen pro teoretickou přípravu a dále zde máme ještě pět pojízdných dopravních hřišť.

Blansko je jedním z měst v Jihomoravském kraji, které disponuje stálým dětským dopravním hřištěm a nejen to, může se pochlubit i tím, že je na zdejším dopravním hřišti prováděna systematická výuka dopravní výchovy pro blanenský region a další spádové oblasti.

Dopravní hřiště je využíváno nejen pro výuku dopravní výchovy v rámci 4. tříd základní školy, ale současně i k výuce dopravní výchovy v rámci mimoškolní činnosti, kdy dopravní hřiště využívají především družiny základních škol z Blanska a blízkého okolí. Rovněž poslední dobou roste zájem o využití služeb DDH i ze strany mateřských škol.

Dále se na dětském dopravním hřišti v Blansku, pod patronací Aktivu BESIP při Městském úřadu Blansko, každoročně pořádá oblastní kolo Dopravní soutěže mladých cyklistů pro žáky základních škol.

²⁷ <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Detska-dopravni-hriste>

Dobrou tradicí se v Blansku rovněž staly „Dny otevřených dveří na dětském dopravním hřišti“, které každoročně o hlavních letních prázdninách pořádá Aktiv BESIP Blansko, ve spolupráci s Českým červeným křížem Blansko, Autoškolou Pernica a Pekárny Blansko, a.s..

Pokud se vrátím do nedávné historie, kriticky musím přiznat, že i s osudem tohoto DDH to nevypadalo příliš dobře. Naštěstí pro děti z blanenského regionu se správcování dopravního hřiště ujal majitel zdejší autoškoly pan Zdeněk Pernica, který zde rovněž zajišťuje výuku dopravní výchovy.

Blanenské dětské dopravní hřiště: foto – příloha č. 17

Na tomto dopravním hřišti si jeho návštěvníci mohou vyzkoušet všechny základní dopravní situace s nimiž se mohou v rámci silničního provozu setkat. Kromě klasických křižovatek, si mohou vyzkoušet jízdu přes světelnou křižovatku a dokonce se podařilo nově zbudovat kruhový objezd, takže i tento druh křižovatky, který je moderním celoevropským trendem, je možné na DDH Blansko nacvičit. V současné době se pracuje na návrhu, který by umožnil zakomponovat do struktury dopravního hřiště i železniční přejezd. Tento záměr vznikl na základě zvyšujícího se počtu dopravních nehod na železničních přejezdech. Pokud by se tento záměr zdařil, dovolím si tvrdit o blanenském dopravním hřišti, že bude disponovat všemi prvky, potřebnými pro moderní a kvalitní výuku dopravní výchovy v rámci výchovně vzdělávacího procesu.

I přes nepříliš povzbudivé statistiky z úvodu této kapitoly, týkajících se počtu dětských dopravních hřišť, musím konstatovat, že jejich počty pomalu narůstají. Společnost si zřejmě uvědomila nutnost a potřebnost nejen jejich budování, ale především kvalitní přípravy budoucích řidičů, a to již od toho nejtělejšího věku.

Příkladem pak může být mateřská škola v Bystřici u Benešova, kde bylo zbudováno nové dopravní hřiště přímo v jejím areálu. Nová hřiště vyrostla rovněž ve Velkém Meziříčí, Berouně, Opavě a Bohumíně. Další dětská dopravní hřiště byla nově zrekonstruována (Drahonice, Krnov) a mohou tak nyní sloužit ke svému účelu.²⁸

²⁸ Centrum služeb pro silniční dopravu. NEWSLETTER KRAJSKÝCH KOORDINÁTORŮ BESIP 2/2010, s. 2,3.

2.5 DOPRAVNÍ SOUTĚŽ MLADÝCH CYKLISTŮ

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

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

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

Program odpovídá obsahu Standardu základního vzdělání (MŠMT) a skládá se z těchto částí: teoretické znalosti pravidel silničního provozu (test), praktické uplatňování pravidel silničního provozu (jízda podle pravidel silničního provozu), praktické zvládnutí techniky jízdy na kole (jízda zručnosti), praktické nebo teoretické zvládnutí zásad první pomoci.

Program má svá základní kola ve školách, která jsou organizována někde již na podzim, ale většinou v jarních měsících. Nejlepší školní družstva postupují do oblastních kol (ta jsou organizována v dubnu a květnu), vítězové dále pak postupují do krajských kol, a ti úplně nejlepší do celostátního finále. Největší důraz je kladen na co nejširší organizaci základních kol, protože právě zde je možné podchytit nejvíce žáků různými formami přípravy na disciplíny programu. Ať už je to volitelný předmět či dopravní kroužek anebo jenom individuální příprava.

Základním materiálem pro organizaci programu je metodická příručka (Dopravní soutěž mladých cyklistů – propozice a pokyny k organizaci), ve které jsou dána pravidla, charakteristika jednotlivých disciplín a způsoby jejich hodnocení, zásady realizace jednotlivých kol a jejich obsah. K teoretické přípravě žáků byly využívány testy, které obsahovaly pravidla s následnou možností testového přezkoušení. Pro účely programu jsou vydávány tiskopisy s testovými otázkami pro jednotlivé kategorie a soutěžní kola a diplomy. Tyto materiály vydává BESIP a jsou distribuovány na jednotlivé školy²⁹.

Region Blansko a Dopravní soutěž mladých cyklistů

Dopravní soutěž mladých cyklistů v rámci Jihomoravského kraje a tedy i blanenského regionu se netěší příliš masové účasti na tomto projektu. Zájem je v některých regionech jen o místní (školní) kola, ale pokud jde o oblastní a krajské kolo, zde v posledních letech nemůžeme být spokojeni.

Na Blanensku jsou to především tyto důvody:

- 1) rozpad bývalého okresu na nižší správní celky,
- 2) nedostatek finančních prostředků škol,
- 3) nízká nebo velice malá osvěta tohoto projektu (některé školy o projektu neslyšely).

Možná řešení na zlepšení současného stavu:

Zde bych považoval za prioritu číslo jedna, dostat tuto soutěž opět do podvědomí nejen škol, ale i celé veřejnosti, aby získala zpět na své prestiži a školy a děti měly zájem se jí účastnit. Osobně možné zlepšení vidím v dokonalejší a účinnější osvětě celé soutěže.

Poněkud nešťastná je i otázka financování celé soutěže. Bohužel základní školy nemají ve svých rozpočtech nadbytek finančních prostředků, a právě z tohoto důvodu se této

²⁹ <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu>

soutěže často neúčastní. Především u menších škol zatížení jejich rozpočtu o dopravu soutěžících na tuto soutěž, mnohdy tyto instituce odradí od účasti na tomto projektu.

Dle mého názoru, i zde se nabízí možná řešení.

- 1) v rámci Jihomoravského kraje vyčlenit určité finanční prostředky, které by sloužily organizátorům této soutěže na proplacení výloh školám, které se dopravní soutěže zúčastní (krajský úřad, BESIP...),
- 2) oslovit starosty obcí, jako zřizovatele základních škol, o mimořádnou finanční dotaci z obecního rozpočtu, určenou právě na dopravné na tuto soutěž.

Sám jsem členem Aktivu BESIP při Městském úřadu v Blansku, který má organizaci výše uvedené dopravní soutěže na starosti. Z rozhovorů s pedagogy vím, že tato finanční podpora z jakékoli strany, by zcela jistě přispěla k vyšší účasti na této soutěži.

V tomto ohledu hodnotím pozitivně přístup Krajského úřadu Jihomoravského kraje v Brně, který si nechal zpracovat seznam dopravně bezpečnostních akcí na rok 2011 a přislíbil na jednotlivé akce uvolnit ze svého rozpočtu určité finanční prostředky.

Osobně si myslím, že tímto způsobem a zvýšenou osvětou lze dosáhnout zvýšení masovosti při účasti na této Dopravní soutěži mladých cyklistů. Zájem na věci by měla mít celá společnost. Musíme si uvědomit, že z dnešních cyklistů si vychováváme budoucí řidiče motorových vozidel. Kulturu pravidel provozu na pozemních komunikacích, kterou jim vštěpíme v dětství, budou dále přenášet i v dospělosti, a to nejen při pohybu na našich silnicích, ale i v budoucnu, při výchově svých dětí.

Na závěr této kapitoly si dovoluji uctivě smeknout před pedagogy a dětmi ze ZŠ Častolovice, kde se otázce dopravní výchovy evidentně věnují nad běžný rámec. Hodnotícím kritériem jsou pak výsledky soutěžících této školy právě v soutěži mladých cyklistů. Žáci zdejší školy nenašli od roku 2003 doposud v České republice přemožitele a mají tak na svém kontě 8 titulů celostátních vítězů Dopravní soutěže mladých cyklistů, získaných v řadě za sebou.

Málokdo ví, že vítězové celostátního finále této soutěže, se účastní Evropského finále, které se koná v různých evropských zemích. Děti tak nejen rozvíjí svého soutěživého ducha, ale můžou se dostat i do velice atraktivních lokalit Evropy. Naposled se evropské finále konalo v Makedonii a děti ze ZŠ Častolovice v něm obsadili nádherné 5. místo z 22. zúčastněných týmů.

Skutečně obdivuji bilanci této základní školy v Dopravní soutěži mladých cyklistů a doufám, že se do budoucna v České republice pro tuto oblast podaří najít dostatek finančních prostředků a rovněž „zapálených“ pedagogů, aby tato škola nezůstala ve svém mistrovském počínání osamocena.

Shrnutí:

Edukační proces musí probíhat ve všech oblastech výchovy každého jedince. Děti jsou v tomto případě natolik specifickou skupinou, že právě na ně je třeba zaměřit největší pozornost v rámci dopravní výchovy. Je třeba si uvědomit, že jsou to děti, které mají největší schopnost učit se novým věcem. Pokud je naučíme základním zásadám, jak se správně chovat v silničním provozu, a tyto zásady v nich budeme prohlubovat a fixovat, zcela jistě na tom vyděláme my všichni, tedy celá naše společnost. Tato výchova musí probíhat minimálně ve dvou směrech. Jedním z činitelů, který je v celém edukačním procesu pro dítě nejdůležitější je jeho rodina. Právě rodina by měla dát dítěti základní zásady a pravidla pro chování na našich silnicích. Proto je velice důležité, aby rodiče byli svým ratolestem tím nejlepším vzorem a příkladem, jak se v silničním provozu chovat a pohybovat. Snahu rodičů může dále podpořit a rozvíjet výuka dopravní výchovy na našich školách. Školy jsou tedy druhým ze základních pilířů celého edukačního procesu, tedy i dopravní výchovy. Děti svoje aktivity mohou rovněž rozvíjet v rámci mimoškolní činnosti. K tomuto jim mohou posloužit například návštěvy dětských dopravních hřišť, či účast na dopravních soutěžích, kde mohou prakticky prokázat svoje teoretické znalosti.

3. AUTOŠKOLA

Získání řidičského oprávnění je dalším stupínkem na pomyslné pyramidě vzdělávání v oblasti dopravní výchovy. Navazuje tak na vědomosti a dovednosti, které děti získaly v rámci výuky dopravní výchovy na základních školách.

V České republice je získání řidičského oprávnění podmíněno absolvováním odborné přípravy v rámci autoškoly a následně musí absolvent kursu v autoškolě úspěšně složit závěrečnou zkoušku.

Historie autoškol v naší zemi sahá do samého počátku 20. století, kdy první autoškolu v Čechách otevřel v roce 1910 p. Vincenc CHROMÁK. Tato autoškola byla založena v Pardubicích a řidičský průkaz v ní bylo možno získat za 30 dní. V roce 2010 byla, taktéž v Pardubicích, uskutečněna výstava ke 100. výročí trvání autoškolství u nás.³⁰

V současné době probíhá výuka především v soukromých autoškolách. Výjimku tvoří pouze autoškoly, které jsou součástí organizační složky státu (autoškoly armády ČR, autoškoly středních odborných učilišť apod.).

Pokud hovoříme o výuce dopravní výchovy v autoškolách, musíme si uvědomit, že i zde se jedná o pedagogickou činnost, která je navíc v tomto směru vysoce specifická. Nejedná se tedy o nějaké obecné zásady a pravidla, která vyučují pedagogové na základních školách. Vzhledem ke specifičnosti tohoto druhu dopravní výchovy, by měl být kladen velký důraz na ty, kteří tuto výchovu provádí.

V České republice se připravují noví adepti na získání řidičského oprávnění na základě platných právních norem. Z tohoto pohledu stěžejním normativním právním aktem je zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, v aktuálním znění (dále jen „zákon o autoškolách“). Tento zákon byl Ministerstvem dopravy ČR doplněn o prováděcí předpis, kterým je vyhláška č. 167/2002 Sb., ve znění pozdějších novel, kterou se výše uvedený zákon provádí.

³⁰ <http://www.radio.cz/cz/rubrika/ceskonej/sto-let-autoskoly-mapuje-vystava-v-pardubicich>

Tak jako každá pedagogická disciplína, musí mít i dopravní výchova v autoškolách své cíle, kterých by měl každý, kdo projde touto odbornou přípravou, dosáhnout. Obecným cílem dopravní výchovy by mělo být vytváření smyslu pro odpovědnost a výchova k aktivní účasti v silničním provozu. V autoškolství, vzhledem k jeho specifčnosti, můžeme definovat celou řadu dalších profilovaných (oborových) cílů, které vychází z jedinečnosti tohoto oboru. Proto by měla být výuka a výcvik v autoškolách prováděna tak, aby k těmto cílům směřovala.

Mezi tyto cíle můžeme zařadit:

- a) řízení vozidla v souladu s předpisy o provozu na pozemních komunikacích,
- b) ovládání vozidla tak, aby nedocházelo k vytváření nebezpečných situací,
- c) přiměřené reakce na vznik nebezpečných situací,
- d) rozpoznávat provozní nebezpečí a dokázat na něj reagovat,
- e) rozpoznávat u vozidel technické závady, které představují ohrožení bezpečnosti,
- f) reagovat na faktory ovlivňující jednání při řízení vozidla,
- g) poskytovat účinnou první pomoc zraněným při dopravní nehodě.

Jestliže žadatel o řídičské oprávnění dokáže během výuky a výcviku v autoškole dosáhnout těchto cílů, můžeme s klidným svědomím říci, že získal nové kompetence, účastnit se silničního provozu jako „řidič motorového vozidla“.

„Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti“.³¹

„Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus“.³²

Každý úspěšný absolvent by tedy měl umět dokázat, po získání řídičského oprávnění příslušné skupiny, že dostatečně rozumí pravidlům silničního provozu a dokáže je v provozu aplikovat, má schopnosti vozidlo dané skupiny ŘO bezpečně ovládat, svým

³¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, § 2 písm. d)

³² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, § 2 písm. g)

chováním v silničním provozu nevytváří nebezpečné situace a neohrožuje tak ostatní účastníky.

Tato kapitola bude tedy zaměřena na podmínky přijetí žadatelů do autoškol, možností jejich výuky a výcviku a rozdílům mezi různými typy autoškol. Z pohledu pedagogiky je rovněž důležité, kdo je oprávněn v autoškolách provádět výuku a výcvik nových žadatelů a závěr kapitoly se bude věnovat závěrečným zkouškám žadatelů o ŘO.

3.1 VÝUKA A VÝCVIK V CIVILNÍCH AUTOŠKOLÁCH

V této části bych se chtěl věnovat nejvíce rozšířené možnosti přípravy žadatelů pro získání řidičského oprávnění. Jak jsem uvedl výše, největší množství řidičských adeptů se připravuje v civilních, můžeme říci soukromých autoškolách.

Řidičské oprávnění

K udělení řidičského oprávnění vede dlouhá a v mnoha případech i komplikovaná cesta. Každý z žadatelů musí splnit několik podmínek, které musí doložit v okamžiku, kdy si jde žádat o udělení řidičského oprávnění. Tyto podmínky stanoví § 82 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“).

Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění:

V zákoně o provozu na pozemních komunikacích, jsou taxativně v §§ 82 – 102 stanoveny podmínky týkající se udělení, držení, odnětí, pozbytí, pozastavení a vrácení řidičského oprávnění.

Obecné podmínky pro udělení a držení řidičského oprávnění jsou uvedeny v § 82 zákona o provozu na pozemních komunikacích, který stanoví:

„Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která

- a) dosáhla věku stanoveného tímto zákonem,
- b) je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,
- c) je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,
- d) má na území České republiky trvalý nebo přechodný pobyt,
- e) splnila další podmínky stanovené tímto zákonem,
- f) není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel³³.

Z pohledu výuky a výcviku v autoškole je důležitá především podmínka odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, uvedená výše pod písm. c).

Žadatel tedy musí k žádosti o udělení řidičského oprávnění, mimo jiné, doložit skutečnost, že je odborně způsobilý k řízení motorových vozidel dané skupiny, či podskupiny ŘO. Tuto odbornou způsobilost může v současné době doložit jediným možným způsobem, kterým je záznam o splnění podmínek odborné způsobilosti, potvrzený zkušebními komisaři řidičů. Tento záznam se provádí do Žádosti o řidičské oprávnění, po úspěšném složení závěrečných zkoušek v autoškole.

Z uvedeného jasně vyplývá skutečnost, že jedinou alternativou, jak u nás v současné době získat nebo rozšířit řidičské oprávnění, je absolvování odborné přípravy v některé z autoškol, která provádí výuku a výcvik pro danou skupinu, či podskupinu řidičského oprávnění.

Podmínky přijetí k výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění

Tuto problematiku řeší zákon č. 247/2000 Sb., ve své třetí části. Jednotlivé podmínky pro přijetí k výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění jsou stanoveny v § 13 tohoto zákona, který říká:

³³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, § 82 odst. 1

„Výuku a výcvik k získání řídičského oprávnění může provádět výlučně provozovatel autoškoly. Provozovatel autoškoly přijme k výuce a výcviku k získání řídičského oprávnění osobu, která

- a) podá písemnou žádost; pokud je žadatel mladší 15 let musí být žádost doložena písemným souhlasem jeho zákonného zástupce, jehož podpis byl ověřen příslušným orgánem,
- b) ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne věku předepsaného pro udělení řídičského oprávnění příslušné skupiny podle zvláštního zákona 2a), přičemž od zahájení výuky a výcviku k jejich ukončení nesmí uplynout doba delší než 18 měsíců,
- c) není nezpůsobilá k právním úkonům,
- d) je zdravotně způsobilá k řízení motorového vozidla podle zvláštního zákona 2a),
- e) má trvalý pobyt na území České republiky nebo přechodný pobyt,
- f) splní další podmínky, pokud je pro získání řídičského oprávnění vyžaduje zvláštní zákon 2a) ,
- g) není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel³⁴.

Zde bych chtěl upozornit na podmínku písm. g), kdy se v praxi stává, že žadatel nesplňuje tuto podmínku, a jestliže se v autoškole zúčastní praktického výcviku v silničním provozu jako řidič, pak naplní skutkovou podstatu trestného činu „maření výkonu úředního rozhodnutí“.

Jestliže žadatel splňuje všechny výše uvedené podmínky pro přijetí, autoškola jej přijme a zařadí do výuky a výcviku pro získání řídičského oprávnění.

³⁴ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, § 13 odst. 1

Druhy výuky a výcviku

Zákon o autoškolách rozlišuje několik druhů výuky a výcviku, který může provozovatel autoškoly poskytnout. Je to:³⁵

- a) základní výuka a výcvik,
- b) sdružená výuka a výcvik,
- c) rozšiřující výuka a výcvik,
- d) výcvik podle individuálního studijního plánu,
- e) doplňovací výuka a výcvik.

Základní výuka a výcvik

V § 15 odst. 1 zákona o autoškolách se stanoví:³⁶

„Základní výukou a výcvikem je příprava žadatele na získání řídičského oprávnění pro příslušnou skupinu nebo podskupinu řídičského oprávnění, jejichž rozsah stanoví zvláštní zákon. Žadatel může získat základní výukou a výcvikem řídičské oprávnění na tyto skupiny nebo podskupiny řídičských oprávnění:

- a) skupina AM,
- b) podskupina A1,
- c) skupina A,
- d) podskupina B1,
- e) skupina B,
- f) skupina T“.

V jejím rámci lze tedy provádět výuku a výcvik základních skupin řídičského oprávnění. Konkrétně se jedná o skupiny AM, A, B, T a podskupiny A1 a B1. Tento druh výuky a výcviku je určen pro žadatele, kteří doposud nejsou držiteli žádného jiného řídičského oprávnění. Začínají tedy úplně od začátku a je jim také věnována

³⁵ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, § 14 odst. 1

³⁶ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, § 15 odst. 1

mnohem větší hodinová náplň v jednotlivých oblastech jejich přípravy v rámci výuky a výcviku v autoškole.

Sdružená výuka a výcvik

Tento druh výuky a výcviku upravuje § 16 zákona o autoškolách:³⁷

(1) Sdruženou výukou a výcvikem je příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro kombinaci dvou a více skupin a podskupin řidičských oprávnění. Sdruženou výuku a výcvik lze provádět za předpokladu, že žadatel splní podmínky stanovené zvláštním zákonem pro jednotlivé skupiny nebo podskupiny řidičských oprávnění.

(2) Žadatel o řidičské oprávnění musí získat sdruženou výukou a výcvikem takové teoretické a praktické znalosti, jako by absolvoval výuku a výcvik pro každou skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění samostatně.

(3) Sdružená výuka a výcvik, kromě výcviku v řízení vozidla, se provádí v rozsahu stanoveném učební osnovou pro nejvyšší počet vyučovacích hodin u skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění v dané kombinaci sdružené výuky a výcviku. Tento rozsah vyučovacích hodin se úměrně rozšiřuje o nezbytný počet vyučovacích hodin nutných pro výuku a výcvik tematiky specifické pro každou další skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění v dané kombinaci sdruženého výcviku.

(4) Výcvik v řízení vozidla se provádí v rozsahu stanoveném pro každou skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění v dané kombinaci sdruženého výcviku.

Sdružená výuka a výcvik přináší pro žadatele možnost absolvovat v rámci jednoho kursu autoškoly přípravu pro více skupin řidičského oprávnění. V praxi se v tomto případě nejčastěji využívá sdružená příprava pro skupiny řidičských oprávnění A + B.

Důležité je upozornit na skutečnost, že by žadatelé neměli být ochuzeni o specifické oblasti týkající se jednotlivých skupin ŘO v rámci sdružené výuky a výcviku. Například

³⁷ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, § 16

u výše uvedené kombinace skupin řídičského oprávnění A+B, se tedy bude učit část společná, která v tomto případě bude odpovídat rozsahu studijní látky pro skupinu „B“ a pro skupinu „A“ budou odučeny samostatné hodiny přednášek, týkající se specifík této skupiny ŘO.

Příklad:

Předmět: Teorie a zásady bezpečné jízdy

Základ bude tvořit obecná část této problematiky + specifika skupiny „B“.

Výuka navíc, potom bude složena ze specifík pro skupinu „A“.

Minimální rozsah hodin, které mají být odučeny navíc není pevně stanoven a bude se tedy lišit nejen v jednotlivých autoškolách, ale i podle individuálních potřeb každého žáka.

Rozšiřující výuka a výcvik

Tento typ výuky a výcviku upravuje § 17 zákona o autoškolách:³⁸

(1) Rozšiřující výuka a výcvik je příprava žadatele na rozšíření již získaného řídičského oprávnění o další skupinu, popřípadě skupiny nebo podskupiny, popřípadě podskupiny řídičského oprávnění. Rozšiřující výuku a výcvik nelze poskytnout žadateli, který získal řídičské oprávnění výlučně pro skupinu AM nebo skupinu T a žádá o získání řídičského oprávnění pro další skupinu nebo podskupinu řídičského oprávnění.

(2) V rámci rozšiřující výuky a výcviku lze provádět kombinaci rozšiřující a sdružené výuky a výcviku podle § 16.

(3) Minimální počet hodin rozšiřující výuky a výcviku je uveden v příloze č. 3.

I s tímto typem výuky a výcviku se setkáváme v praxi denně. Je určen pro žadatele, kteří již vlastní řídičské oprávnění a rozšiřují je o další skupiny, či podskupiny. K důvodům nejčastěji patří dovršení věku k udělení ŘO příslušné skupiny nebo

³⁸ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, § 17

podskupiny řídičského oprávnění, v poslední době však přibývá žadatelů o rozšíření ŘO z důvodu uplatnění na trhu práce.

Rovněž se zde ponížují minimální počty teoretických vyučovacích hodin v jednotlivých učebních celcích. Důvodem je předpoklad, že tito žadatelé jsou již držiteli ŘO a výuka se tak zaměřuje pouze na specifika skupin, na které rozšiřují stávající řídičské oprávnění. Praktický výcvik ovšem zůstává zachován v plném rozsahu.

Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu

§ 18 zákona o autoškolách stanoví:³⁹

(1) Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu je příprava žadatele na získání řídičského oprávnění pro všechny skupiny a podskupiny řídičských oprávnění s výjimkou skupin D, D+E a podskupin D1, D1+E.

(2) Teoretickou přípravu si žadatel o řídičské oprávnění osvojí samostatným studiem a povinnými konzultacemi v rozsahu stanoveném učební osnovou.

(3) Při výuce podle individuálního studijního plánu musí být provedena nejméně jedna vyučovací hodina konzultací na každé čtyři hodiny výuky stanovené učební osnovou pro danou skupinu nebo podskupinu řídičského oprávnění. Ve skupině může být maximálně 5 žáků.

(4) Rozsah výcviku nesmí být nižší, než je počet vyučovacích hodin stanovený učební osnovou pro danou skupinu nebo podskupinu řídičského oprávnění.

Tento model má vycházet vstříc lidem, kterým z různých důvodů (např. časových, pracovní vytíženosti) nevyhovuje klasická forma průběhu výuky a výcviku v autoškolě. Bohužel z vlastní zkušenosti vím, že tohoto systému „využívají“ především samy autoškoly k tomu, aby co nejvíce snížily náklady spojené s výukou žadatelů. Dalším negativem tohoto systému je, že výuka dopravních předpisů se v tomto případě zužuje

³⁹ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, § 18

pouze na naučení odpovědí otázek závěrečného testu. Žadatel tak v žádném případě nezíská souvislosti mezi jednotlivými ustanoveními zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Doplňovací výuka a výcvik

Je poslední z možných typů výuky a výcviku v autoškolách. Její vymezení upravuje § 19 zákona o autoškolách, který zní:⁴⁰

Doplňovací výuka a výcvik mohou být poskytnuty pouze žadateli o řidičské oprávnění, který,

a) ukončil výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění, ale řidičské oprávnění mu nebylo dosud uděleno podle zvláštního zákona 2a), nejdéle však po dobu uvedenou v ustanovení § 39 odst. 5 tohoto zákona,

b) žádá o rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny A opravňující k řízení motocyklu s omezením výkonu do 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost do 0,16 kW/kg na skupinu A opravňující k řízení motocyklu o výkonu převyšujícím 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost převyšující 0,16 kW/kg,

c) žádá o rozšíření řidičského oprávnění s omezením na vozidla vybavená automatickou převodovkou na řidičské oprávnění bez tohoto omezení.

Pro laika zřejmě nejméně srozumitelný druh výuky a výcviku. V podstatě se jedná o poskytnutí jakýchsi mimořádných druhů výuky a výcviku autoškolami.

K písm. a):

Jestliže žadatel ukončil výuku a výcvik v autoškole a zúčastnil se zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, u které neuspěl, má šest měsíců ode dne konání této zkoušky k tomu, aby se dostavil ke zkoušce opakované. V případě, že by potřeboval v rámci přípravy na tuto opakovanou zkoušku několik hodin výuky nebo výcviku v autoškole navíc, může využít právě tohoto ustanovení.

⁴⁰ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, § 19

K písm. b):

Pod tímto písmenem se skrývají dvě skupiny řídičského oprávnění, které veřejnost spíše zná ze svých řídičských průkazů pod označením „A/18“ a „A/21“. V případě rozšíření ŘO ze skupiny „A/18“ na skupinu „A/21“, není zákonem o autoškolách, taxativně předepsán počet hodin výuky a výcviku. V podstatě tak může žadatel pro potřeby rozšíření ŘO v rámci těchto dvou skupin splnit pouze podmínky závěrečné zkoušky. Aby však měl možnost si před zkouškou vyzkoušet motocykl autoškoly, na kterém závěrečnou zkoušku bude provádět, existuje zde tato zákonná možnost doplňovací výuky a výcviku.

K písm. c):

V případě, že žadatel absolvoval výcvik na vozidle s automatickou převodovkou a složil na tomto vozidle i závěrečnou zkoušku, získává ŘO omezené pouze na řízení motorových vozidel dané skupiny, či podskupiny, vybavených touto automatickou převodovkou. Tohoto ustanovení by tedy žadatel mohl využít tehdy, pokud by byl držitelem ŘO omezeného na automatickou převodovku a chtěl vykonat zkoušku odborné způsobilosti, která by toto omezení zrušila. V rámci této přípravy by pak na základě tohoto ustanovení mohl využít služeb autoškoly.

Způsob výuky a výcviku žadatelů o řídičská oprávnění

Tuto oblast řeší §§ 25 – 31 zákona o autoškolách. Jestliže žadatel splnil základní podmínky pro přijetí do autoškoly (§ 13 odst. 1 zákona o autoškolách, viz výše), je provozovatelem autoškoly zařazen do některého z uvedených typů výuky a výcviku k získání řídičského oprávnění, které jsem představil v předchozím textu.

V této části kapitoly o autoškolách nechci v žádném případě přepisovat a taxativně uvádět jednotlivá ustanovení tohoto zákona. V paragrafovém znění těchto ustanovení, jsou zakotveny spíše povinnosti pro provozovatele autoškol a z pedagogického pohledu by se tedy jednalo o velmi nezajímavou obsahovou stránku této části textu.

V oblasti autoškolství se u nás můžeme setkat s různým přístupem jednotlivých autoškol k žadateli o řídičské oprávnění. Tak jako existují autoškoly kvalitní, existují

i ty méně kvalitní a samozřejmě i nekvalitní. Svoji pozornost bych proto chtěl zaměřit na informace, které mohou být zajímavé pro žadatele o řidičské oprávnění, tak aby za „svoje peníze“ dostali to, co jim podle zákona náleží.

Několik praktických rad:

- Mnohdy se stává, že žadatelé o ŘO slepě důvěřují informacím, které jim poskytne provozovatel autoškoly. Zde je nutné upozornit, že ne vždy tyto informace korespondují s obsahem zákona o autoškolách. Především bych doporučil budoucím řidičským adeptům, ještě před započítím výuky a výcviku, nastudovat přílohu č. 3, uvedeného zákona a zjistit si přesný minimální počet hodin, které mají v rámci kursu autoškoly absolvovat.
- Dalším problémem, se kterým se mohou žadatelé o ŘO setkat, je dodržování délky vyučovací hodiny. Zde platí, že 1 vyučovací hodina trvá 45 min.. Je tedy v zájmu samotného žadatele, aby trval na dodržování této, zákonem stanovené, doby výuky a výcviku.
- V souvislosti s délkou vyučovací hodiny, bych dále upozornil na další nešvar mnoha autoškol. Zákonem je stanoveno, že výcvik v řízení vozidla nesmí trvat déle než dvě vyučovací hodiny denně. Z pedagogického pohledu zcela logické opatření. Budoucí řidič by měl získat a osvojit si v rámci každé vyučovací hodiny určité dovednosti a měl by mít možnost nově nabitě informace vstřebat. Pokud by délka praktického výcviku v řízení byla delší, mohlo by docházet k situaci, kdy žadatel dostane mnoho informací, které není schopen adekvátně zpracovat a zažít. Následně může u něj docházet i k psychickým poruchám, které mohou vyústit až v úzkost, či strach z následujících hodin výcviku v autoškolě, které vychází z nezvládnutí předchozích lekcí.
- Za důležitou považuji také informace týkající se zahájení praktického výcviku v řízení motorového vozidla příslušné skupiny. Tento praktický výcvik musí vždy navazovat na teoretickou přípravu žadatele. Je tedy nepřipustné, aby autoškola započala praktický výcvik v řízení vozidla s žadatelem, který nemá alespoň elementární základy týkající se pravidel silničního provozu

(dopravní značky apod.), teorie a zásad bezpečné jízdy, ale především oblasti ovládání daného typu vozidla, na kterém bude praktický výcvik prováděn.

- S výukou a výcvikem v autoškole souvisí i kontrola jeho průběhu. Každému žadateli o ŘO musí provozovatel autoškoly hned na začátku kursu vydat „Průkaz žadatele“, do kterého se průběžně zaznamenává jeho účast na hodinách praktického výcviku. Žadatel tak má možnost osobní kontroly, kolik hodin praktického výcviku již absolvoval.

Tento velmi stručný návod nemá působit jako nějaké dogma. Má být spíše určitým návodem, především pro začínající řidiče k tomu, aby v rámci výuky a výcviku v autoškole získali dokonalé kompetence účastnit se provozu na pozemních komunikacích daným typem vozidla.

Oprávnění k provádění výuky a výcviku v autoškolách

Na edukačním procesu dopravní výchovy v rámci autoškol se podílí několik činitelů. Autoškola musí pro své klienty zabezpečit nejen kvalitní technické zázemí (učebny, trenažéry, autocvičiště, moderní vozový park), ale především kvalifikované pedagogy. Provozovatelé autoškol by měli být při výběru těchto lidí, kteří chtějí provádět výuku a výcvik v autoškole, velmi opatrní a obezřetní.

Výuka a výcvik v autoškole, tak jako všechny oblasti výchovy, jsou velice náročným procesem a právě z tohoto důvodu, ne každý kdo splňuje podmínky pro získání „Profesního osvědčení“, tedy průkazu, který jej k výuce a výcviku v autoškole opravňuje, je pro tuto funkci vhodným kandidátem.

V této souvislosti je třeba zdůraznit, že i lektor v autoškole by měl mít základní osobnostní vlastnosti (rysy) každého kvalitního pedagoga, jakými jsou:

- pedagogický takt,
- pedagogický klid,

- pedagogický optimismus,
- pedagogická připravenost,
- pedagogické zaujetí,
- individuální přístup k žákům,
- spravedlivý přístup a hodnocení žáků.

Osobnostní rysy pedagoga jsou velmi důležitým kritériem v celém edukačním procesu a hrají významnou roli i ve vzájemném vztahu „učitel x žák“. Jestliže je tento vztah kladný, dokáže pedagog vhodně formovat postoje žáka k učení, dále jej správně motivovat, ale také pozitivně působit na jeho psychiku. Kvalita vzájemných vztahů mezi učitelem a žákem, se pak silně odráží ve výsledcích edukace.

V zákoně o autoškolách jsou v § 21 taxativně uvedeny osoby, které mohou být držiteli Profesního osvědčení. Držitelé tohoto osvědčení jsou pak oprávněni provádět výuku a praktický výcvik řidičů, s výjimkou zdravotnické přípravy. Zdravotnickou přípravu mohou v autoškolách vyučovat pouze osoby, které jsou uvedeny v § 22 tohoto zákona.

V současné době není pedagogické vzdělání podmínkou k získání Profesního osvědčení. Nicméně každý, kdo vykonává činnost instruktora, by měl disponovat výše uvedenými osobnostními rysy pedagoga. Vezměme, že hlavním předmětem autoškoly je dopravní výchova – tedy pedagogická činnost. V průběhu edukačního procesu v autoškole využívá učitel mnoha oblastí pedagogiky (obecná pedagogika, didaktika, teorie výchovy...) a právě z těchto důvodů by mělo být především jeho vlastním zájmem, aby se v této oblasti neustále zdokonaloval. Odměnou mu zcela jistě budou úspěšní absolventi kursů, kteří prošli „jeho rukama“.

Volba správné autoškoly nebývá jednoduchá. Aspiranti na řidičská oprávnění by tento výběr neměli v žádném případě uspěchat. Příliš nízká cena kursu autoškoly v sobě vždycky skrývá nějaká další úskalí, a proto by zcela jistě neměla být rozhodujícím kritériem. Osobně bych určitě doporučoval informovat se o technickém zázemí a vybavenosti jednotlivých autoškol, za mnohem důležitější kritérium bych však považoval personální obsazení těchto zařízení. Důvod je zcela jednoduchý. Především na vzájemném vztahu „pedagog x žák“, záleží výsledek tohoto edukačního procesu

a úspěšnost závěrečné zkoušky. V tomto případě bych využil především referencí minulých absolventů autoškol.

3.2 VÝUKA VÝCVIK V AUTOŠKOLÁCH SOU A SOŠ

Hovoříme-li o autoškolách, které jsou součástí středních odborných učilišť nebo středních odborných škol, potom v obecné rovině platí stejné zásady a pravidla pro získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel jako u civilních autoškol. Přesto mají tyto autoškoly svá určitá specifika, na která bych rád upozornil.

První, zcela zásadní odlišností je skutečnost, že získání řidičského oprávnění je kvalifikačním předpokladem k výkonu povolání a autoškola je tedy součástí získávaného vzdělání na těchto školách, tzn. že je zapracována do ŠVP pro jednotlivé učební nebo studijní obory a je řádným vyučovacím předmětem školy v rámci daného typu studia. Může být zařazena jako povinný, případně i volitelný předmět v rámci výuky.

Dalším rozdílem je počet vyučovacích hodin v rámci teoretické přípravy žadatele o ŘO. Zatímco počet hodin praktického výcviku je shodný s počtem hodin u civilní formy, přípravy v autoškole, počet hodin teoretické přípravy je zde značně navýšen.

Rozdílné jsou také některé podmínky přijetí k výuce a výcviku a také podmínky skládání závěrečných zkoušek. Tyto upravuje § 13 odst. 2 zákona o autoškolách, který stanoví:

„(2) Žáci školy, které byla vydána registrace k provozování autoškoly, u nichž je získání řidičského oprávnění kvalifikační předpoklad k výkonu povolání, na které se žáci ve škole připravují, nebo pro něž je řízení motorových vozidel volitelným (nevolitelným) předmětem, mohou být zařazeni do výuky a výcviku nejdříve dva roky před dosažením předepsaného věku pro udělení řidičského oprávnění příslušné skupiny podle zvláštního zákona 2a). Zkoušku odborné způsobilosti mohou pak složit po ukončení výuky a výcviku, a to i před dosažením předepsaného věku s tím, že řidičské oprávnění jim bude vydáno po jeho dosažení. Uvedené školy pak mohou

výuku a výcvik provádět jako sdruženou ve smyslu § 16 odst. 1, přičemž při kombinaci skupin a podskupin řídičských oprávnění uvedených v § 15 odst. 1 lze přidružit i skupinu C a podskupinu C1⁴¹.

Při porovnání s podmínkami pro přijetí k výuce a výcviku „civilních“ autoškol, je patrné, že výuka a výcvik v tomto případě může trvat maximálně 24 měsíců, oproti standardním 18, dále žadatel o ŘO nemusí dovršit ke dni ukončení výuky a výcviku předepsaný věk pro udělení ŘO. Rovněž zkoušku z odborné způsobilosti může složit před dovršením předepsaného věku pro udělení ŘO. Důležitý rozdíl se týká sdružené výuky a výcviku, kdy je možné, opět nadstandardně, přidružit k základním skupinám a podskupinám ŘO (AM, A1, A, B, B1, T), taktéž skupinu C a podskupinu C1 řídičských oprávnění.

Jako příklad školy, která provádí výuku autoškoly v rámci přípravy svých žáků na pozdější výkon povolání, bych uvedl Střední odbornou školu a Střední odborné učiliště André Citroëna v Boskovicích. Tato škola provádí výuku a výcvik autoškoly celkem u šesti studijních oborů, které vyučuje. Konkrétně se jedná o obory:

- Dopravní prostředky.
- Autotronik.
- Mechanik opravář motorových vozidel – automechanik.
- Mechanik opravář motorových vozidel – autoelektrikář.
- Karosář.
- Opravář zemědělských strojů.

Každý z žáků uvedených oborů projde v rámci svého studia na této škole předmětem, který nese název „Řízení motorových vozidel“, jehož součástí je i výuka a výcvik v řízení motorových vozidel pro skupiny řídičských oprávnění B a C, u učebního oboru opravář zemědělských strojů je praktický výcvik navíc rozšířen o skupinu T.

Podle učebního plánu jednotlivých studijních oborů, připadají na tento specifický předmět 2 vyučovací hodiny týdně. Jestliže vezmeme, že školní rok trvá zhruba

⁴¹ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, § 13 odst. 2

40 týdnů, potom jednoduchými počty dosáhneme čísla 80, což je celkový roční hodinový fond tohoto předmětu. Pokud toto číslo porovnáme s počtem hodin teoretické přípravy v „civilní“ autoškole, kde např. hodinový fond teoretické přípravy na získání řídičského oprávnění skupiny B činí 36 hodin, je na první pohled viditelný tento markantní rozdíl.

Osobně jsem si v rámci svého studia na střední škole také prošel předmětem „Řízení motorových vozidel“ a mohu jen potvrdit jeho smysluplné zařazení do učebních osnov pro dané studijní obory. Člověk má tak větší možnost hlouběji proniknout do problematiky silniční dopravy, má více času na zpracování a zafixování získaných informací, které může následně uplatnit v rámci své profese.

Závěrečné zkoušky a zkušební komisař

Na závěr kapitoly o autoškolách bych několik řádek rád věnoval lidem, kteří jakoby do autoškol nepatří, ovšem opak je pravdou. Každá činnost, tedy i výuka a výcvik v autoškole jednoho dne skončí a nakolik se tento proces zdařil je třeba zkontrolovat – přezkoušet a právě v tomto okamžiku nastupují zkušební komisaři řidičů.

Závěrečná zkouška se skládá ze tří dílčích částí:

- 1) zkouška z pravidel silničního provozu a zdravotnické přípravy (elektronický test),
- 2) zkouška z ovládání a údržby vozidla,
- 3) zkouška z praktického ovládání motorového vozidla příslušné skupiny nebo podskupiny ŘO.

Pro úspěšné zvládnutí závěrečné zkoušky musí být žadatel hodnocen zkušebním komisařem ve všech jejích dílčích částech stupněm PROSPĚL.

Otázkou závěrečných zkoušek a toho, kdo a za jakých podmínek může být zkušebním komisařem, přesně vymezuje již mnohokrát zmiňovaná norma – zákon č. 247/2000 Sb., tedy zjednodušeně zákon o autoškolách. (§§ 32 – 45b)

Já bych se rád zaměřil spíše na osobnost zkušební komisaře. Takový člověk musí v sobě skloubit hned několik profesí najednou. Je to takový „FERDA MRAVENEČ“, který musí perfektně ovládat nejen pravidla silničního provozu, ale i všechny zákony, které s provozem na pozemních komunikacích souvisí, současně být polovičním automechanikem a sledovat veškeré technické novinky, aby se nestalo, že žadatel u závěrečné zkoušky z ovládání a údržby vozidla má hlubší znalosti než on sám. Tohle všechno se však dá mechanicky naučit. Každý zkušební komisař, kromě toho, musí být také pedagogem, protože právě zkouškou celý edukační proces dopravní výchovy v autoškolách vrcholí a je nutné jej správně ohodnotit. Dále musí prokázat značné kompetence psychologa, především schopnost empatie, tedy vcítění se do psychického stavu, pozice, situace zkoušeného žadatele. Musí také vystupovat v roli sociologa. V rámci jedné zkoušky se běžně stává, že se sejdou lidé z různých sociálních skupin, věku, pohlaví apod.. Kromě výše uvedeného musí také 100% ovládat řízení všech druhů motorových vozidel, pro které je zkušebním komisařem. Všechny tyto skutečnosti pak musí prokazovat v pravidelných intervalech před odbornou zkušební komisí, která je složená ze zástupců Ministerstva dopravy ČR a Centra služeb pro silniční dopravu.

Byť to na první pohled tak nevypadá, jedná se o velice zajímavé, ale současně i velmi náročné povolání. Lze říci, že na tom jak dokáže každý ze zkušebních komisařů skloubit a provázat tuto směsici různorodých profesí v jeden celek, závisí atmosféra závěrečných zkoušek a v mnoha případech i její výsledek.

Shrnutí:

Celá tato kapitola byla prostoupena duchem získání řidičského oprávnění. V jejím úvodu jsem se věnoval historii autoškol u nás, dále jsem se zabýval legislativou, která v České republice tuto problematiku v současné době řeší. Následně jsem uvedl podmínky, za kterých lze řidičské oprávnění získat a podmínky přijetí k výuce a výcviku, představil jsem stručně jednotlivé druhy výcviků v autoškolách, zastavil jsem se také u možných úskalí, která mohou na žadatele v rámci autoškoly číhat, rovněž jsem uvedl v této kapitole kdo může v autoškole provádět výuku a výcvik, připomněl jsem specifika autoškol v rámci SOU a SOŠ a v samém závěru jsem se pak věnoval závěrečným zkouškám a profesi zkušební komisaře.

4. ŘIDIČI, SENIOŘI, SPOLEČNOST

V úvodu této kapitoly se soustředím na další možnosti vzdělávání v oblasti dopravní výchovy u těch, kteří již získali řidičské oprávnění a stali se tak řidiči motorových vozidel. Následně se zaměřím na specifika seniorů v rámci silniční dopravy a závěrečnou část věnuji společenskému významu dopravní výchovy u nás.

4.1 ŘIDIČI

Je třeba si uvědomit, že úspěšným absolvováním kursu v autoškole a získáním řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel, resp. řidičského průkazu, celý edukační proces v oblasti dopravní výchovy rozhodně nekončí.

Každý z řidičů by měl mít na paměti, že autoškolou získal pouze základní dovednosti v řízení motorových vozidel daných skupin, či podskupin řidičského oprávnění. Rovněž by měl každý absolvent autoškoly získat základní vlastnosti pro řízení motorového vozidla, mezi které řadíme pozornost, vnímání, předvídání, rozhodování a správnou reakci na situace v silničním provozu. Obě tyto složky potom vytváří osobnost každého řidiče.

Osobnost řidiče je nejvýznamnějším činitelem, který ovlivňuje jeho chování v rámci provozu na pozemních komunikacích. Právě z tohoto důvodu by měl každý řidič dbát o další rozvoj výše uvedených schopností a vlastností tak, aby byl schopen adekvátně a správně reagovat na běžné, ale i mimořádné situace, které mohou v silničním provozu nastat. (Příklady vhodných pomůcek jsou uvedeny v přílohách: č. 8,9,10,12,15)

Současně by měl sledovat i vývoj legislativy v oblasti silniční dopravy, aby svému chování dokázal dát určitý řád, který by měl být v souladu s pravidly silničního provozu.

Jak na to?

Zde je nutné rozdělit řidiče na dvě základní skupiny:

- a) řidiče, kteří motorová vozidla využívají pouze pro soukromé účely (amatéři),
- b) řidiče, kteří motorová vozidla používají v rámci svého pracovního zařazení.

Ad. a)

Řidiči amatéři

V prvním případě je další vzdělávání v oblasti dopravní výchovy ponecháno plně na rozhodnutí řidičů samotných. Žádný právní předpis u nás nepředepisuje povinnost řidiči, účastnit se jakékoli formy dalšího zdokonalování svých řidičských vlastností a schopností.

Z mého pohledu je tato situace poněkud nešťastná. Jestliže vezmeme fakt, že u drtivé většiny řidičů této kategorie se po získání řidičského průkazu jejich další dopravní vzdělávání omezuje, s různou intenzitou, pouze na legislativní změny, nemůžeme se divit tomu, že se nehodovost na našich silnicích nedaří snižovat podle představ této společnosti.

Výjimku tvoří pouze situace, kdy se řidič, u kterého je odhaleno páčání přestupků zařazených do bodového hodnocení řidiče přiblíží hranici 12 bodů, a hrozí mu tedy roční „distanc“ za volantem. Tito řidiči potom zcela dobrovolně navštěvují tzv. „Střediska bezpečné jízdy“. Důvod jejich návštěvy je však zcela prozaický. Po úspěšném absolvování tohoto kursu jim tato střediska vydají certifikát, na jehož základě je možné z jejich bodového konta v registru řidičů odečíst 3 trestné body. Podmínky, za jakých je možno se tohoto kursu zúčastnit, stanoví zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách (§ 52a).

Osobně bych doporučoval v tomto případě, kdy není legislativně zakotvená jakási „prolongace“ řidičských znalostí a schopností, aby tito řidiči průběžně sledovali měnící se trendy v dopravě. Tyto změny se netýkají pouze legislativních norem, ale s novými technologiemi používanými u moderních automobilů, se mění i technika jízdy, zásady bezpečného ovládní vozidla apod.. K tomuto účelu v rámci dalšího vzdělávání doporučuji sledovat v médiích motoristické relace, které na jednotlivé novinky ze všech oblastí dopravy řidiče upozorňují. Dále je vhodné sledovat webové stránky dotčených institucí, jako je Ministerstvo dopravy ČR, Ministerstvo vnitra ČR, Automotoklub ČR,

Centrum služeb pro silniční dopravu, Centrum dopravního výzkumu, Asociace autoškol ČR a celou řadu dalších, kde se může řidič dovědět o nejnovějších trendech, zásadách a legislativních změnách. Vhodné je též navštívit tyto stránky před cestou do zahraničí, protože ne všude platí stejná pravidla jako u nás.

Ad. b)

Zcela odlišná je situace v případě řidičů, u kterých je řízení motorového vozidla spojeno s výkonem jejich zaměstnání. Zde již naše legislativa na další průběžné vzdělávání u těchto řidičů myslí. Tuto skupinu řidičů můžeme opět rozdělit do dvou skupin:

- řidiči, kteří motorová vozidla používají v rámci své profese (skladník, referent, zásobovač...),
- řidiči, u kterých je řízení motorových vozidel hlavní náplní jejich zaměstnání (profesionální řidiči).

Zaměstnavatelé obou skupin těchto řidičů jsou povinni pro tyto svoje zaměstnance zajistit vhodným způsobem školení v dané oblasti tak, jak stanovuje zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v § 103:

„(2) Zaměstnavatel je povinen 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. Školení podle věty první zaměstnavatel zajistí při nástupu zaměstnance do práce, a dále

a) při změně

1. pracovního zařazení,
2. druhu práce,

b) při zavedení nové technologie nebo změny výrobních a pracovních prostředků nebo změny technologických anebo pracovních postupů,

c) v případech, které mají nebo mohou mít podstatný vliv na bezpečnost a ochranu zdraví při práci.

(3) Zaměstnavatel určí obsah a četnost školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, způsob ověřování znalostí zaměstnanců a vedení dokumentace o provedeném školení. Vyžaduje-li to povaha rizika a jeho závažnost, musí být školení podle věty první pravidelně opakováno; v případech uvedených v odstavci 2 písm. c) musí být školení provedeno bez zbytečného odkladu.“

Zde nastává drobný problém u řidičů, kteří nejsou „profesionály“, protože zákoník práce neukládá, jak často mají tato průběžná školení bezpečnosti práce probíhat, nicméně obecným doporučením bývá interval 1x za rok. Rovněž není stanoveno kdo má tato školení v oblasti bezpečnosti práce v rámci silniční dopravy provádět? Zde bych osobně navrhol, aby toto školení prováděly autoškoly, případně školící střediska, která jsou schopna zajistit kvalifikované lektory, pro tuto velmi specifickou oblast. Zaměstnavatelům tohle ovšem striktně nařídit nelze, a proto se můžeme setkat i s tím, že tato školení provede osoba, která v daném podniku odpovídá za bezpečnost práce. Z osobní zkušenosti však vím, že v drtivé většině se dodržuje zásada „kvalitní školení, musí mít kvalitního lektora“ a tuto se snaží zaměstnavatelé pro svoje zaměstnance dodržet, současně s výše uvedeným jednoročním intervalem mezi jednotlivými školeními.

Profesionální řidiči

Tito řidiči, kromě výše uvedeného školení bezpečnosti práce, musí svoje znalosti rozšiřovat o další, které jsou zaměřeny na specifika jejich povolání. Jde zejména o oblasti:

- a) pravidel silničního provozu u nás a v zahraničí,
- b) teorií a zásad bezpečné jízdy s nákladními automobily a autobusy,
- c) vlivu stavu a opotřebení pneumatik na bezpečnost jízdy,
- d) přepravy nákladu a lidí,
- e) ekonomiky provozu,
- f) pracovní doby řidičů a další.

Takovou výuku potom může provádět právnická nebo fyzická osoba, které krajský úřad udělil akreditaci k provozování „Školícího střediska“, a to pouze v rozsahu této akreditace.

Řidiči, na něž se tato povinnost pravidelného školení vztahuje⁴², by se měli v ročních intervalech účastnit vyučovacích celků v rozsahu 7 hodin. Na základě jejich účasti na tomto školení jim školící středisko vydá potvrzení o účasti na této výuce.

Poznámka:

Výše uvedené se týká těch, kteří již pracují jako řidiči z povolání a jsou tedy držiteli „Průkazu profesní způsobilosti řidiče“. U ostatních, kteří projeví zájem pracovat jako řidič z povolání, je nutné, aby v rámci přípravy na tuto činnost absolvovali „Vstupní školení“, které rovněž provádí akreditovaná školící střediska. Na závěr vstupního školení je jim vydán provozovatelem školícího střediska doklad o jeho absolvování. Tito řidiči musí následně složit u zkušební komise řidičů závěrečnou zkoušku k získání uvedeného průkazu a zažádat si na místně a věcně příslušném obecním úřadě obce s rozšířenou působností o jeho vydání. Teprve potom se z něj stává „řidič – profesionál“.

Celou tuto problematiku zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti podrobně řeší zákon o autoškolách.⁴³

Samozřejmě i zde platí obecná zásada samovzdělávání, tak jako u řidičů „amatérů“. Je tedy nutné sledovat nejen vývoj legislativy, ale i další oblasti v rámci dopravy tak, jak bylo uvedeno v předchozím textu.

4.2 SENIOŘI

Každý člověk by měl dbát o své vzdělávání, a to v průběhu celého života. Nejedná se tedy pouze o období produktivního života člověka, ale rovněž o jeho časový úsek, kdy se lidé stávají, vzhledem ke svému věku, seniory.

⁴² Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, § 46 odst. 2

⁴³ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, §§ 46 – 52c

Hned v úvodu je třeba si položit otázku koho za seniora považovat? Odpověď však není vůbec jednoduchá. Dříve bylo toto období asociována s okamžikem, kdy lidé ukončili svoji profesní kariéru a odcházeli do penze. Můžeme tedy říci, že to bylo okolo 60 roku jejich života.

V současné době, souběžně s moderním rozvojem společnosti, dochází ke stárnutí její populace, lidé se dožívají vyššího věku než dříve a rovněž se tedy posouvá i věková hranice pro počátek časového období života člověka, kterého můžeme nazvat seniorem. Jestliže dnes hovoříme o seniorech, máme na mysli část naší populace, která překročila 65 let svého života.

V tomto období dochází u člověka k několika zásadním změnám, které mohou ovlivnit všechny oblasti jeho života. K těmto změnám můžeme zařadit zejména:

- tělesné změny,
- změny poznávacích procesů,
- změny regulačních procesů,
- změny osobnosti,
- změny postojů,
- změny v sociálním postavení a chování seniorů.

Tyto změny se bohužel nevyhnou ani oblasti dopravy. Se seniory se v rámci silničního provozu setkáváme neustále. Můžeme tak říci, že jsou běžnou součástí silničního provozu jako řidiči, cyklisté i chodci.

Naše společnost se velmi dynamicky vyvíjí a rychle se u ní mění obecné zásady a pravidla. Přestože senioři jsou lidé, kteří disponují bohatými životními zkušenostmi, jen velmi těžko těmto novým trendům ve společnosti přivykají a tím v podstatě vytváří jakousi „bariéru“ mezi nimi a mladší populací. Nejinak tomu je i v oblasti dopravy.

Bohužel u nás není zpracován žádný plán systematického vzdělávání v oblasti dopravní výchovy pro seniory, a tato činnost se tedy opět zužuje na obecné informace získané prostřednictvím médií, případně lokálních subjektů, které působí v rámci výchovně vzdělávacího procesu na tuto věkovou skupinu. Jak jsem uvedl výše, s tímto věkem

se pojí celá řada biologických i psychických změn, které například seniorům neumožní dlouhodobě si zafixovat nově získané informace.

V této souvislosti velice vítám vstřícný krok ministerstva dopravy, které v roce 2009 vydalo publikaci s názvem „**Senioři v silničním provozu**“ (příloha č. 11), která velice přehledně mapuje účast seniorů v silniční dopravě. Jednotlivé její kapitoly jsou věnovány seniorům jako – chodcům, cyklistům, řidičům motorových vozidel, spolujezdcům a účastníkům hromadné dopravy osob. Každá z kapitol upozorňuje na největší nebezpečí, která na seniory v dopravě mohou číhat a rovněž nabízí možná řešení těchto problematických situací. Další nespornou výhodou je fakt, že se senioři mohou kdykoli k této publikaci vrátit a osvěžit si tak v paměti dané zásady pro jejich bezpečnost v silničním provozu. Nespornou výhodou je pro tuto skupinu lidí i to, že tato publikace je zcela zdarma.

Tuto publikaci ministerstvo distribuuje prostřednictvím svých krajských koordinátorů BESIPu do jednotlivých lokalit. Senioři z blanenského regionu mohou tuto publikaci zdarma získat na Městském úřadu Blansko, kde dlouhodobě funguje prevence v dopravní oblasti, kterou zajišťuje zdejší Aktiv BESIPu. Rovněž na webových stránkách BESIPu⁴⁴ je možno tuto publikaci zcela zdarma a volně stáhnout, což významně rozšiřuje možnosti, jak bez dalších nákladů tuto publikaci získat.

Závěrem bych chtěl upozornit, že otázka dopravní výchovy u seniorů nemůže zůstat zbytku populace lhostejná. Musíme si uvědomit fakt, že tak jak se zvyšuje věková hranice života, zvyšuje se i počet aktivních seniorů v silniční dopravě. Právě zde bych viděl největší možnosti BESIPu a Policie ČR, kdy v rámci svých preventivních akcí by neměli zapomínat na žádnou věkovou kategorii a svou pozornost tak více zaměřit i na seniory. Dále lze alternativně využít dalších institucí – kluby důchodců, městská kulturní střediska..., k pořádání odborných přednášek s danou problematikou. Neměli bychom před tímto problémem „strkat hlavu do písku“, protože i z nás budou jednoho dne senioři a budeme sami možná rádi za jakýkoli vstřícný krok od naší společnosti.

⁴⁴ <http://www.ibesip.cz/Temata/Seniori>

4.3 SPOLEČNOST

Edukační proces probíhá kontinuálně a člověk by se měl v jeho rámci průběžně vzdělávat ve všech oblastech společenského života. Zde je důležité upozornit na skutečnost, že každý z nás může svým odpovědným přístupem ke vzdělávání a průběžnému zdokonalování sama sebe, velmi významně ovlivnit zdárný celospolečenský vývoj a přispět tak svým dílem k řádnému a zdárnému fungování celé společnosti.

Tak jako každá výchova, i ta dopravní, má ve společnosti svoje nezastupitelné místo. Bohužel oproti vyspělým motoristickým státům byl v minulosti náš stát v této oblasti hodně pozadu, a to se projevilo také na celkovém počtu dopravních nehod, počtech lehce a těžce zraněných a na smutné bilanci statistik usmrcených osob na našich silnicích.

Bylo tedy jasné, že s touto situací je třeba něco dělat. Vezměme, že v roce 2002 na našich silnicích zemřelo 1314 osob. Toto číslo je opravdu neskutečně vysoké. Jednalo se v podstatě o jednu větší vesnici lidí, která na našich silnicích zemřela následkem dopravních nehod.

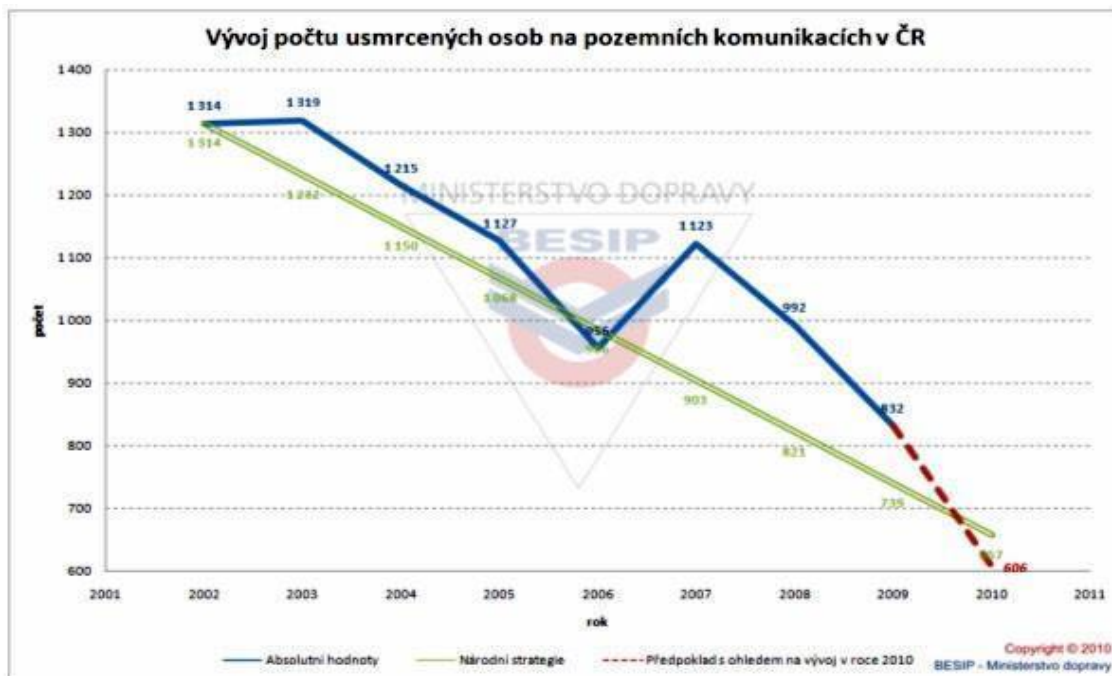
Stát tuto situaci musel velmi naléhavě řešit a z tohoto důvodu přijal několik zásadních opatření, které představil veřejnosti. Především se jednalo o Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, která byla schválena Usnesením vlády č. 394/2004.

Hlavním cílem této strategie bylo snížení počtu usmrcených v silniční dopravě na 50 % úrovně roku 2002. Byly zde také stanoveny prostředky na konkrétní problémy silniční dopravy, jakými tohoto výsledku dosáhnout. Jednalo se například o:

- snížení počtu dopravních nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí,
- snížení počtu dopravních nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě,
- snížení počtu dopravních nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog,

- zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy a další.

Nakolik se tento záměr podařil znázorňuje následující graf:



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

Přestože meziročně dochází k poklesu celkového počtu usmrcených osob, nemůžeme být s výsledkem zcela spokojeni. Porovnáme-li křivku skutečného počtu usmrcených s předpokladem Národní strategie, zůstáváme silně pozadu za tímto plánem. Výjimku tvoří rok 2006, kdy se podařilo tento předpoklad nejen naplnit, ale celkový počet usmrcených v tomto roce na našich silnicích poklesl pod vytyčenou hranici. V tomto případě se ovšem přímo vkrádá do mysli každého odborníka důvod, díky kterému k tomuto významnému poklesu došlo. V úvodní kapitole této práce jsem hovořil o historii pravidel silničního provozu, kde jsem zmiňoval jako významný rok 2006, kdy došlo k výrazné novele zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Touto novelou vstoupilo od 1. července 2006 v platnost již zmiňované „Bodové hodnocení řidiče“ a celá řada dalších novinek, které měly přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Dle mého osobního názoru velice zdařilý tah ministerstva dopravy a našich zákonodárců. Skutečně, na našich silnicích se začalo jezdit mnohem slušněji, začala

se dodržovat stanovená pravidla silničního provozu a pozitivní výsledek na sebe nenechal příliš dlouho čekat. Myslím, že čísla statistik jsou toho dostatečně průkazným důkazem.

Bohužel nic netrvá věčně a řidiči začali hledat i v této právní normě různé klíčky, jak její ustanovení obejít a právě toto je, dle mého názoru, jeden z důvodů proč se statistiky v roce 2007 opět vyšplhaly vysoce nad 1 tisíc usmrčených osob. V návaznosti na situaci vzniklou v roce 2007 došlo k přezkoumání a novelizaci stávající Národní strategie. Její nosná část ovšem zůstala zachována.

Další období jsou charakteristická poklesem počtu usmrčených na našich silnicích, k čemuž zcela jistě přispívá i fakt, že v posledních letech dochází k modernizaci vozového parku a jeho omlazení. Nová vozidla disponují mnoha moderními prvky aktivní i pasivní bezpečnosti, které slouží jak k odvrácení dopravní nehody, tak i ke zmírnění jejich případných následků. Ministerstvo dopravy taktéž rozjelo veřejnosti známou preventivní kampaň pod názvem „Nemyslíš zaplatíš“, která, dle odezvy mnoha lidí, příliš velký úspěch nepřinesla. Zde se ukazuje, jakou roli v těchto kampaních může hrát mentalita jednotlivých národů. To co funguje v jedné zemi, nemusí fungovat v jiné a opačně. I přes toto negativní hodnocení si myslím, že svůj okruh diváků si našla a dokázala na ně pozitivně zapůsobit. Rovněž BESIP začal mnohem výrazněji než doposud plnit svoji roli. Byli zřízeni krajští koordinátoři BESIPu, dále vznikl nový BESIP Team, který v rámci republiky významnou měrou přispívá k osvětě a prevenci v rámci bezpečnosti silničního provozu. Velmi populární mezi řidiči je rovněž televizní relace s názvem „STOP“, která upozorňuje na možná úskalí silničního provozu a jak se s nimi správně vypořádat.

V současné době se připravuje nová „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která by měla začít platit v roce 2012.

Obecně lze říci, že se skutečně v této oblasti blýská na lepší časy. Společnost si uvědomila nebezpečnost tohoto palčivého problému dnešní doby a vyhrazuje prostředky, kterými chce především preventivně působit na dopravní výchovu svého národa. V této oblasti musí spolupracovat všechny instituce, které jsou touto problematikou dotčeny. Spolupráce musí být nejen na jejich centrální úrovni,

ale především se musí posilovat lokální spolupráce. Každé z oblastních pracovišť je mnohem blíže problematice daného regionu a může se tak mnohem více zaměřit na konkrétní problém dané lokality.

Do této spolupráce je třeba zahrnout i územně správní celky (kraje, obce), které by také měly mít zájem na „dopravní gramotnosti“ obyvatel, kteří místně spadají do jejich území.

Jako příklad uvedu svoje pracoviště, tedy Městský úřad Blansko, který pro letošní rok, oproti loňsku, navýšil dotaci na akce BESIP o 100 %. Zrovna tak mohu uvést, že Aktiv BESIP Blansko se skutečně aktivně a iniciativně zapojuje do dění, které se týká bezpečnosti silničního provozu. V rámci těchto dopravně bezpečnostních akcí spolupracuje s celou řadou institucí, zejména pak s Policií ČR Blansko, Českým červeným křížem Blansko, Městskou policií Blansko, ale i se soukromými subjekty jako Autoškola Pernica, TOP Autosalon Blansko, s.r.o., či Pekárny Blansko, a.s.. Tato spolupráce má již několikaletou tradici a dovoluji si tvrdit, že přispívá k posílení bezpečnosti na silnicích našeho regionu.

Společnost se sestává z jednotlivých jejích členů. Každý z nás svým podílem přispívá na tom, jak bude daná společnost vypadat, jak se bude chovat, jaké bude zastávat hodnoty, v jakém prostředí bude žít. Každý z nás je jednotlivým pilířkem této společnosti a měl by mít zájem na jejím správném a kvalitním fungování. Dbejme tedy na to, aby náš příspěvek této společnosti vedl k jejímu prospěchu a nikoli záhubě.

Shrnutí:

V úvodu této kapitoly bylo cílem představit současný proces dopravního vzdělávání u řidičů, kteří již získali řidičská oprávnění a jsou každodenní součástí silničního provozu. Další obsah této kapitoly byl věnován seniorům, jako specifické skupině, která se taktéž významnou měrou účastní dopravy u nás a v závěru kapitoly jsem se snažil zdůraznit společenskou potřebnost dopravní výchovy a vzdělávání.

5. PRŮZKUM NA ZÁKLADNÍCH ŠKOLÁCH

Tento průzkum jsem prováděl u pedagogů, kteří se zabývají výukou dopravní výchovy u dětí, které navštěvují 4. ročník základní školy na okrese Blansko. Dle počtu respondentů, kterých bylo celkem 25, se jedná spíše o miniprůzkum, ovšem vzhledem ke specifičnosti této problematiky a počtu základních škol, které se účastní dopravní výchovy, dle Tématického plánu ministerstva dopravy, nebylo v mých silách zajistit větší počet lidí, kteří by se tohoto průzkumu zúčastnili.

Hlavním cílem tohoto průzkumu bylo získat informace o rozsahu a potřebnosti výuky dopravní výchovy na základních školách tak, jak ji vidí tito pedagogičtí pracovníci, dále o informovanosti těchto pedagogů týkající se různých možností dalšího vzdělávání dětí v oblasti dopravní výchovy a také jsem chtěl zjistit poměr pedagogů žen a mužů, kteří se dopravní výchově na ZŠ věnují a jejich věkové rozložení.

5.1 METODOLOGIE PRŮZKUMU

K realizaci svého průzkumu jsem využil dotazníkovou metodu. Ke svému průzkumu jsem použil kombinované formy otázek v dotazníku. Dotazník obsahoval celkem 15 otázek, z nichž některé měly návaznost na zápornou odpověď v případě předchozí otázky.

Otázky dotazníku jsem tvořil na základě stanovených cílů, které jsem chtěl zjistit. Ještě před zahájením celého průzkumu jsem si provedl tzv. „předvýzkum“ – kontrolní průzkum, abych zjistil, zda pedagogové správně pochopili formulaci mých otázek. Tento kontrolní průzkum jsem provedl u 3 pedagogů a musím konstatovat, že se v mém případě vyplatil. U jedné otázky opravdu došlo k nejasnosti, kdy jsem se ptal na dvě věci vzájemně se vylučující současně. Otázku jsem upravil a použil znovu na kontrolním vzorku 2 pedagogických pracovníků. Tentokrát byly všechny otázky plně srozumitelné a také odpovědi měly adekvátně vypovídající hodnotu.

Cíle průzkumu:

- 1) Prozkoumat názor pedagogů na rozsah výuky dopravní výchovy ve 4. ročníku základní školy.
- 2) Pokusit se zjistit příčiny poklesu účasti škol na Dopravní soutěži mladých cyklistů v našem regionu.
- 3) Zjistit, zda pedagogové ví o činitelích a dopravních akcích pořádaných v rámci blanenského regionu.
- 4) Zjistit, jak je to s rozložením pedagogických pracovníků, kteří vyučují dopravní výchovu na základních školách, z hlediska jejich pohlaví a věku.

5.2 VÝSLEDKY DOTAZNÍKU

Vyhodnocovací tabulky

Otázka č.	Odpovědi respondentů (dle četnosti)			
	ANO		NE	NEVÍM
1	25		***	***
2	18		3	4
3	18		6	1
4	Otevřená otázka			
5	25		***	***
6	22		***	3
7	5		18	2
8	a) 13	b) 4	c) 2	d) 1
9	15		5	5
10	11		14	Tuto možnost dotazník nenabízí.
11	8		17	Tuto možnost dotazník nenabízí.
12	25		***	***
13	24		1	Tuto možnost dotazník nenabízí.
14	a) 6	b) 6	c) 10	d) 3
15	Otevřená otázka			

Otázka č.	Odpovědi respondentů (%)			
	ANO		NE	NEVÍM
1	100 %		***	***
2	72 %		12 %	16 %
3	72 %		24 %	4 %
4	Otevřená otázka			
5	100 %		***	***
6	88 %		***	12 %
7	20 %		72 %	8 %
8	a) 65 %	b) 20 %	c) 10 %	d) 5 %
9	60 %		20 %	20 %
10	44 %		56 %	Tuto možnost dotazník nenabízí.
11	32 %		68 %	Tuto možnost dotazník nenabízí.
12	100 %		***	***
13	96 %		4 %	Tuto možnost dotazník nenabízí.
14	a) 24 %	b) 24 %	c) 40 %	d) 12 %
15	Otevřená otázka			

Legenda: *** - daná odpověď nebyla zvolena ani jedním z respondentů

U otázek č. 1,2,3,5,6 a 12 bylo použito celkem pět alternativních odpovědí. Vzhledem k tomu, že ani jeden z respondentů dalších možných odpovědí, než které jsou v tabulkách uvedeny nevyužil, nezpracovával jsem je ani do těchto tabulek.

Ještě před vyhodnocením dotazníku a průzkumu bych chtěl upozornit, že kompletní dotazník je **přílohou č. 16**, této bakalářské práce.

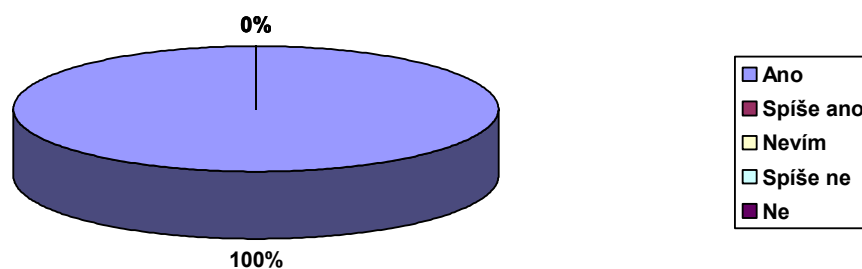
Vyhodnocení dotazníku:

Otázka č. 1

Myslíte si, že výuka dopravní výchovy na základních školách je potřebná a smysluplná?

Možné odpovědi:

- a) ANO
- b) SPÍŠE ANO
- c) NEVÍM
- d) SPÍŠE NE
- e) NE



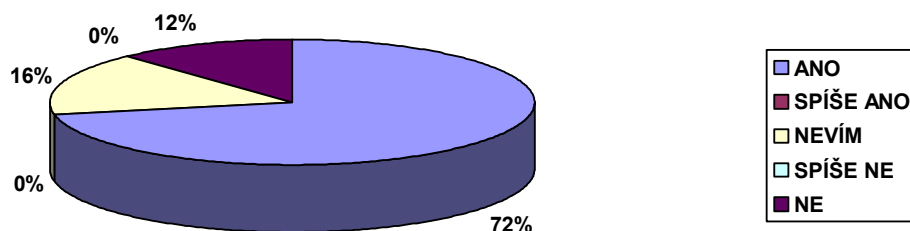
V tomto případě všech 25 respondentů odpovědělo „ANO“. Dle jejich názoru má dopravní výchova v rámci výuky na základních školách svůj význam je potřebná a smysluplná.

Otázka č. 2

V rámci 4. ročníků základní školy se výuka dopravní výchovy zaměřuje na cyklisty. Měla by být, dle Vašeho názoru tato koncepce rozšířena i na nižší ročníky základní školy?

Možné odpovědi:

- a) ANO
- b) SPÍŠE ANO
- c) NEVÍM
- d) SPÍŠE NE
- e) NE



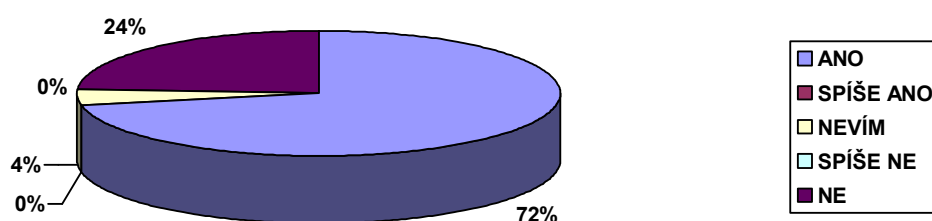
U této otázky se odpovědi různí. Celkem 18 pedagogů si myslí, že by se mělo začínat již dříve, další 4 nemají pevný názor na tuto problematiku a 3 s touto koncepcí nesouhlasí. Ostatní odpovědi nikdo nevyužil.

Otázka č. 3

Jaký je Váš názor na rozsah a hloubku výuky dopravní výchovy pro cyklisty na základních školách pro 4. ročník základní školy, je dostačující?

Možné odpovědi:

- a) ANO
- b) SPÍŠE ANO
- c) NEVÍM
- d) SPÍŠE NE
- e) NE



Zde se opět názory jednotlivých pedagogů různí. 18 si jich myslí, že rozsah této výuky je dostačující a není jej třeba v tomto ročníku rozšiřovat. 1 z pedagogů neví, tedy není si zcela jist a dalších 6 je přesvědčeno o tom, že by bylo třeba jeho rozsah navýšit.

Otázka č. 4

Pokud jste na předchozí otázku odpověděl/a „NE“ nebo „SPÍŠE NE“, jaké by jste navrhoval/a zlepšení, či zkvalitnění přípravy dětí v rámci dopravní výchovy 4. tříd základních škol?

Odpověď na tuto otázku je volná a týkala se pouze těch pedagogů, kteří na předchozí otázku odpověděli „NE“ nebo „SPÍŠE NE“. Zde odpovídalo pouze 6 pedagogů. Kupodivu všichni se jednomyslně shodli na navýšení počtu hodin věnovaných dopravní výchově, 5 se jich shodlo na tom, že ve 4. ročníku základní školy by měla být dopravní výchova samostatným předmětem, uvítali by také více didaktických pomůcek

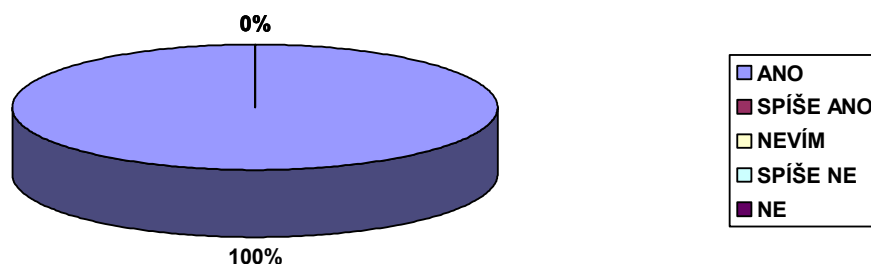
pro výuku DV a možnost častějších návštěv dopravních hřišť. Shodli se taktéž na návštěvách dopravní policie a činitelů BESIPu ve vyučovacích hodinách a podpoře pořádání regionálních soutěží a závodů spojených s tematikou dopravní výchovy.

Otázka č. 5

Součástí výuky dopravní výchovy pro 4. ročník základní školy je i její praktická část, která spočívá v jízdě na jízdním kole po dopravním hřišti a navazuje na část teoretickou. Myslíte si, že je pro děti přínosem možnost vyzkoušet si jízdu podle pravidel silničního provozu, pod odborným dohledem?

Možné odpovědi:

- a) ANO
- b) SPÍŠE ANO
- c) NEVÍM
- d) SPÍŠE NE
- e) NE



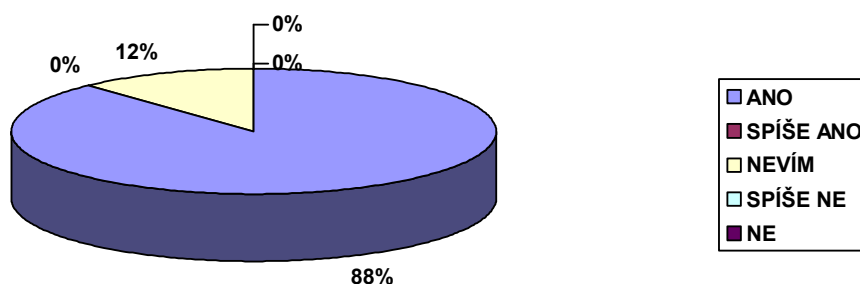
V tomto případě se všech 25 pedagogů jednoznačně shodlo na tom, že možnost nacvičit si řešení dopravních situací ještě předtím, než děti samostatně vyrazí do silničního provozu je pro ně přínosem.

Otázka č. 6

Ministerstvo dopravy, ve spolupráci s Policií ČR a dalšími složkami, pořádá každoročně celostátní „Dopravní soutěž mladých cyklistů“ určenou pro žáky základních škol. Je taková akce dle vašeho názoru potřebná a má svůj význam pro bezpečnost dětí v silničním provozu?

Možné odpovědi:

- a) ANO
- b) SPÍŠE ANO
- c) NEVÍM
- d) SPÍŠE NE
- e) NE



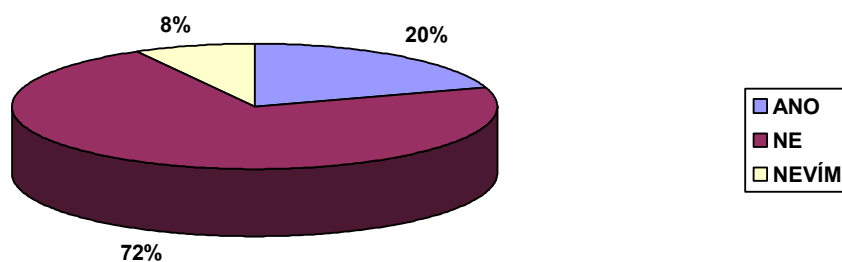
U této otázky se 22 pedagogů domnívá, že tato soutěž může přispět ke zvýšení bezpečnosti dětí na silnicích, ostatní tři nemají vyhraněný názor na tuto oblast a odpověděli „NEVÍM“.

Otázka č. 7

Účastní se žáci Vaší školy této dopravní soutěže?

Možné odpovědi:

- a) ANO
- b) NE
- c) NEVÍM



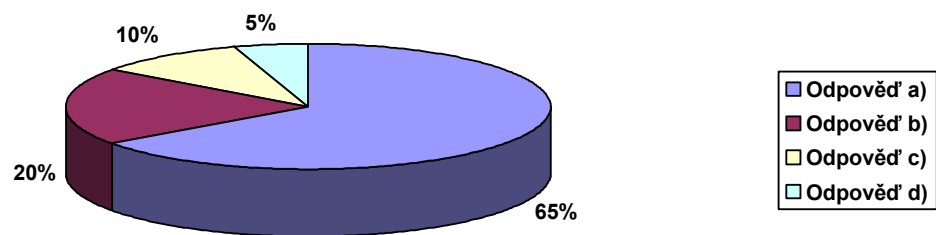
Bohužel v tomto případě se projevila známá skutečnost, že v posledních letech se účast na této akci výrazně snížila. I přesto, že učitelé v předchozí otázce převážně odpověděli, že taková akce smysl má, s účastí jejich škol je to již horší. Celkem 18 pedagogů odpovědělo „NE“, 5 potom „ANO“ a 2 učitelé „NEVÍ“. To přesně koresponduje se současným stavem dopravní soutěže na Blanensku, kdy se pravidelně účastní 6 - 8 základních škol.

Otázka č. 8

Pokud jste odpověděl/a na předchozí otázku NE, řekněte z jakého důvodu se Vaše škola neúčastní této dopravní soutěže?

Možné odpovědi:

- a) o této soutěži vůbec nevíme (malá osvěta),
- b) nedostatek finančních prostředků na přípravu a účast v soutěži,
- c) nezájem vedení školy o účast v této soutěži,
- d) jiný (zde můžete konkretizovat)



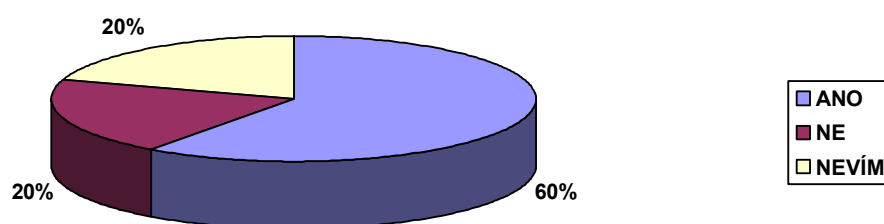
Na tuto otázku odpovídalo celkem 18 pedagogů z nichž někteří označili více odpovědí. Ve 13 případech tito učitelé o dané soutěži vůbec neví, ve 4 případech jde o nedostatek finančních prostředků, 2 z pedagogů uvedli nezáměr vedení školy a jeden z nich i jiný důvod, který specifikoval, že se velmi často mění pedagog dopravní výchovy na jejich ZŠ.

Otázka č. 9

Probíhá na Vaší základní škole výuka dopravní výchovy i mimo výše uvedenou koncepci pro 4. ročník ZŠ, např. v ostatních ročnících, družina, dopravní kroužek apod.?

Možné odpovědi:

- a) ANO,
- b) NE,
- c) NEVÍM.



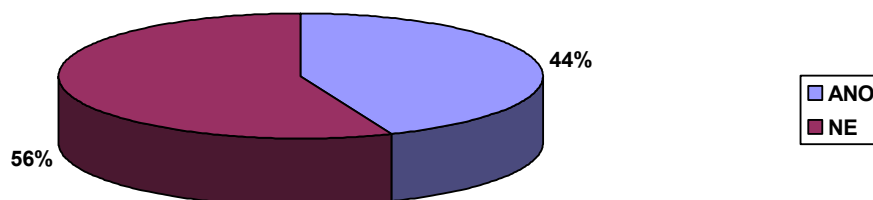
U této otázky odpovědělo 15 pedagogů souhlasně, tedy „ANO“. Na druhou stranu 5 odpovědělo „NE“ a rovněž 5 uvedlo, že „NEVÍ“. Poněkud smutné zjištění, zde bych očekával 100 % kladných odpovědí.

Otázka č. 10

Víte o tom, že v každém kraji ČR existuje koordinátor BESIP, na kterého se lze obracet v otázkách výuky dopravní výchovy na základních školách, ale i v dalších otázkách týkajících se bezpečnosti silničního provozu (*BESIP = zkratka pro Bezpečnost silničního provozu).*

Možné odpovědi:

- a) ANO,
- b) NE.



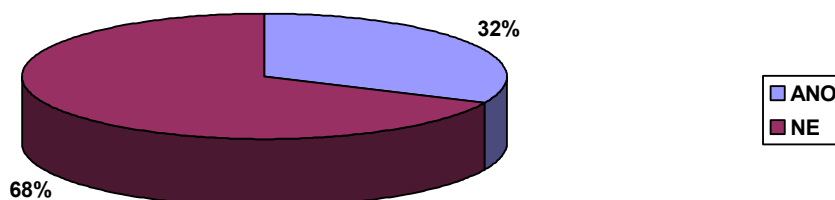
V tomto případě graf vypovídá o tom, že více než polovina, tj. 14 pedagogů vůbec o tomto koordinátorovy neví. Zbýlých 11 pedagogů potom volilo odpověď „ANO“.

Otázka č. 11

Víte o tom, že Aktiv BESIPu při MěÚ Blansko pořádá každoročně o letních prázdninách „Dny otevřených dveří“ na dětském dopravním hřišti v Blansku, kde si děti mohou vyzkoušet teoretické znalosti a praktické dovednosti z pravidel silničního provozu a poskytování první pomoci pod odborným dohledem?

Možné odpovědi:

- a) ANO,
- b) NE.



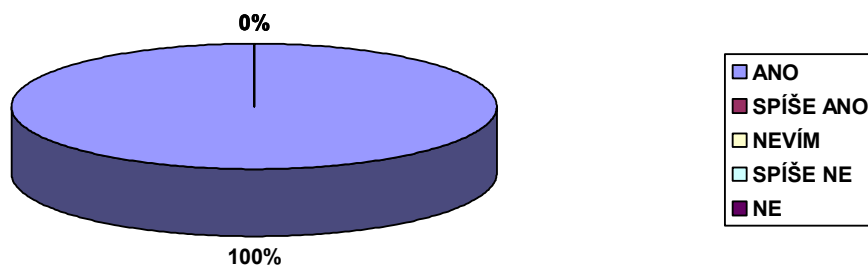
Taktéž příliš nelichotivé zjištění. V tomto případě celých 17 pedagogů odpovědělo záporně, že o této akci neví a pouze 8 zvolilo odpověď „ANO“.

Otázka č. 12

Myslíte si, že pořádání těchto preventivních dopravně bezpečnostních akcí pro děti má svůj význam a smysl?

Možné odpovědi:

- a) ANO
- b) SPÍŠE ANO
- c) NEVÍM
- d) SPÍŠE NE
- e) NE



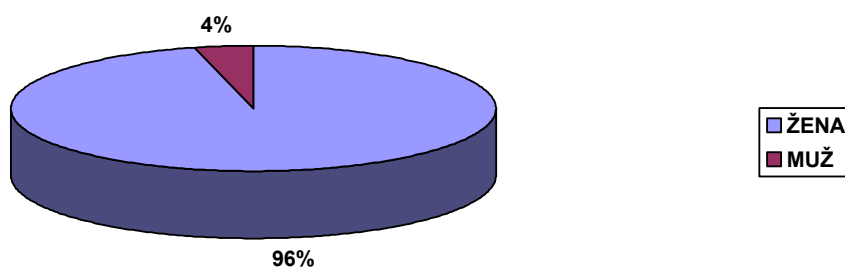
V této otázce mají pedagogové zcela jasno a všech 25 se jednoznačně shodlo, že pořádat takové akce pro děti má svůj smysl a význam.

Otázka č. 13

Jakého jste pohlaví?

Možné odpovědi:

- a) ŽENA,
- b) MUŽ.



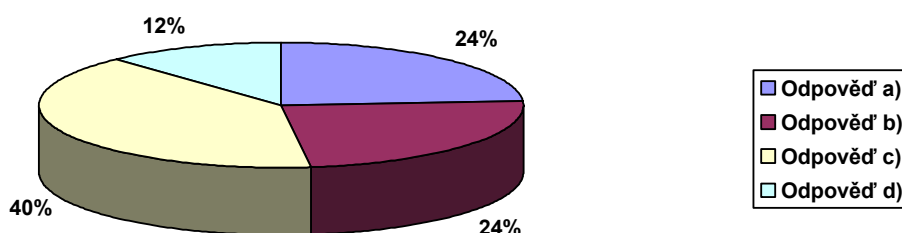
Zde je patrný výsledek jednoho ze sledovaných cílů. Z celkového počtu 25 pedagogů dopravní výchovy byl zastoupen pouze 1 muž a 24 žen.

Otázka č. 14

Jaký je Váš věk?

Možné odpovědi:

- a) 18 – 30,
- b) 31 – 40,
- c) 41 – 50,
- d) více než 50 roků.



Zde mírně převyšují zkušenější pedagogičtí pracovníci nad svými mladšími kolegy v poměru 52 % proti 48 %. Dle jednotlivých skupin věkového rozdělení se jedná o 6 pedagogů ve věku do 30 let, 6 do 40 let, nejpočetnější skupina je ve věku 41 – 50 let, a to 10 pedagogických pracovníků a celkem tři učitelé jsou starší 50 let.

Otázka č. 15

Máte nějaké vlastní názory, náměty, doporučení, jak zlepšit současný stav dopravní výchovy na základních školách?

Jedná se o otevřenou otázku a bohužel jen 7 z respondentů uvedlo v tomto případě svůj názor. Přesto, i z těchto odpovědí, lze vyvodit několik dílčích závěrů, které by pomohly řešit problémy našich pedagogů při výuce dopravní výchovy v rámci výuky na základních školách.

- nedostatek dětských dopravních hřišť, někteří žáci nemají možnost si vyzkoušet v praxi teoretické znalosti,
- pro žáky je hodně velkou motivací získání „Průkazu cyklisty“,
- chybí výukové programy, testy na počítači apod.,
- lepší spolupráce s policií a BESIPem, více praktických akcí pro děti, které škola sama nedokáže bez této pomoci zrealizovat,
- důležitým faktorem je rovněž spolupráce rodičů při dopravní výchově, škola sama o sobě na to nestačí,
- seznamovat děti s následky dopravních nehod formou besed, videí apod., mnohé si vůbec nepřipouští, že by se jim mohlo něco stát,
- rozsáhlejší metodické zpracování v učebnicích, především prvouky a širší časový rozsah,
- dopravní výchova by měla mít ve 4. ročníku ZŠ časovou dotaci jako samostatný předmět.

5.3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

Tento průzkum jsem provedl u 25 pedagogických pracovníků působících v regionu okresu Blansko, kteří se zabývají oblastí dopravní výchovy u žáků 4. ročníků základních škol. Jde tedy o regionální průzkum, který bych rád kromě bakalářské práce dále využil i v rámci svého zaměstnání.

Na základě vyhodnocení dotazníku jsem dospěl k několika dílčím závěrům, které se pokusím nyní komplexně interpretovat.

Pokud se zaměřím na oblast toho, jak vidí pedagogové smysluplnost dopravní výchovy ve výuce na základních školách, zde jsem se nedočkal žádného překvapujícího zjištění. Všichni respondenti odpověděli na tuto otázku kladně, tzn., že podle jejich názoru dopravní výchova do našich základních škol zcela jistě patří.

Drobná odchylka mezi odpověďmi je v případě dopravní výuky ve 4. ročnících základních škol. Nicméně i zde se převážná většina vyjádřila kladně, kdy si 72 % respondentů myslí, že dopravní výchova by měla být rozšířena i na další ročníky ZŠ (především na ročníky nižší). Rovněž 72 % pedagogů se domnívá, že hloubka a rozsah dopravní výchovy ve 4. ročníku základní školy je dostatečná. 24 % pedagogů v tomto případě odpovědělo, že není dostačující a rovněž uvedli možnosti, jak tuto výuku rozšířit. Tito učitelé by uvítali více didaktických pomůcek, čtenější návštěvy dopravních hřišť, návštěvy dopravních policistů a členů BESIPu ve vyučování, častější pořádání různých soutěží s dopravní tematikou, ale především dopravní výchovu jako samostatný předmět. V otázce možnosti využití dopravního hřiště při výuce dopravní výchovy se všech 25 pedagogů zcela jednoznačně shodlo na tom, že je pro děti vhodné, ještě předtím, než sami vyrazí na pozemní komunikace, vyzkoušet si řešení dopravních situací na tomto cvičišti pod odborným dohledem.

Další část dotazníku byla věnována otázkám týkajícím se Dopravní soutěže mladých cyklistů, kterou každoročně pořádá pro blanenský region Aktiv BESIP Blansko, ve spolupráci s dalšími organizacemi. Na otázku zda má taková akce svůj význam odpověděla většina, že ano. Našli se i tři pedagogové, kteří odpověděli, že neví. Zajímavostí v tomto případě je, že všichni tři spadají do věkové kategorie 18 – 30 let.

Další otázky směřovaly na účast základních škol na této dopravní soutěži. V minulosti byla tato soutěž školami vyhledávána a obsazována mnohem více, než je tomu v současnosti. Snažil jsem se tedy hledat příčinu tohoto poklesu zájmu ze strany ZŠ. Bohužel pouze 5 respondentů odpovědělo, že se této dopravní soutěže účastní. Tento výsledek jsem v podstatě i očekával, ale zajímaly mě především důvody, proč došlo ze strany škol k takovému výraznému poklesu. Pedagogové, jejichž školy se této dopravní soutěže neúčastní, měli vyjádřit důvody jejich neúčasti. Celkem 65 % respondentů uvedlo, že o této soutěži školy vůbec neví. Dalším nejčastějším důvodem je nedostatek finančních prostředků (20 %), dále je to nezáměr vedení školy (10 %) a jeden respondent uvedl jako důvod časté střídání vyučujícího, který má na starosti dopravní výchovu (5 %).

Následující část dotazníku byla zaměřena na práci regionálních pracovníků a pořádání akcí BESIPu. Zde mě výsledek opravdu velice překvapil. O tom, že v rámci Jihomoravského kraje pracuje koordinační pracovník BESIPu vědělo pouhých 44 % dotázaných. Ještě horší situace je v případě dopravní akce pořádané BESIPem pro děti z Blanenska. I přes poměrně masivní kampaň v základních školách regionu o pořádání této akce vědělo pouze 32 % pedagogů. Na druhou stranu všichni oslovení respondenti se shodli na tom, že pořádání takových akcí pro děti má svůj význam a smysl.

Na závěr dotazníku jsem položil otázky týkající se pohlaví a věku jednotlivých respondentů. Tyto otázky jsem položil až v závěru, protože nebyly primárním cílem tohoto průzkumu, spíše se jednalo o moji vlastní zvědavost, jaký je poměr mezi muži a ženami, kteří se v našem regionu zabývají dopravní výchovou na základních školách. V tomto ohledu k žádnému překvapení nedošlo. Tak jako v celém školství převládá ženský pedagogický personál, tak i v tomto průzkumu ženy převálcovaly muže naprosto jednoznačně v poměru 24 : 1. Mnohem zajímavější je údaj o věku jednotlivých respondentů. Zde je třeba upozornit, že dopravní výuku na základních školách vyučují spíše zkušenější pedagogové. Otázkou zůstává, jestli je to v důsledku nedostatku mladých pedagogů na školách nebo je tato výchova svěřována spíše lidem, kteří s ní mají dlouhodobější zkušenosti?

5.4 ZÁVĚREČNÉ SHRnutí PROVEDENÉHO PRŮZKUMU

Průzkumem bylo více či méně potvrzeno, že dopravní výchova má na základních školách svoje místo. Byly zjištěny nedostatky při zařazování a následné aplikaci této výchovy do výchovně vzdělávacího procesu a pedagogy navrhnutá některá opatření, jak tuto výuku zkvalitnit, rozšířit, zpestřit.

Rovněž byly tímto průzkumem zjištěny důvody rostoucí neúčasti základních škol na Dopravní soutěži mladých cyklistů. V tomto případě je třeba nejen zvýšit osvětu celé akce, ale rovněž vyvinout snahu o získání finančních dotací, které by zcela jistě přilákaly další školy k jejich účasti.

Taktéž nelichotivý výsledek průzkumu je v oblasti práce a činnosti BESIPu v našem regionu. Zde se přímo nabízí jediné východisko, kterým je zvýšení informovanosti nejen pedagogů, ale i celé široké veřejnosti.

Na úplný závěr je třeba zdůraznit, že se jedná pouze o velmi malý vzorek respondentů, kteří se zúčastnili tohoto průzkumu. Výsledky tohoto průzkumu tak mají vypovídající hodnotu pouze pro blanenský region. Nicméně sám jsem členem Aktivu BESIP Blansko, a tyto poznatky využiji jednak při své práci, ale seznámím s nimi i krajského koordinátora BESIPu tak, aby naše součinnost a spolupráce do budoucna přinášela pro celou společnost, ale především pro naše děti, jen samá pozitiva v rámci jejich dopravní výchovy na základních školách.

ZÁVĚR

Problematika dopravní výchovy je velice zajímavou, ale současně složitou oblastí celého edukačního procesu. Název této bakalářské práce zní „Význam výchovy v autoškolách pro bezpečnost silničního provozu“, podíváme-li se však na tuto problematiku hlouběji, je jasné, že nelze dopravní výchovu omezit pouze na naše autoškoly, ale je třeba se zabývat tímto specifickým druhem výchovy ve všech obdobích lidského života.

Každá výchova musí směřovat k nějakým cílům, kterých chceme dosáhnout. Pro dosažení těchto cílů musíme zvolit vhodné metody, které se liší podle toho na jakém vývojovém stupni (z pohledu jeho věku) se daný jednatel nebo skupina lidí nachází. Je třeba u těchto jednotlivých společenských skupin dostat do povědomí, prohloubit a zafixovat určitý řád, určitá pravidla, která v oblasti dopravní výchovy nazýváme pravidly silničního provozu, a tato nám stanoví, jakým způsobem se máme chovat a pohybovat na našich pozemních komunikacích.

Žádná společnost nedokáže správně fungovat bez předem stanovených pravidel. Zrovna tak je třeba ty, kteří tato pravidla nedodržují, spravedlivě trestat. Proto úvodní kapitola této práce představuje historický vývoj pravidel silničního provozu od doby, kdy potkat na silnici auto bylo asi takovou raritou, jako potkat dnes živého koně na Václavském náměstí v Praze. Postupně s rozvojem motorismu, a také se společenskými změnami u nás, dochází i k různým změnám v oblasti právních norem upravujících pohyb na pozemních komunikacích. Bylo třeba reflektovat na skutečnost, že přibývá mnohem více motorových vozidel na našich silnicích, rovněž se zvyšovaly počty pozemních komunikací, rozrůstal se počet míst, kde se tyto silnice protínaly mezi sebou navzájem (křižovatky), ale taktéž těch, kde se křižovaly s železnicemi. Následovalo přijetí prvních dopravních značek, byly podepsány první mezinárodní smlouvy týkající se provozu na pozemních komunikacích a celá řada dalších zákonných norem, které tuto problematiku řešily. Tyto normy a smlouvy byly soustavně upravovány, aby odpovídaly společenským požadavkům jednotlivých období vývoje našeho státu. V této kapitole je popsán nejen historický vývoj těchto norem, ale pojednává také o současnosti

pravidel silničního provozu tak, jak je upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Děti jsou základem každé společnosti. Každá společnost by se tak měla umět postarat o zdárný průběh jejich edukace, tedy i té dopravní. Právě dopravní výchovou dětí se zabývá druhá kapitola této práce. Je zaměřena na dva nejdůležitější pilíře dopravní výchovy u našich nejmladších spoluobčanů. Základním pilířem je rodina dítěte, která pro něj musí být správným vzorem, aby jeho dopravní výchova probíhala v souladu s potřebami společnosti. Na rodinnou výchovu musí navazovat i výuka dopravní výchovy v našem školství, které je druhým nosným pilířem v této specifické oblasti edukace. Vzájemná spolupráce těchto činitelů, podpořená volnočasovými aktivitami dětí v podobě návštěv dopravních hřišť a účastí na dopravních soutěžích, povede k jejich správnému chování a bezpečnému pohybu v silničním provozu.

Ukončením základní školní docházky však dopravní vzdělávání v žádném případě nekončí. Třetí kapitola je proto věnována autoškolám, jako dalšímu stupni dopravní výchovy každého jedince. Cílem výchovně - vzdělávacího procesu v autošcole je získání řidičského oprávnění. Každý, kdo do tohoto procesu vstupuje, by měl znát podmínky, za jakých je možné ŘO získat, jakým způsobem tato výuka a výcvik může probíhat, měl by znát také možné komplikace spojené s výběrem vhodné autoškoly. Každý výchovný proces závisí velkou měrou i na vztahu pedagog x žák. Je tedy nezbytné, aby výuka byla prováděna vhodnými osobami, které disponují základními rysy správného pedagoga. Důležitým faktorem je rovněž role zkušební komisaře, který vystupuje jako jakýsi arbitr v konečné fázi této výchovy. V tomto duchu se line celá tato kapitola, která má žadatelům o řidičské oprávnění pomoci v základní orientaci při volbě vhodné přípravy pro jeho získání.

Kapitola čtvrtá je potom zaměřena na dopravní výchovu řidičů, dále našich seniorů, kteří rovněž tvoří významnou část účastníků silničního provozu a její závěr patří společenskému významu tohoto specifického druhu výchovy. Zde je důležité upozornit, že získáním řidičského oprávnění celý edukační proces v oblasti dopravní výchovy v žádném případě nekončí. Všichni účastníci silničního provozu se musí v této oblasti neustále vzdělávat. Pro řidiče, kteří řídí motorová vozidla v rámci své profese navíc platí zákonné normy, které jim přímo přikazují, aby se v této oblasti v pravidelných

intervalech vzdělávali. Senioři jsou díky svému věku, biologickým a psychickým změnám ve své osobnosti velice specifickou skupinou účastníků silničního provozu. Právě proto je část kapitoly věnována dopravnímu vzdělávání seniorů, kteří jsou spolu s dětmi nejvíce zranitelnými skupinami v silničním provozu. Dopravní výchova má celospolečenský význam, a proto nelze v této kapitole vynechat připomenutí potřebnosti a smysluplnosti dopravní výchovy, právě s ohledem na následky vzniklé dopravními nehodami. Je důležité si uvědomit, že z 96 % se na dopravních nehodách podílí selhání lidského faktoru.

Praktická část této práce byla zaměřena na problematiku smysluplnosti a rozsahu dopravní výchovy na základních školách, především u jejich 4. ročníků. Současně bylo mým zájmem zjistit důvod snižující se účasti základních škol na Dopravní soutěži mladých cyklistů a také to, jaké je vědomí pedagogů o aktivitách BESIPu. Při průzkumu jsem využil dotazníkové metody. Celý průzkum byl analyzován a na základě jeho výsledků byla navržena možná řešení negativních zjištění. Důležité je zdůraznit, že tento průzkum se týkal pouze blanenského regionu a stav v jednotlivých krajích a regionech se může velmi lišit.

Dopravní výchova je velice specifickou oblastí celého výchovně - vzdělávacího procesu. V této práci jsem se pokusil odhalit pouze ty nejdůležitější složky tohoto zajímavého, ale současně i velmi náročného, procesu. Byl bych rád, pokud by tato práce dokázala pomoci lidem, kteří v tomto oboru nepracují, získat alespoň základní přehled o možnostech výuky dopravní výchovy v celém edukačním procesu každého člověka. Současně využijí výsledky praktické části této práce v rámci svého zaměstnání tak, abych činnost v oblasti bezpečnosti silničního provozu v našem regionu více zoptimalizoval, zaměřil se na slabé články tohoto systému a pokusil se zjištěné nedostatky odstranit.

Problematika dopravní výchovy má úzkou souvislost i se sociální pedagogikou. Celým tímto edukačním procesem se prolíná vliv společnosti v oblasti jak sociální, tak i pedagogické, současně také psychologické a právní.

Na úplný závěr mi dovoluji, abych nám všem popřál mnoho šťastných kilometrů bez nehod, aby každá naše cesta našla svůj cíl.

Resumé

V bakalářské práci jsem se zaměřil na dopravní výchovu a dopravní vzdělávání člověka v různých etapách jeho života. Úvod se zabývá představením historického vývoje a současnosti pravidel silničního provozu. Další dvě kapitoly jsou primárně věnovány dopravní výchově dětí a přípravě žadatelů o řidičské oprávnění v autoškolách. Cílem je představit potřebnost a možnosti dopravního vzdělávání u těchto dvou skupin, jako stěžejních v rámci celoživotního edukačního procesu. Děti je třeba vychovávat v této oblasti od malička. Nejprve se silničního provozu účastní jako pasažéři v autě, chodci a později i cyklisté. Právě proto je nutné, na tyto oblasti dopravní výchovy u dětí, klást největší důraz. Další kapitola se zabývá výchovou nových řidičů. Zde je cílem představit možnosti a podmínky za jakých výuka v autoškolách probíhá a upozornit na možné nástrahy této specifické výuky. Dále se zaměřit na specifika civilních autoškol a rovněž autoškol SOU a SOŠ, tak jak jsou zpracovány v ŠVP těchto škol. V poslední kapitole teoretické části bylo cílem představit další možnosti vzdělávání řidičů, jak amatérů, tak těch, kteří vozidlo používají v rámci své profese. Rovněž bylo cílem této kapitoly zaměřit se na seniory, jako specifickou společenskou skupinu, která se účastní silničního provozu a na společenský význam dopravní výchovy, jako významného prvku v oblasti snižování počtu usmrcených na našich silnicích. V samém závěru práce se věnuji zhodnocení situace ve výuce dopravní výchovy na základních školách, především jejich 4. ročnících, a to v rámci regionu okresu Blansko. Součástí této praktické části je následné grafické a slovní zpracování a vyhodnocení dotazníku, který jsem během práce na tomto průzkumu využil.

Anotace

Tato práce je zaměřena na dopravní výchovu z pohledu celoživotního vzdělávání. V úvodu popisuje historický vývoj a současný stav legislativy, která tuto oblast řeší. Je primárně zaměřena na dopravní výchovu dětí a výcvik řidičů v autoškolách. Sekundárně se zabývá dopravní výchovou řidičů a seniorů. Obsahem je i zdůraznění společenského významu dopravní výchovy. V závěru se práce věnuje zhodnocení situace výuky dopravní výchovy na základních školách, podle výsledků provedeného dotazníkového průzkumu.

Klíčová slova:

Pravidla silničního provozu, Doprava, Vzdělání, Dopravní výchova, Autoškola, Výuka a výcvik, Řidič, Společnost.

Annotation

This thesis focuses on traffic education in the perspective of lifelong education. The opening part describes the historical development and state of the present legislation dealing with this area. It is primarily focused on the traffic education of children and driving school students. Its secondary aim is to promote traffic education for experienced and senior drivers. Another purpose is to emphasise the social significance of traffic education. The closing part deals with the level of traffic education at primary schools and its evaluation based on the results of a questionnaire survey.

Key expressions:

Road traffic regulations, Traffic, Education, Traffic education, Driving school, Education and training, Driver, Society.

Seznam použitých pramenů a literatury:

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Praha: Sbírka zákonů ČR, 2000.

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Praha: Sbírka zákonů ČR, 2006

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Praha: Sbírka zákonů ČR, 2000.

Zákon č. 561/2004 Sb., školský zákon. Praha: Sbírka zákonů ČR, 2004.

Hájek, B., Pávková, J. *Školní družina*. Praha: Portál, 2007. 2. aktualizované vydání, 160 s., ISBN 978-80-7367-268-3

Hokeš, V. a kol. *Učebnice pro autoškoly*. Praha: Naše vojsko, 1991. 1. vydání, 320 s. ISBN 80-206-0009-4

Hrabal, V. ml., Man., F., Pavelková, I. *Psychologické otázky motivace ve škole*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1984. 1. vydání, 256 s.

Hudeček, M., Roubal, J. *Provoz silničních vozidel*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2002. 1. vydání, 135 s., ISBN 80-7082-875-7

Nakonečný, M. *Sociální psychologie*. Praha: Academia Praha, 2000. 1. vydání - dotisk, 287 s., ISBN 80-200-0690-7

Nešpor, K., Csémy, L. *Alkohol, drogy a vaše děti*. Praha: BESIP, 1997. 4 rozšířené vydání, 129 s.

Pávková, J., Hájek, B., Hofbauer, B., Hrdličková, V., Pavlíková, A. *Pedagogika volného času*. Praha: Portál, 2002. 3. aktualizované vydání, 231 s., ISBN 80-7178-711-6

Průcha, J. *Moderní pedagogika*. Praha: Portál, 2002. 2. přepracované a aktualizované vydání, 488 s., ISBN 80-7178-631-4

Šrůtková, H., Votruba, J., Pompl, V. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1978. 1. vydání, 220 s.

Vágnerová, M. *Vývojová psychologie*. Praha: Portál, 2000. 1. vydání, 528 s., ISBN 80-7178-308-0

Svátek, Z. *Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003* Praha: Autoklub České republiky, 2003.

Autoškola. Praha: Vogel, 2008.

Centrum služeb pro silniční dopravu. *Učební texty pro zkušební komisaře řidičů: Základy pedagogiky a rétoriky, Dopravní psychologie, Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy*. Pardubice: CSPSD, 2008.

Ministerstvo dopravy. *Bezpečí dítěte v dopravě*. Praha: MD, 2008.

Ministerstvo dopravy. *Senioři v silniční dopravě*. Praha: MD, 2009.

Centrum služeb pro silniční dopravu. *NEWSLETTER krajských koordinátorů BESIP*. Praha: 2010.

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. *Rámcový vzdělávací program pro obor vzdělání 23-45-M/01 Dopravní prostředky*. Praha: MŠMT, 2007.

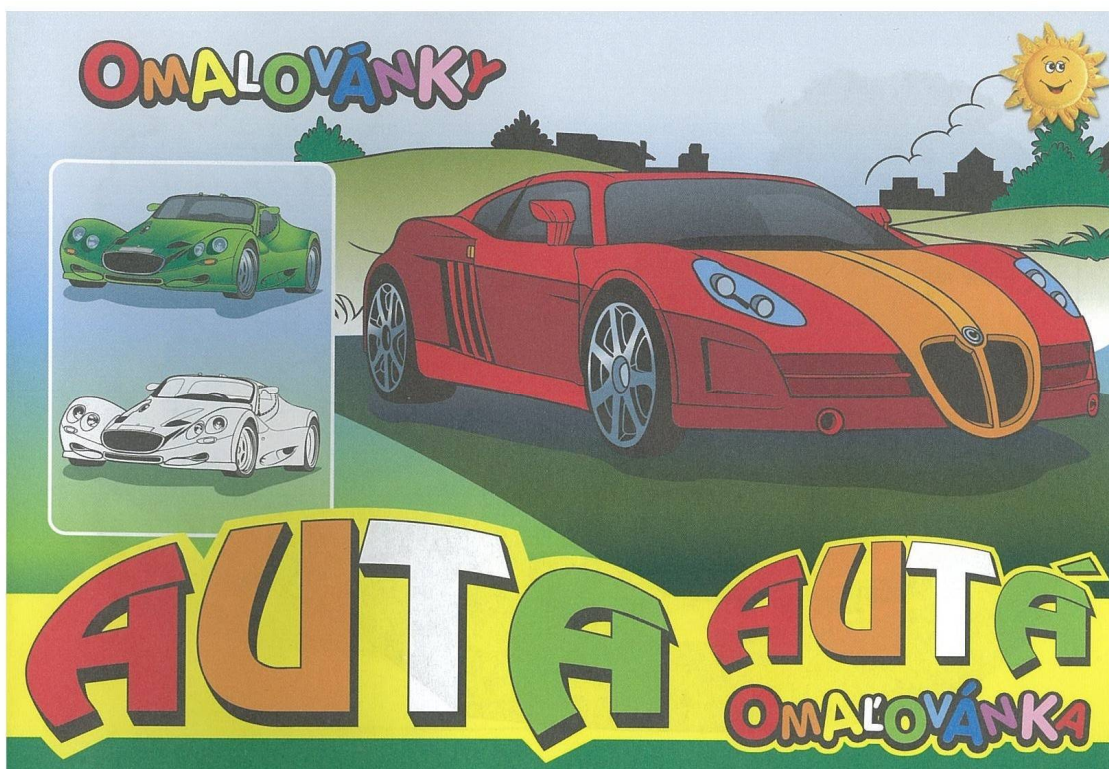
Informace z webových stránek:

www.ibesip.cz

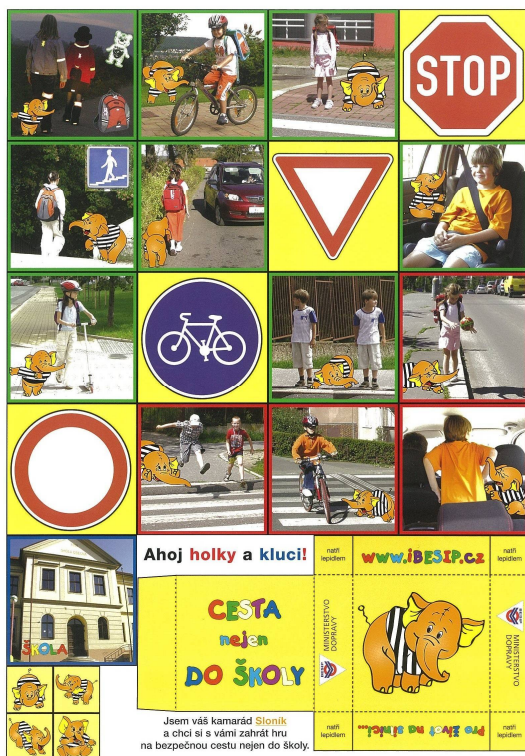
www.radio.cz/cz/rubrika/ceskonej/sto-let-autoskoly-mapuje-vystava-v-pardubicich

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha č. 1 - Didaktická pomůcka pro dopravní výchovu dětí
- Příloha č. 2 - Didaktická pomůcka pro dopravní výchovu dětí
- Příloha č. 3 - Didaktická pomůcka pro dopravní výchovu dětí
- Příloha č. 4 - Didaktická pomůcka pro dopravní výchovu dětí
- Příloha č. 5 - Didaktická pomůcka pro dopravní výchovu dětí
- Příloha č. 6 - Didaktická pomůcka pro dopravní výchovu dětí
- Příloha č. 7 - Didaktická pomůcka pro dopravní výchovu dětí
- Příloha č. 8 - Didaktická pomůcka pro dopravní výchovu řidičů
- Příloha č. 9 - Didaktická pomůcka pro dopravní výchovu řidičů
- Příloha č. 10 - Didaktická pomůcka pro dopravní výchovu řidičů
- Příloha č. 11 - Didaktická pomůcka pro dopravní výchovu seniorů
- Příloha č. 12 - Didaktická pomůcka pro výuku poskytování první pomoci
- Příloha č. 13 - Reflexní prvky pro děti
- Příloha č. 14 - Reflexní prvky pro děti
- Příloha č. 15 - Reflexní prvky
- Příloha č. 16 - Dotazník pro pedagogické pracovníky
- Příloha č. 17 - Dětské dopravní hřiště v Blansku



Příloha č. 2



<p>1 Na přechodu</p> <p>Zelená Červená Bez světel Ctýprůdáž vozovka</p> <p>Na zelenou pro chodce můžete přejít. Po přechodu jďte vpravo, nepřekážáte tak chodcům proti vám.</p>	<p>1 Na přechodu</p> <p>Zelená Červená Bez světel Ctýprůdáž vozovka</p> <p>Na červenou pro chodce stůjte. Coktejte na zelenou, nepřekážáte ani když právě nic nejede.</p>	<p>1 Na přechodu</p> <p>Zelená Červená Bez světel Ctýprůdáž vozovka</p> <p>Po přechodu přejedete vozovku bezpečněji, řidič vás zle očekává. Nezapomínejte se ale dobře rozhlédnout.</p>	<p>1 Na přechodu</p> <p>Zelená Červená Bez světel Ctýprůdáž vozovka</p> <p>Před přecházením ctýprůdáž vozovky se rozhlédněte vlevo. Uprostřed, na dělicím pásu, se rozhlédněte vpravo.</p>			
<p>2 Cyklista</p> <p>Kolo vedeme Cyklista a značky Správné kolo Bez držení ne</p> <p>Při přecházení vozovky s kolem, jďte nejlépe po přechodu a kolo vedte. Nikdy na něm nejedte!</p>	<p>2 Cyklista</p> <p>Kolo vedeme Cyklista a značky Správné kolo Bez držení ne</p> <p>Za zákaz vjezdu cyklistů se na kole nesmí. Zato za stezkou pro cyklisty začná území kola určené.</p>	<p>2 Cyklista</p> <p>Kolo vedeme Cyklista a značky Správné kolo Bez držení ne</p> <p>Jen správně vybavené kolo je bezpečné. Vypadá-li vaše kolo jako to na obrázku, můžete se vydat na cestu.</p>	<p>2 Cyklista</p> <p>Kolo vedeme Cyklista a značky Správné kolo Bez držení ne</p> <p>Akrobatické koucky na kole nemusí dopadnout vždy dobře. Za jízdy nos z řittek a nohy ze šlápek nesundávejte.</p>			
<p>3 Značky</p> <p>Podchod, nadchod Stežka pro chodce Přechod Zákaz vstupu</p> <p>Nejbezpečnějším překonáním vozovky je podchod a nadchod. Bývá na místech, kde přechází mnoho chodců, hlavně dětí.</p>	<p>3 Značky</p> <p>Podchod, nadchod Stežka pro chodce Přechod Zákaz vstupu</p> <p>Na stezce pro chodce nepokládkte žádné auto. Dokonce sem nesmí vjet ani cyklista.</p>	<p>3 Značky</p> <p>Podchod, nadchod Stežka pro chodce Přechod Zákaz vstupu</p> <p>Značka přechod pro chodce vás upozorní na to, že opodál najdete zebra – přechod pro chodce.</p>	<p>3 Značky</p> <p>Podchod, nadchod Stežka pro chodce Přechod Zákaz vstupu</p> <p>Tam, kde chodcům hrozí nebezpečí, najdete značku zákaz vstupu. Do takto označené oblasti nevstupujte.</p>			



DOPRAVNÍ VÝCHOVA

PRO 1. A 2. ROČNÍK ZŠ



DOPRAVNÍ VÝCHOVA

CHODEC

pro 3. ročník ZŠ



MINISTERSTVO DOPRAVY





Příloha č. 8



Zdroj: Vogel

ŘÍZENÁ STŘELA

Film určený začínajícím řidičům a všem dalším,
kteří se považují za bezchybné řidiče.

AGRESIVNÍ JÍZDA

RYCHLOST JÍZDY

ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY

ALKOHOL



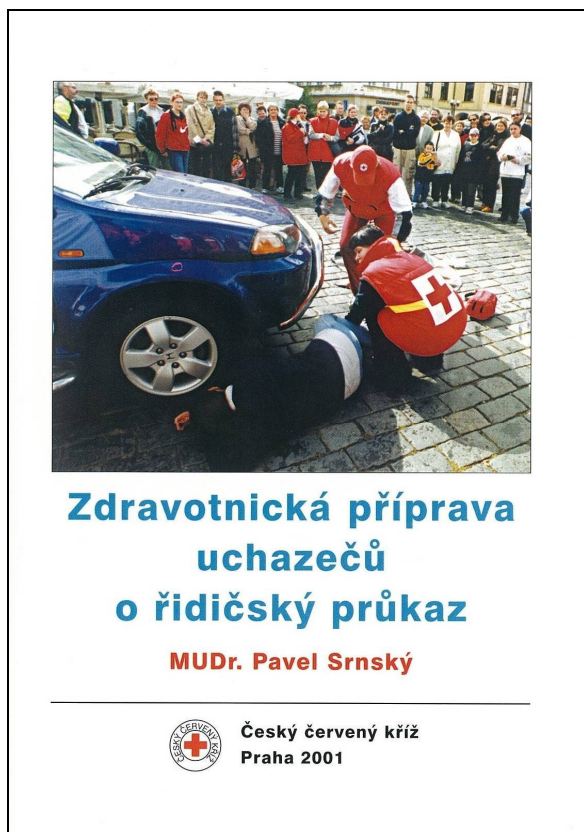
*Pokud si myslíte, že už vás na silnici nemůže nic překvapit,
že dokážete zvládnout každou situaci, že jste skvělý řidič...
...pak jste na nejlepší cestě skončit na hřbitově s těmi,
kteří si to samé mysleli před vámi...*



... pro život na silnici
MINISTERSTVO DOPRAVY
www.iBESIP.cz




Příloha č. 12

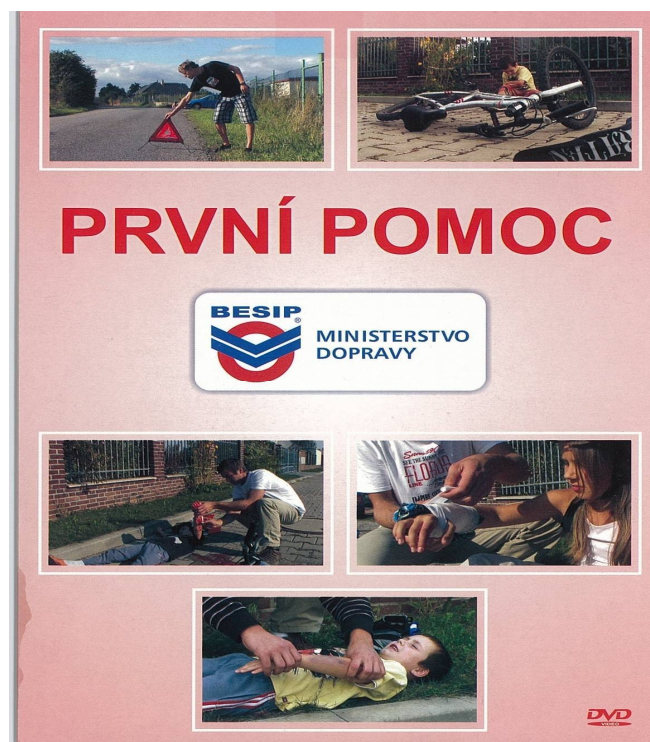


**Zdravotnická příprava
uchazečů
o řidičský průkaz**


MUDr. Pavel Srnský


 Český červený kříž
Praha 2001

Zdroj: ČČK



PRVNÍ POMOC

 **BESIP**
MINISTERSTVO
DOPRAVY



Zdroj: BESIP

Příloha č. 13



Zdroj: foto autora

Příloha č. 14



Zdroj: foto autora

Příloha č. 15



Zdroj: foto autora

Příloha č. 16

DOTAZNÍK PRO PEDAGOGICKÉ PRACOVNÍKY

Otázka č. 1

Myslíte si, že výuka dopravní výchovy na základních školách je potřebná a smysluplná?

- a) ANO
- b) SPÍŠE ANO
- c) NEVÍM
- d) SPÍŠE NE
- e) NE

Otázka č. 2

V rámci 4. ročníků základní školy se výuka dopravní výchovy zaměřuje na cyklisty. Měla by být, dle Vašeho názoru tato koncepce rozšířena i na nižší ročníky základní školy?

- a) ANO
- b) SPÍŠE ANO
- c) NEVÍM
- d) SPÍŠE NE
- e) NE

Otázka č. 3

Jaký je Váš názor na rozsah a hloubku výuky dopravní výchovy pro cyklisty na základních školách pro 4. ročník základní školy, je dostačující?

- a) ANO
- b) SPÍŠE ANO
- c) NEVÍM
- d) SPÍŠE NE
- e) NE

Otázka č. 4

Pokud jste na předchozí otázku odpověděl/a „NE“ nebo „SPÍŠE NE“, jaké by jste navrhoval/a zlepšení, či zkvalitnění přípravy dětí v rámci dopravní výchovy 4. tříd základních škol?

Otázka č. 5

Součástí výuky dopravní výchovy pro 4 ročník základní školy je i její praktická část, která spočívá v jízdě na jízdním kole po dopravním hřišti a navazuje na část teoretickou. Myslíte si, že je pro děti přínosem možnost vyzkoušet si jízdu podle pravidel silničního provozu, pod odborným dohledem?

- a) ANO
- b) SPÍŠE ANO
- c) NEVÍM
- d) SPÍŠE NE
- e) NE

Otázka č. 6

Ministerstvo dopravy, ve spolupráci s Policií ČR a dalšími složkami, pořádá každoročně celostátní „Dopravní soutěž mladých cyklistů“ určenou pro žáky základních škol. Je taková akce dle vašeho názoru potřebná a má svůj význam pro bezpečnost dětí v silničním provozu?

- a) ANO
- b) SPÍŠE ANO
- c) NEVÍM
- d) SPÍŠE NE
- e) NE

Otázka č. 7

Účastní se žáci Vaší školy této dopravní soutěže?

- a) ANO
- b) NE
- c) NEVÍM

Otázka č. 8

Pokud jste odpověděl/a na předchozí otázku NE, řekněte z jakého důvodu se Vaše škola neúčastní této dopravní soutěže?

- a) o této soutěži vůbec nevíme (malá osvěta),
- b) nedostatek finančních prostředků na přípravu a účast v soutěži,
- c) nezájem vedení školy o účast v této soutěži,
- d) jiný (zde můžete konkretizovat)

Otázka č. 9

Probíhá na Vaší základní škole výuka dopravní výchovy i mimo výše uvedenou koncepci pro 4. ročník ZŠ, např. v ostatních ročnících, družina, dopravní kroužek apod.?

- a) ANO,
- b) NE,
- c) NEVÍM.

Otázka č. 10

Víte o tom, že v každém kraji ČR existuje koordinátor BESIPu, na kterého se lze obracet v otázkách výuky dopravní výchovy na základních školách, ale i v dalších otázkách týkajících se bezpečnosti silničního provozu (*BESIP = zkratka pro Bezpečnost silničního provozu).*

- a) ANO,
- b) NE.

Otázka č. 11

Víte o tom, že Aktiv BESIPu při MěÚ Blansko pořádá každoročně o letních prázdninách „Dny otevřených dveří“ na dětském dopravním hřišti v Blansku, kde si děti mohou vyzkoušet teoretické znalosti a praktické dovednosti z pravidel silničního provozu a poskytování první pomoci pod odborným dohledem?

- a) ANO,
- b) NE.

Otázka č. 12

Myslíte si, že pořádání těchto preventivních dopravně bezpečnostních akcí pro děti má svůj význam a smysl?

- a) ANO
- b) SPÍŠE ANO
- c) NEVÍM
- d) SPÍŠE NE
- e) NE

Otázka č. 13

Jakého jste pohlaví?

- a) ŽENA,
- b) MUŽ.

Otázka č. 14

Jaký je Váš věk?

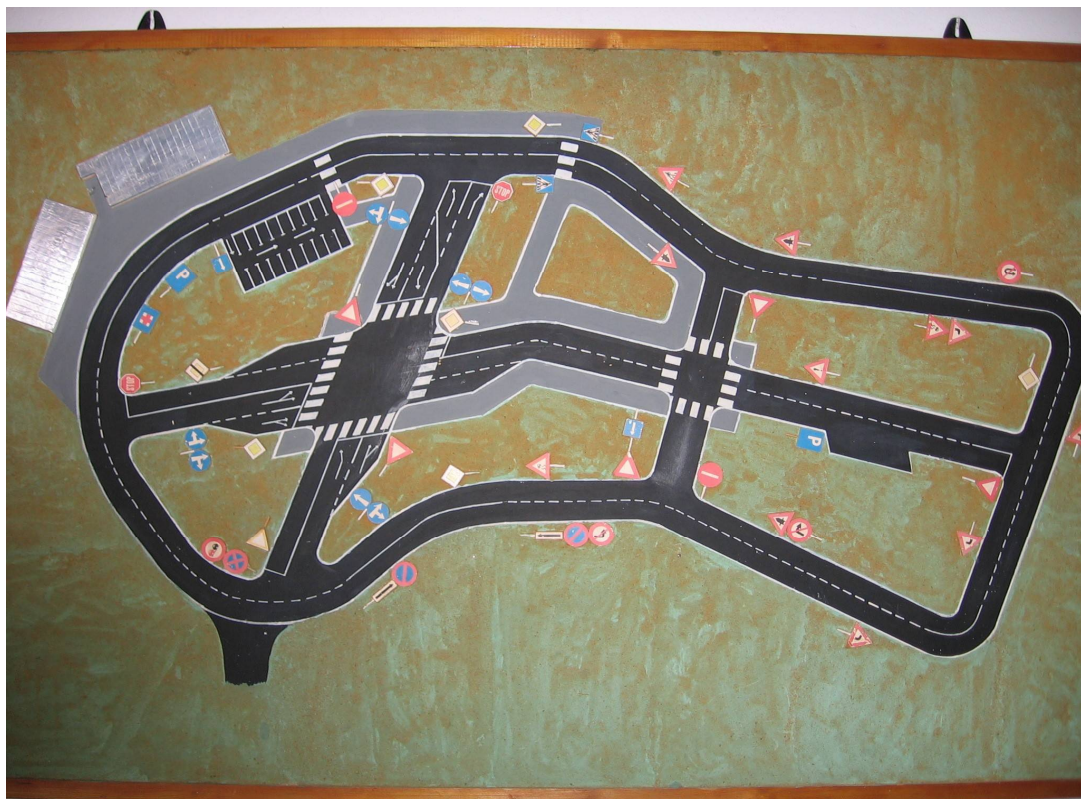
- a) 18 – 30,
- b) 31 – 40,
- c) 41 – 50,
- d) více než 50 roků.

Otázka č. 15

Máte nějaké vlastní názory, náměty, doporučení, jak zlepšit současný stav dopravní výchovy na základních školách?

Příloha č. 17

Původní podoba DDH Blansko



Současnost DDH Blansko



Zdroj: foto autora