

Masarykova univerzita
Pedagogická fakulta
Katedra didaktických technologií

***Dopravní výchova jako specifický
pedagogicko – psychologický problém***

Bakalářská práce

Brno 2009

Vedoucí bakalářské práce:

doc. RNDr. PhDr. Mojmír Stojan, CSc.

Vypracoval:

Otakar Konsbul

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně a použil jen prameny uvedené v textu a seznamu literatury.

Leous Leaf

Poděkování

Pokládám za štěstí, že jsem měl možnost v praktickém životě i při studiu čerpat z díla mnoha osobností. Některé jsem měl tu čest osobně poznat a s některými dokonce i spolupracovat. Mé poděkování a úcta patří jim všem.

Pokud bych měl poděkovat jediné osobě, potom zajisté doc. Mojmíru Stojanovi, který mně byl oporou při studiu dané problematiky.

Obsah

Prohlášení.....	2
Poděkování.....	3
Obsah.....	4
Úvod.....	7
1. ČINITELÉ OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVNÍ PODMÍNKY	8
1.1. Deskripce jednotlivých činitelů.....	9
1.1.1. PŘÍRODA	9
1.1.2. ÚČASTNÍK.....	11
1.1.3. VOZIDLO	12
1.1.4. KOMUNIKACE	14
1.1.5. NEHODA.....	15
1.1.6. INFORMACE	16
1.1.7. ZÁKONY	19
1.1.8. NÁKLAD	21
1.1.9. EDUKACE.....	22
1.2. Shrnutí	26
2. STATISTIKY DOPRAVNÍCH NEHOD V ČESKÉ REPUBLICCE.....	27
2.1. Dlouhodobé srovnání vývoje a následků dopravních nehod.....	27
2.2. Rozbor nehodovosti v r. 2008.....	28
2.3. Stručná analýza statistiky dopravních nehod.....	36
3. DEFINICE VÝZKUMNÉHO PROBLÉMU	37
4. DISKUZE.....	38
4.1. Dopravní výchova dětí a mládeže ve školním a mimoškolním prostředí.....	38
4.2. Autoškolství, učitelé autoškol, zkušební komisaři a BESIP.....	40

4.2.1.	Příklad disharmonie č. 1	41
4.2.2.	Příklad disharmonie č. 2	41
4.2.3.	Příklad disharmonie č. 3	42
4.2.4.	Příklad disharmonie č. 4	42
4.2.5.	Příklad disharmonie č. 5	42
4.2.6.	Příklad disharmonie č. 6	43
4.2.7.	Příklad disharmonie č. 7	43
4.2.8.	Příklad disharmonie č. 8	43
4.2.9.	Příklad disharmonie č. 9	43
4.3.	Povolání řidič silničních motorových vozidel	45
4.4.	Kurzy bezpečné jízdy	47
5.	NÁVRH ZMĚN DOPRAVNÍ VÝCHOVY	49
5.1.	Principy	49
5.1.1.	Transparentnost a posílení odpovědnosti na úrovni politické, odborné, zaměstnavatelské a osobní.	49
5.1.2.	Efektivnější využívání fenoménů publicita, trh, čas a peníze.	49
5.1.3.	Preference výchovy k ukázněnosti nad donucováním k poslušnosti. ...	49
5.1.4.	Nastartování poptávky po kvalitní dopravní výchově.	49
5.1.5.	Přísnější postihy recidivy porušování předpisů a zavinění dopravních nehod.....	49
5.2.	Rada vlády	49
5.3.	BESIP	49
5.4.	MŠMT	50
5.4.1.	Celoživotní dopravní výchova	50
5.4.2.	Studijní obor Řidič motorových vozidel	50
5.5.	Mateřské školy, Základní školy, Střední školy.....	50
5.6.	Střední školy automobilní.....	50

5.7.	Vysoké školy	50
5.8.	Celoživotní vzdělávání	51
5.8.1.	Autoškoly	51
5.8.2.	Krajská zkušební střediska k získání ŘO	51
5.8.3.	Zkušební komisaři	52
5.8.4.	Účastníci dopravní nehody šetřené PČR.....	52
5.8.4.1.	Poškozený řidič.	52
5.8.4.2.	Řidič viník nebo spoluviník, kterému nebyl zadržen řidičský průkaz. .	53
5.8.4.2.1.	První a druhá zaviněná dopravní nehoda.	53
5.8.4.2.2.	Každá třetí zaviněná dopravní nehoda	53
5.8.4.2.3.	Dobrovolné podstoupení sankci před 3. zaviněnou nehodou.....	53
5.8.4.2.4.	Spoluúčast zaměstnavatele řidiče.....	53
5.8.5.	Podmínky pro vrácení zadrženého řidičského průkazu.	54
5.8.6.	Akreditovaná střediska bezpečné jízdy	54
5.8.7.	Edukátoři dopravní výchovy	54
5.8.8.	Masová média	54
5.9.	Pojišťovny.....	54
6.	ZÁVĚR	55

Úvod

„Výchova je největší a nejtěžší problém, který je možné člověku uložit.“ (I. Kant)

Výsledky dopravní výchovy ovlivňují kvalitu žití každého z nás. V moderní době již nemůžeme dopravní výchovu pojímat pouze jako školní edukaci. Dopravní výchova se stává nedílnou součástí celoživotního vzdělávání, jako klíčového předpokladu bezpečné, a pro většinu z nás také nezbytné, účasti v globalizujícím se dopravním prostředí.

Jedna věc je o problémech dopravní výchovy diskutovat laicky, na základě všeobecných znalostí a „zdravého rozumu“, a jiná jim rozumět vědecky, být odborníkem. Každý si dovede ošetřit lehké zranění, ale se složitější léčbou se obrátí na odborníka – lékaře. Tak i v dopravní výchově má laické usuzování své meze. Na složitější souvislosti „zdravý rozum“ prostě nestačí, je nutné odborné vzdělání, je nutná znalost nahromaděných vědeckých poznatků. Podobně jako právo či medicína i dopravní výchova vyžaduje vysokoškolské vzdělání, má-li být člověk odborníkem. V dopravní výchově je situace o něco obtížnější z toho hlediska, že uplatnění odbornosti představuje schopnost teoretické znalosti a praktické dovednosti předávat nejen v bezpečném edukačním prostředí, ale také v náročnějších simulovaných a reálných dopravních podmínkách.

Tato práce se snaží upozornit na rozsáhlost a složitost problematiky, vč. spolupůsobení vědních disciplín ovlivňující dopravní podmínky a dopravní výchovu. Stručně srovnává jejich střednědobý vývoj v České republice, upozorňuje na některé disproporce a závěrem navrhuje některé změny.

Bakalářskou práci se autor snažil zpracovat na základě zkušeností hybrida: nedokonalého člověka, svědomitého otce, altruisty, pedanta, nadřízeného, podřízeného, žáka, lektora kurzů bezpečné jízdy, učitele autoškoly s kompletním oprávněním, a v neposlední řadě na základě zkušeností „obyčejného“ řidiče.

Je si vědom jisté míry subjektivního a ne zcela vyčerpávajícího zpracování. Také navrhované změny nepokládá za jediné možné a „dobré“ varianty řešení. Přáním autora je rozprout diskuzi vedoucí ke zkvalitnění výsledků dopravní výchovy.

1. Činitelé ovlivňující dopravní podmínky

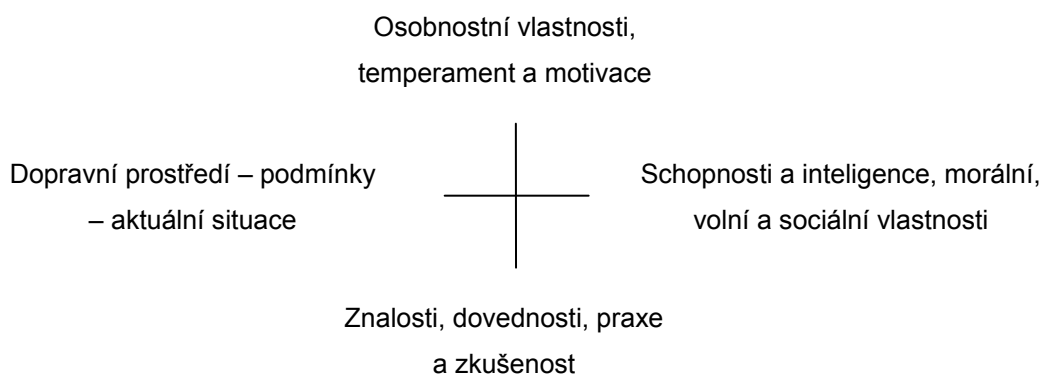
Vycházíme-li z premisy, že se dopravní podmínky mění v čase a prostoru, obvykle dospíváme k všeobecné shodě. Složitější situace nastává s objektivizací poznání co, kdo, kdy, kde, jak, proč a v jaké míře dopravní podmínky vytváří nebo je ovlivňuje. Za klíčový problém lze označit schopnost a ochotu zhodnocovat vědecké poznatky a empirii, které nabývají stále většího významu v souvislosti s rozvojem, dynamikou a globalizační silniční dopravy.

Komplikovanost řešení bezpečnosti silničního provozu pramení již ze samotné různorodosti pojmání dimenze času a prostoru. Čas vyjadřujeme v sekundách, denním či ročním obdobím, nebo v desetiletích. Obdobně je tomu s prostorem, který lze vztahovat na úsek silnice, lokalitu či kontinent.

Řada autorů se snaží uceleně, dostatečně podrobně a současně přehledně znázornit rozsáhlost procesů a vazeb, které dopravní podmínky ovlivňují. Termín „dopravní podmínky“ může být v dalším textu uváděn také jako „dopravní prostředí“ s ohledem na souznačnost souvislostí. Vždy se jedná o sumu aktuálních vlivů (činitelů) působících v určitém čase a prostoru.

Například K. Havlík (2005, s. 15) tyto procesy zobrazuje následovně:

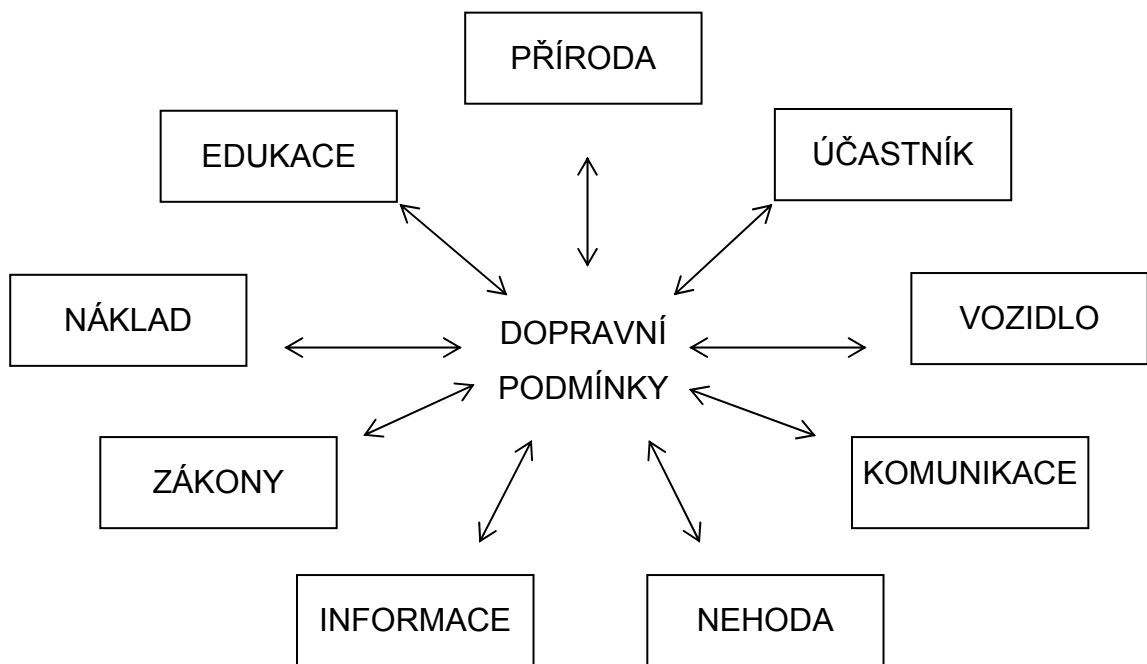
Zdravotní a psychický stav



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

Přestože uvedené grafické znázornění postihuje značnou část procesů ovlivňující dopravní situaci, a autor deklaruje zjednodušenou formulaci, domnívám se, že se nejedná o komplexní pojetí. V neposlední řadě také proto, že obdobně jako v mnoha jiných případech, nereflektuje pedagogiku jako dominantního působitele zhodnocující lidské poznání a empirii.

Navrhuji komplexnější pojetí, ve kterém jednotliví činitelé působí komplementárně, reflektují časoprostor a současně se do jisté míry vzájemně ovlivňují:



Obrázek 2 Interaktivní činitelé působící na DOPRAVNÍ PODMÍNKY.

1.1. Deskripce jednotlivých činitelů

1.1.1. PŘÍRODA

Globální charakteristika:

Z hlediska působení přírody na tvorbu dopravních podmínek mají vliv geografické oblasti, povětrnostní podmínky, denní a roční období, ráz krajiny, osídlení, Měsíc, Slunce apod. Takovéto působení přírody neovlivňuje pouze dopravní podmínky ve smyslu prostředí, ale také působí na psychofyzické procesy řidiče, jak uvádí K. Havlík (2005,

s. 78 - 89). Kromě těchto aspektů je nezbytné mít stále na zřeteli všudypřítomnou flóru a faunu a zejména pak fyzikální zákony, jejichž působení si většina účastníků, zejména řidičů, vůbec neuvědomuje navzdory skutečnosti, že se s nimi seznamovali již v průběhu školní docházky. Rychlost, hmotnost, odstředivá síla, setrvačnost, pohybová energie, tření, prodlevy, účinnost atd. jsou faktory, o kterých má řada účastníků určitou míru představ, ale jejich praktické působení, a to nejen s možnými negativními dopady, si v praktickém životě nepříliš často uvědomuje. Podstatou dopravy je pohyb, který pokud je pod kontrolou, přináší užitek a naopak. Za obecnou příčinu dopravních nehod lze označit nežádoucí působení pohybové energie.

V souvislosti s přírodou má zásadní vliv její symbióza s člověkem, tedy produktu, který z ní vzešel. Ze strany člověka je soužití často zaměňováno za vládnutí. Takovéto počínání v nejrůznějších podobách vede pouze ke krátkodobé iluzi a následným ztrátám.

Národní charakteristika:

Přírodu na našem území lze charakterizovat jako vnitrozemní, členitou, s nevyhraněným krajinným rázem a klimatickými podmínkami, s dostatečně různorodou flórou a se značně domestikovanou zvířenou. Obdobně je tomu i s osídlením, které vytváří velkoměstské až pustinné prostředí. Úroveň ochrany životního prostředí se v posledních letech značně zkvalitnila, především v souvislosti s technickým rozvojem a mezinárodním působením.

Z hlediska způsobilosti účastníků silniční dopravy, zejména řidičů, vyžaduje pohyb v našich přírodních podmínkách široké spektrum znalostí, dovedností a žádoucích postojů. Příkladem nepřiměřeného přizpůsobování přírodních podmínek člověku a přezíravého přístupu člověka přírodě je přemíra chemického ošetření (solení) vozovek, která uměle přetváří zimní podmínky a vede nejen k poškozování přírody, ale i nesprávnému chování řidičů. Řidiči, kteří přizpůsobí jízdu špatným podmínkám, získávají při kvalitativně lepší změně výhodu. Řidiči, kteří spoléhají na uměle vytvořenou dočasnou výhodu, jsou (zejména náhlou) kvalitativně horší změnou zaskočení a z původní výhody se stává závažný problém. V obou případech je chování řidičů výsledkem schopností a vůle akceptovat aktuální situaci.

Změnám dopravních podmínek závislých na působení přírody nelze zabránit, lze se jim pouze přizpůsobit. V mezních případech to znamená nepokračovat v jízdě, resp. se tohoto prostředí vůbec neúčastnit. Spěch, peníze a jiné společenské fenomény, kterým podléháme, nejsou pro přírodu argument.

1.1.2. ÚČASTNÍK

Globální charakteristika:

Za účastníka dopravního prostředí považujeme člověka ve všech jeho podobách a rolích, a obdobně také zvěř (pokrm, mazlíček apod.). Avšak pro účely utváření dopravních podmínek má dominantní vliv člověk, který vjel zvířeti do jeho přirozeného prostředí.

Člověka můžeme v principu členit na jdoucího a jedoucího. Obě kategorie mají mnoho podob a v různé míře zastupují postižené i viníky dopravních nehod. V mnoha případech je postižený sám sobě viníkem nebo spoluviníkem.

Účast v dopravním prostředí je podmíněna příslušnou způsobilostí, která odpovídá aktuální roli. Za hlavní rozdělení rolí lze považovat: **chodec**, **cestující** a **řidič**. Každá způsobilost stanovuje různý rozsah dispozic, objemu znalostí a potřebných dovedností. Procesy k získání způsobilosti jsou ovlivněny především individualitou jedince (kognitivní styl¹ a ostatní dispozice) a kvalitou edukace.

Zvláštní zaměření na řidiče je logickým vyústěním, protože ovládají pohybující se vozidlo. Zjednodušeně lze konstatovat, že čím vyšší pohybové energie řidiči s daným druhem vozidla dosahují, tím vyšší nároky na způsobilost musí splňovat. Pro zajištění bezpečných dopravních podmínek je nezbytné soustavné udržování a ověřování způsobilosti řidiče v rozsahu oprávnění, které mu bylo uděleno zákonnou nebo společenskou normou (např. dospělý a nezletilý řidič jízdního kola).

Mezi parametry, které je nezbytné před získáním a v průběhu přidělené způsobilosti ověřovat patří zejména: zdravotní a psychický stav, rozsah znalostí a dovedností, schopnost řešit nenadálé a nepříznivé situace a v neposlední řadě kvalita postojů, resp.

¹ Svěbytný způsob vnímání a poznávání, individuálně odlišný průběh percepčních, poznávacích a intelektových procesů. Je z části vrozený, a tedy obtížně měnitelný (Průcha et al., 2003, s. 101 – 102).

chování. V případech, kdy účastník nesplňuje požadovanou způsobilost, je nezbytné učinit taková opatření, aby ostatní neohrožoval a sám nebyl ohrožován.

Náročnost získávání, udržování a ověřování způsobilosti účasti musí být přímo úměrná vyvíjejícímu se dopravnímu prostředí.

Dopravnímu prostředí musí také odpovídat přiměřená opatření k zabránění nežádoucí účasti zvěře a její ochraně.

Národní charakteristika:

Účast v dopravním prostředí je podmíněna především respektováním přírodních zákonů, dodržováním zákonů společenských a morální vyspělosti. Naplnění podmínek účasti je výsledek edukace.

Kvalita účasti v tuzemských dopravních podmínkách je značně ovlivněna zliberalizovaným hodnotovým systémem a nedisciplinovaností.

1.1.3. VOZIDLO

Globální charakteristika:

Vozidlo je prostředek vezoucí nějakou formu nákladu. Může být poháněno lidskou nebo jinou silou. Má své specifické jízdní vlastnosti, úroveň aktivní a pasivní bezpečnosti odpovídající době výroby a podléhající limitům působení přírodních zákonů. Jeho funkčnost a bezpečné provozování je podmíněno správnou obsluhou, údržbou a celkovou způsobilostí řidiče. Vozidlo ztrácí v závislosti na čase a míře opotřebení svoji původní užitnou hodnotu a vlastnosti.

Různorodost kritérií, podle kterých vozidla podvědomě vnímáme, naznačují kombinace příkladů a k nim vztažená opozita: soukromé, výdělečné, velké, těžké, sportovní, moderní, výkonné, způsobilé, reprezentativní, atd.

Vozidla jsou konstruována pro specifický způsob užívání a dopravní podmínky. Nedodržování podmínek užívání může mít nepatrné až fatální následky. Srovnajme příklad nenápadných až absurdních rozdílů užívání vozidel ve vzájemně zaměřených dopravních podmínkách: lesnický traktor – silniční osobní automobil – formulový vůz – sněhová fréza – vozidlo záchranné služby – terénní motocykl – trolejbus – vozidlo s ná-

věsem – jízdní kolo – terénní nákladní automobil – zametací vůz – hasící cisternové vozidlo – čtyřkolka.

Je nezbytné mít na zřeteli, že **každý** člověk **nemá dispozice** k řízení jakéhokoli vozidla. Například k řízení jízdního kola nemusí mít dispozice pro narušenou rovnováhu. Snaha (i dlouhodobá) získat způsobilost k řízení motorového vozidla nemusí být vždy úspěšně naplněna nejen z důvodu nekvalitní výuky, ale i pro skrytou indispozici.

Každé vozidlo je v různých dopravních podmínkách ostatními účastníky různou měrou akceptováno.

Při operování s pojmem motorové vozidlo má člověk tendence k postojům, které vycházejí z rozsahu jeho řidičského oprávnění, resp. z jeho subjektivních řidičských schopností a zkušeností.

Národní charakteristika:

Po změně politického systému prudce narostl počet motorových vozidel, především osobních, ojetých dovezených z ciziny. Postupem doby politika státu a hospodářský růst významně přispěly k celkovému zkvalitnění vozového parku a tím i k bezpečnosti.

Přetrvává problematika správného zhodnocování užitných vlastností vozidel, především prvků aktivní a pasívní bezpečnosti. Nežádoucí úpravy především osobních automobilů, motocyklů a nedostatečné využívání nebo přeceňování vyspělých technologií, způsobují zbytečné nehody.

Řízení každého vozidla je limitováno nejen způsobilostí, ale také možnostmi a potřebami jeho řidiče, vyplývající z druhu a účelu užívání toho kterého vozidla (např. vozidlo pro tělesně postiženého řidiče, člankový autobus, vozidlo zimní údržby apod.).

K častému nepochopení (nejedná se o všeobecnou agresivitu, která je snadněji zneužitelná, ale také identifikovatelná u řidičů velkých vozidel) dochází ze strany řidičů osobních vozidel, kterým nebyly řádně vysvětleny možnosti a potřeby řidiče většího a těžšího vozidla. Jedná se například o zkrácení brzdné dráhy, omezení manévrovacího prostoru, neumožnění vyjetí ze zastávky atd. V praxi se zkušenosti řidiče velkého vozidla promítají také do jeho partnerského způsobu jízdy při řízení osobního vozidla.

Tomuto tématu vévodí polemika na nejrůznější společenské i odborné úrovni. Je přirozené, že dominují postoje a vlivy majoritní skupiny držitelů řidičského oprávnění k řízení osobních vozidel, kterým chybí osobní zkušenost s výrazně náročnějším řízením velkých a těžkých vozidel.

Za nežádoucí lze považovat tendence k dichotomii řidičů. Příkladem je poměrně častá vágní prezentace nehod řidičů nákladních vozidel na nejrůznějších úrovních. Obvykle se pod označením řidiči nákladních vozidel rozumí řidiči vozidel s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg. Skutečností ovšem je, že značné množství vozidel s max. přípustnou hmotností pod 3 500 kg spadá do kategorie nákladních vozidel N1², k jejichž řízení postačuje oprávnění pro řízení osobních vozidel.

Neporozumění a disharmonie existuje také mezi řidiči velkých vozidel, například mezi řidiči autobusů a tramvají hromadné dopravy, přestože vezou stejného klienta nezajištěného proti nežádoucímu pohybu.

1.1.4. KOMUNIKACE

Globální charakteristika:

Pozemní komunikace slouží k efektivnímu přemístování účastníků a nákladu prostřednictvím vozidel. S rozvojem dopravy se rozvíjí i komunikace. Členíme je principiálně na dálnice (pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu), silnice (pro běžnou dopravu a chodce), místní komunikace (pro místní dopravu a chodce) a účelové komunikace (veřejně přístupné a nepřístupné).

Komunikace hodnotíme z různých hledisek: množství, kvality povrchu, stáří, vybavenosti, hustoty provozu, nároků na průjezdnost (šířka, výška, poloměr zatáčení, sklon vozovky, nežádoucí předměty v profilu) atd.

Komunikace lze posuzovat také z hlediska vjemů, které vyvolávají. Například kvalitní dálnice vyvolává pocit prostředí určený k závodění. Řidiči tomuto vjemu podléhají bez uvědomění, že na závodní dráze panují zcela odlišné dopravní podmínky (např. jednosměrný provoz, únikové prostory, jednotný druh vozidel, vyloučení ostatních účast-

² Ve stručnosti se jedná o tzv. dodávková vozidla a klasická osobní s dodatečně namontovanou přepážkou oddělující zavazadlový prostor pro možnost odpočtu DPH.

níků, zesílené bezpečnostní vybavení a konstrukce vozidel, přísné dodržování předpisů atd.). Podobně tomu bývá na účelových komunikacích, kde zdánlivě není zapotřebí pozornosti a dodržování předpisů.

Závažným problémem je anticipace stejných dopravních podmínek na následujícím úseku silnice, na který řidič ještě nevidí, nebo které předjímá pod vlivem dopravních podmínek právě probíhajících.

Kvalita komunikací nesouvisí s odpovědností řidičů a obvykle (až na skutečné výjimky) není příčinou dopravních nehod. Rozvojem a kvalitou silniční sítě nelze suplovat řidičskou způsobilost.

Národní charakteristika:

Po změně politického systému se naše země stala tranzitním územím i cílovou destinací. To se negativně projevilo jak nedostatečností, tak opotřebením silniční sítě. Tento jev významně ovlivnil nárůst počtu dopravních nehod a zhoršování životního prostředí.

Tomuto trendu je nezbytné přizpůsobit se nejen ve smyslu rozšiřování a zkvalitňování komunikací, přijímání příslušných hospodářsko-politických rozhodnutí, ale také zkvalitňováním způsobilosti jejich uživatelů.

1.1.5. NEHODA

Globální charakteristika:

Za nehodu lze v dopravním prostředí považovat jakoukoli **újmu** v souvislosti s **pohybem** vozidla. Může mít marginální až fatální následky na přímé účastníky, blízké a celou společnost.

Četnost nehod a míra ztrát je různá v jednotlivých státech i obdobích. Vhodná skladba a interpretace statistických údajů zpřesňují identifikaci příčin dopravních nehod.

Nehoda představuje všeobecně nežádoucí jev, kterému se každá společnost snaží předcházet a minimalizovat jeho následky. K tomu využívá poznatky vědy, empirie a politicko-ekonomický potenciál. V souvislosti s globalizací vznikají mezinárodní

uskupení harmonizující postupy a metody vedoucí ke snižování počtu dopravních nehod.

Přesto, že je nehoda **nežádoucí** jev, poskytuje **příležitost** pacientům, zaměstnancům a zaměstnavatelům.

Národní charakteristika:

V 80. letech minulého století byla úroveň dopravní nehodovosti v tehdejšímu Československu na srovnatelné úrovni s nejnávštějšími státy. Po změně politického systému v r. 1989 došlo k výraznému nárůstu počtu nehod a jejich následků. Dosavadní opatření, akcentující represí a technická řešení, nenaplnila očekávané výsledky.

Ve srovnání s vyspělými státy nemají naši řidiči dobrou pověst a ve statistikách zaujímáme spodní příčky.

1.1.6. INFORMACE

Globální charakteristika:

Informace jsou podstatou veškerého lidského **bytí**, obdobně jako přírodní zákony. Mají nejrůznější charakter: globální, lokální, místní; trvalé, přechodné, aktuální; externí, interní, niterné; veřejné, osobní; přímé, zprostředkované; úplné, neúplné, žádné; přesné, nepřesné, klamné; převzaté, získané vlastním potencionálem, smíšené; všeobecné, specifické, vědecké; technické, ekonomické, politické, biologické, sociální, závazné, redundantní, patologické apod.

S využitím informací souvisí mj. dostupnost, rychlost a správnost jejich vyhodnocení, interpretace a schopnost zhodnocení, resp. reakce na ně. Jsou motorem složitých procesů u jednotlivců, skupin i společností. V dopravním prostředí je na informacích závislý především řidič pohybujícího se vozidla.

Informace vnímáme pomocí **smyslů** a největší objem (a také únavu) zprostředkovává zrak. Nezastupitelnou úlohu však mají sluch, čich a především hmat, kterým společně s rovnovážným ústrojím vnímáme (nežádoucí) pohyby vozidla.

Je tedy zjevné, že informace potřebné k bezpečné jízdě shromažďujeme nejen před jízdou, ale i během jízdy z vnějšího, vnitřního i niterného prostředí.

Bezpečná jízda je ovlivněna dobrou znalostí potřebných předpisů, společenských norem a přírodní charakteristiky v místě tranzitu.

V průběhu jízdy musí řidič zpracovávat informace od sdělovačů ve vozidle, se kterými je důvěrně obeznámen. Kromě toho také musí nepřetržitě vnímat veškeré dění před, za, nad, pod a kolem vozidla, což je zvláště obtížné v neznámém prostředí.

V globálním prostředí nabývají stále většího významu průběžné informace o dopravních podmínkách na trase, nebo pracovní informace.

Přes veškeré technické vymoženosti je stále třeba zjišťovat informace o technickém stavu vozidla před, během a po jízdě prostřednictvím přímé osobní kontroly.

V případě neúplných, nezřetelných nebo varovných dopravních informací je nezbytné zpomalit, resp. zastavit vozidlo způsobem, který neohrozí ostatní účastníky. Přitom je třeba učinit taková opatření, aby nevznikla dopravní nehoda. Tento proces představuje poskytování informací ostatním účastníkům.

Přemíra informací nebo nevhodné informace jsou z hlediska výkonu řidiče nežádoucí, proto je nezbytná jejich regulace.

Národní charakteristika:

Svoje specifické chování má náš národ i v oblasti nakládání s informacemi vztahující se k dopravním podmínkám. Patologické chování na úrovni všech působitelů (tedy nejenom samotných účastníků silničního provozu), které ovlivňuje dopravní prostředí, má znaky různé míry deviace, která v některých případech přechází do normality.

Jedná se například o informace o dopravních přestupcích známých osobností podávané způsobem, který takovéto chování neodsuzuje, ale naopak posiluje jeho výjimečnost (negativní paradigma). Případně se jedná o zamlčování příčin, které se těmto osobnostem staly osudnými.

Stále rozšířenější je neinformování o úmyslu změnit směr jízdy pomocí směrových ukazatelů (blinkrů).

K narůstající tendenci patří rovněž užívání alkoholu a jiných psychotropních látek, které snižují kvalitu percepce informací smyslovými orgány. Obdobně je tomu také při poslechu hlasité hudby.

Národním zvykem je znamení protijedoucích řidičů o probíhající silniční kontrole. Tuto falešnou solidaritu významnou měrou podporují mnohé soukromé rozhlasové stanice s cílem zvýšit svoji sledovanost. Z pedagogicko-psychologického hlediska je rovněž těžko pochopitelná zákonná povinnost policistů informovat o probíhající kontrole. Uvedené protichůdnosti jsou v přímém rozporu se zájmy společnosti, přesněji se zájmy samotných účastníků silničního provozu, protože člověk - řidič se chová **zodpovědněji**, pokud si **není jist** (nemá informace), zdali je kontrolován. Tento princip je po tisíciletí úspěšně uplatňován v náboženské výchově: Pán Bůh (příroda) tě vidí!

Rovněž rádoby tuningové úpravy způsobující snížení účinnosti osvětlení či viditelnost z vozidla, případně pronikavé modrofialové svítidly rozostřující vidění protijedoucích řidičů, jsou běžným jevem, jehož důsledkem je nedostatek, resp. nadbytek informací.

Pro názornost uvádím specifický příklad, ze kterého lze odvodit význam a působení informací na řidiče všech vozidel. Za specifický lze označit proto, že se s těmito vozidly na silnicích běžně setkáváme, ale většina z účastníků nezná nebo si neuvědomuje potřebné souvislosti.

Příklad:

Řidič moderní 50 tunové tramvaje (vlaku v ulicích) pro přepravu 230 cestujících, shromažďuje informace z dopravního prostředí obdobně jako ostatní řidiči s vědomím, že výrazně nižší adheze mezi kovovými koly a kolejnicemi mu neumožňuje zastavit na stejné dráze, ani vyhnout překážce. Také si je vědom 40 metrové délky, která jej limituje při jízdě křižovatkami a kolem ostatních účastníků.

Trvale vyhodnocuje, zdali řidič silničního vozidla neopomněl vypnout znamení o směru jízdy, nebo naopak, jestli mu nehodlá zkřížit směr jízdy bez znamení. To vše s vědomím, že v případě nouzového brzdění dojde s největší pravděpodobností ke zranění cestujících, kteří za jízdy nejsou připoutáni a drží se chabě nebo vůbec.

Navíc musí sledovat technická zařízení specifická pro provoz drážních vozidel, jako trolejové vedení vč. křížení, postavení výhybek apod. Kromě informací z vnějšího prostředí, zpracovává informace z kabiny řidiče a prostoru cestujících v reálném čase (tady a teď) přímo svými smysly, nebo zprostředkované řadou sdělovačů, včetně televizních kamer a hlášení dispečinku o změnách trasy, počasí apod. Zpětně poskytuje informace dispečinku a cestujícím, kterým rovněž poskytuje služby v podobě prodeje jíz-

denek, asistence s kočárky a invalidními vozíky. Chrání cestující před nežádoucími osobami a psy bez náhubku, nepřetržitě porovnává jízdní dobu s jízdním řádem atd. Podmínkou veškeré činnosti řidiče je kontrola informací o svém organizmu a naplňování jeho potřeb.

To znamená, že řidič nepřetržitě selektuje a stanovuje priority přicházejících informací, vyhodnocuje jejich relevantnost a určuje další bezprostřední nakládání s nimi.

Řidič tramvaje je pod trvalou kontrolou cestujících a musí čelit často neobjektivním stížnostem (informacím) ve smyslu zpoždění, předčasného uzavření dveří apod. Posuzuje informace o hodnocení svého pracovního výkonu zaměstnavatelem, resp. účastníky silničního provozu a sdělovacími prostředky. Tato hodnocení (informace) srovnává v rámci státu i mimo něj prostřednictvím odborně i laicky zaměřených masových médií.

Pravidelně se podrobuje odborné edukaci (informace přijímá) a ověřování odborné a zdravotní způsobilosti (informace poskytuje).

Je nezbytné si uvědomit, že nejen v uvedeném příkladu kvantita a kvalita informací ovlivňuje řidičův výkon, psychosomatickou zátěž a postoje.

1.1.7. ZÁKONY

Globální charakteristika:

Zákony a jejich působení v principu rozdělujeme na přírodní a společenské. Přírodní zákony jsou jednoznačné, neměnné a indiferentní jakémukoli lidskému osudu. Nastolují bez výjimky pevný řád, který nelze ovlivňovat, měnit nebo obcházet, jak je tomu v lidských společnostech. Nerespektování přírodních zákonů vede dříve či později ke zmaru.

Společenské zákony se konstituují současně s rozvojem společnosti. Vyplývají z vědy, empirie, statistik, ekonomiky a aktuálních potřeb. Určují pravidla, řád a normy, jejichž úkolem je chránit zájmy příslušníků dané společnosti a mají různou míru závaznosti. Jejich dodržování je kontrolováno nejrůznějšími způsoby a prostředky. Při porušení zákonů je využívána široká škála sankcí v nejrůznějších podobách.

Lze konstatovat, že čím vyšší je úroveň společenských norem, tím méně je potřeba vymezovat a zpříšňovat normy právní. Tvorba zákonů a jejich vymahatelnost je ovlivňována také působením mezinárodního práva. Přesto, že se v rámci globalizace normy sbližují, má každá společnost sociální a právní normy odlišné, které je nezbytné respektovat.

Společenské zákony zpětně reagují na situace, které nastaly a přiměřeně predikují očekávané. Jejich účelem není popsat a stanovit řešení všech možných variant situací. Sestavit takový předpis by bylo prakticky nemožné a pro svoji obsažnost a nepřehlednost by se mýjel účinkem. Čím více je předpis vymezen, tím více poskytuje prostor pro zneužití v duchu „co není zakázáno, je dovoleno“. Předpisy bez kultury pozbývají funkčnost, protože kultura je konstituována sdílenými hodnotami majoritní společnosti. Nikoli společenstvími či jednotlivci s partikulárními zájmy. Nezbytným předpokladem respektování předpisů je také jejich kvalita (smysluplnost) a způsob nakládání s nimi.

Národní charakteristika:

V souvislosti se změnou společenského řádu po roce 1989 výklad svobody a demokracie v naší zemi způsobil významné porušování stávajících zákonů a jejich četné změny. Došlo ke změně hodnotových měřítek, akcentující časovou úsporu, finanční zisk a méně zodpovědný způsob života. To vše se negativně projevilo významným nárůstem dopravních nehod a jejich následků.

Dosavadní snahy o nápravu se soustředí především na právní nástroje a technická řešení, která mají pozitivně ovlivňovat chování účastníků silničního provozu. Lze konstatovat, že odborný rozvoj vyučujících podílejících se na dopravní výchově je suplován předpisy, pokyny, metodikami apod. Četnost změn právních předpisů upravující podmínky provozu na pozemních komunikacích a získávání řidičské i učitelské způsobilosti způsobily, že se pod vlivem časové úspornosti převážná část edukace soustředí na pouhou znalost a změny předpisů, nikoli na jejich obsahový význam. Samostatným problémem je schopnost a ochota dodržovat předpisy v reálných dopravních podmínkách, čemuž přispívá i nezdravé psychosociální klima dopravního prostředí.

Dozor nad autoškolami a akreditovanými školicími středisky se soustředí spíše na dodržování správních předpisů, nikoli na pedagogickou zdatnost vyučujících a úroveň dosahovaných cílů.

Jeden z příkladů disharmonie předpisů spočívá v povinnosti učitele výcviku řidičů. Jak uvádějí Kopecký a Pavlíček v učebnici pro policisty *Dopravně bezpečnostní činnost* (2006, s. 142), učitel **je a není** povinen podrobit se vyšetření zkoumající jeho psychickou způsobilost. Na rozdíl od řidiče, resp. žadatele, kterého vyučuje (příloha č. 2 Rozpor v povinnosti učitele výcviku řidičů podrobit se psychologickému vyšetření a vyšetření elektroencefalografem). Tento stav může mít i další negativní pedagogicko – psychologické dopady, které rozebírám dále v textu.

1.1.8. NÁKLAD

Globální charakteristika:

Slovo „doprava“ vyjadřuje přemístování, které má různou podobu. Může se jednat o přemístování samotného člověka prostřednictvím chůze, ale ve spojení s termínem „silniční doprava“ se jedná především o přemístování prostřednictvím kolového vozidla poháněného nějakou silou. Buď silou lidskou (jízdní kolo) nebo zvířecí (potahové vozidlo) a ostatní silou (vozidla poháněná nejrůznějšími motory).

Z uvedeného tedy vyplývá, že každé vozidlo veze nějakou formu nákladu za působení přírodních, ale nezbytně také společenských zákonů (řádu, norem). Z hlediska přírodních zákonů působí na náklad nejen klimatické a ostatní podmínky, ale zejména fyzikální zákony.

V základním členění náklad rozlišujeme jako živý nebo materiální. Živý náklad členíme na zvěř a člověka, přičemž každý náklad (bez výjimky) je v interakci s ostatními činiteli působící na dopravní podmínky.

Pro názornost si uveďme některé příklady nákladu: jaderné palivo, cestující, pilot F1, dítě – cyklista, cement, ministr, klády, tandemista, potraviny, dobytek, poklad, deštník, kyselina, siláž, výbušnina, psík, nevěsta apod.

Nejen na vozidla, ale také na přemístovaný náklad, trvale působí (kromě ostatních vlivů) pohybové zákony. Lze konstatovat, že neznalost působení pohybových zákonů, resp. neschopnost aplikace v dopravním prostředí, je jednou z dominantních příčin dopravních nehod.

Národní charakteristika:

V již zmiňovaných 80. letech minulého století, tedy v době, kdy na našich silnicích panovala relativně uspokojivá situace s ohledem na dopravní bezpečnost, byl kladen velký význam na dlouhodobou systematickou přípravu profesionálních řidičů k získání způsobilosti přepravovat větší objem nákladu nejrůznějšího charakteru v závislosti na vzdálenost a dopravní podmínky (profesní růst). Tato doba byla rovněž počátkem systematického užívání bezpečnostních pásů, bránícím nežádoucím účinkům pohybové energie.

Po roce 1989 narostl objem přemísťování jak živého, tak i materiálního nákladu. Zatímco naše společnost doháněla v tomto odvětví evropský standard, rozpadl se dobře fungující a srovnatelný dopravně vzdělávací systém, při neměnném působení miliony let platných přírodních (tedy i pohybových) zákonů.

To vyústilo k významnému zhoršení dopravně-bezpečnostních podmínek za přispění některých nekompetentních rozhodnutí působitelů. Za jeden z příkladů lze považovat udělení (a také využívání) výjimky učitelů řízení motorového vozidla z povinnosti poutat se při jízdě. Tuto výjimku lze interpretovat jako povolení působení přírodních sil na žáka (náklad), ale zákaz jejich působení na učitele (náklad). Nevhodnost a možné důsledky této zákonné úpravy, která je v přímém rozporu s proklamovanou kampaní „Nemyslíš, zaplatíš“, uvádím dále v textu.

1.1.9. EDUKACE

Globální charakteristika:

Lidské vědění a um, stejně jako výchova, jsou rozvíjeny a přenášeny z generace na generaci. Kvalita těchto procesů je přímo úměrná zhodnocováním pedagogiky v praxi. Současně je pedagogika ovlivňována jinými vědami, například filozofií, psychologií, sociologií, ekonomií, kulturní antropologií nebo kybernetikou. O složitosti procesů vycházejících a působících na pedagogiku svědčí také dialektika a užívání nástrojů pedagogiky v různých společnostech, oborech a činnostech.

Jak uvádí J. Průcha v monografii *Přehled pedagogiky* (2006, s. 16 - 18) moderní pojetí pedagogiky navazuje na klasické pojmy výchova a vzdělávání a zavádí pojmy nové: edukace, edukační realita, edukační prostředí, edukační klima, školní edukace atd.

„Edukační procesy (zkráceně: **edukace**) jsou takové činnosti lidí, při nichž se nějaký subjekt učí a jiný subjekt (nebo technické zařízení) mu toto učení zprostředkovává, tj. vyučuje. Tedy např. když se dítě učí za instruktáže babičky zavazovat si tkaničky u bot nebo když studenti lékařství sledují na monitoru průběh operace komentovaný zkušeným odborníkem...

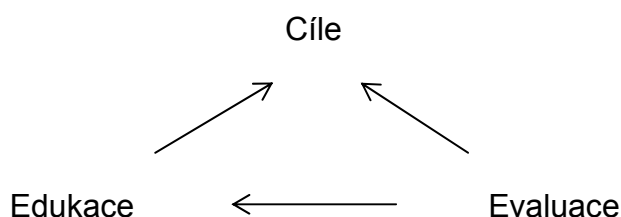
...Bez pojmu **vzdělávání** se však neobejdeme. Je běžný i mimo pedagogickou teorii v jiných oborech – používá se v komunikaci o politických, ekonomických a sociálních záležitostech společnosti, ve školské legislativě a administrativě, v masových médiích a jinde. A je tu ještě jiný, odborný důvod: Termín vzdělávání se nekryje s obecným pojmem edukace, nýbrž označuje to, že jde o specifickou edukaci, která (a) je obvykle dlouhodobá a institucionalizovaná (probíhá ve vzdělávacím zařízení), (b) realizují ji profesionální edukátoři (učitelé, instruktoři, lektori aj.), (c) je obvykle legislativně vymezena co do svého průběhu a produktu (např. délka jednotlivých úrovní vzdělávání, požadované zkoušky, diplom, certifikát o absolvování výcviku).“

Protože se jedná o poměrně složitou a relativně novou problematiku vyžadující zevrubnější studium, vnímejme pojmy **edukace** a **vzdělávání** jako **součást výchovy** s odkazem na uvedenou literaturu.

Nezbytnou součástí hodnocení edukační reality je pedagogická **evaluace**, kterou rozvádí J. Průcha (2006, s. 124 – 131): „...Je to zjišťování, analýza a vyhodnocování toho, co potřebují vzdělávající se subjekty od určitého typu edukace. Těmito subjekty jsou jednotlivci, skupiny populace (např. příslušníci určité profesní nebo etnické skupiny), instituce, obce aj. ...Evaluaci vzdělávacích potřeb se přikládá velká důležitost zejména v oblasti odborného vzdělávání. Vzdělávací potřeby pro výkon určitých profesí zjištěné výzkumem (např. dotazováním zaměstnavatelů, co vyžadují od absolventů škol) se porovnávají s existujícími programy profesní přípravy, a tyto programy mohou být v důsledku toho přizpůsobovány potřebám. Potíž je v tom, že pro některé oblasti edukace je možno evaluaci potřeb realizovat – např. v profesním vzdělávání zaměstnanců určitého podniku, kdežto pro jiné oblasti edukace je to velmi nesnadné... Problém je také v tom, jak vyhodnocovat vzdělávací potřeby příslušných subjektů (kteří často nedokážou své vlastní potřeby identifikovat) ve srovnání s reálnými vzdělávacími potřebami (zaměstnavatelů, státu)“.

Z uvedeného tedy vyplývá, že zkvalitnění systému DOPRAVNÍ PODMÍNKY je podmíněno také činitelem (subsystémem) EDUKACE, jehož kvalita je ovlivněna smysluplnými a reálnými cíly. Za povšimnutí stojí metody vytyčování cílů, jak je uvádí H. Filová (Švec et al., 2003, s. 22 – 31). Správnost cílů a funkčnost edukace směřující k dosažení těchto cílů je ověřována evaluačními procesy. Ke zkvalitnění **dopravních podmí-**

nek je nezbytná také **supervize** samotné **evaluace**, jak znázorňuje příklad systému vzdělávání na obr. 3.



Obrázek 3 Zajištění funkčnosti interaktivního činitele edukace na úrovni žák, edukátor, evaluátor, instituce.

Pojem EDUKACE je třeba vnímat ve dvou rovinách: odborná a laická. Odborná (cílená, sofistikovaná a institucionalizovaná) edukace již byla zčásti popsána. Je ale nezbytné mít na zřeteli účinek neoborné edukace, která významnou měrou může ovlivňovat nejen samotné účastníky dopravního prostředí, ale také ostatní působitele na dopravní podmínky. Jedná se o nevhodné působení sociálních, ekonomických, kulturních, politických a jiných vlivů.

Nežádoucí edukace může obsahovat prvky neobornosti, neuvědomělosti či dokonce záměrné patologie. Je charakteristická tím, že vůbec nebo jen částečně akceptuje didaktické principy uvedené v příloze č. 1.

Edukaci je tedy třeba akceptovat jako fenomén charakteru trvalého „všelidského“ působení v čase a prostoru.

Národní charakteristika:

Jak uvádí K. Stibor (Čačka et al., 1975, s. 4 – 18), významným počinem ke snižování dopravní nehodovosti bylo v naší zemi (tehdy ČSR) v r. 1969 ustavení výkonného orgánu Českého výboru pro bezpečnost silničního provozu – BESIP:

„U nás je BESIP, jako zástupce Českého výboru pro bezpečnost silničního provozu, vrcholovou organizací, která řídí, koordinuje, a zajišťuje finanční podporu pro veškerou dopravní výchovu na území ČSR“.

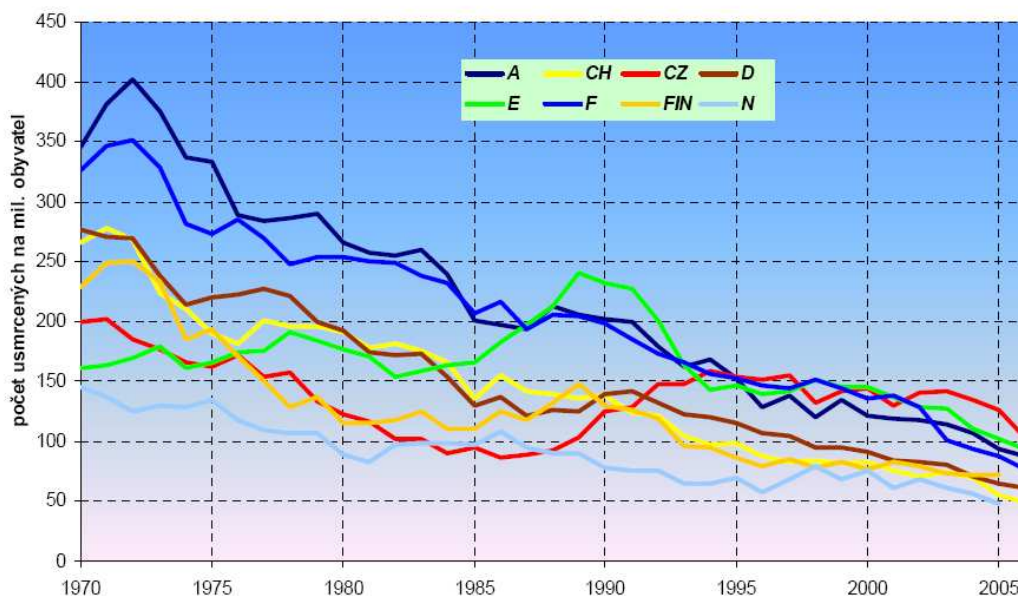
Pozitivní výsledky této činnosti s přihlédnutím na specifickou tehdejšího státního, hospodářského a politického uspořádání lze rozčlenit na tyto zásadní působitele:

- Soustavná dopravní výchova dětí a mládeže ve školním a mimoškolním prostředí, jak ji prezentuje M. Valešová (1983);
- Déletrvající a vícefázová příprava žadatelů řidičského oprávnění (dále jen ŘO) sk. B při uplatňování didaktických principů, jak ji uvádějí J. Hoskovec et al. (1972);
- Institucionalizované autoškolení a proloužení způsobilosti jejich učitelů;
- Předvojenská příprava řidičů nákladních vozidel a následná dvouletá praxe v přísných a náročných podmínkách;
- Profesní růst řidičů z povolání a jejich pravidelné zdokonalování a ověřování způsobilosti;
- Činnost Krajských dopravních středisek;
- Pravidelné zdokonalování a ověřování způsobilosti tzv. řidičů referentů;
- Respekt policie (tehdy Veřejné bezpečnosti) a vymahatelnost práva;
- Jednotná výchova ke společenským hodnotám.

Sedmdesátá léta minulého století lze označit za plodné období dopravní výchovy, jejíž účinky se pozitivně projevily v následujících letech, což je patrné ve srovnání s ostatními evropskými státy, jak znázorňuje graf 1.

Zatímco v období kolem r. 1985 patřil náš stát k evropské špičce v bezpečnosti silničního provozu, po změně politického systému v r. 1989 jsme „dosáhli“ protipólu. Lze usoudit, že kromě ostatních negativních vlivů, tomuto jevu významnou měrou přispěla destrukce stávajícího edukačního systému a neschopnost vybudovat moderní edukační systém, akceptující nové společenské podmínky.

Graf 2. 2 - Dlouhodobý vývoj počtu usmrcených na pozemních komunikacích na mil. obyvatel v evropských zemích (Zdroj dat:IRTAD)



Graf 1 Zdroj CDV: ANALÝZA DOPADŮ ZÁKONA č. 411/2005 Sb. A SOUVISEJÍCÍCH PŘEDPISŮ NA DOPRAVNÍ NEHODOVOST SRPEN 2007 (s. 13).

1.2. Shrnutí

ČINITELÉ (subsystémy) působící na DOPRAVNÍ PODMÍNKY (systém) mají nepřehledné množství variant, které se vzájemně kombinují.

Výsledná kombinace jednotlivých variant činitelů vytváří dopravní podmínky, které odpovídají aktuální době a místu jejich působení (tady a teď).

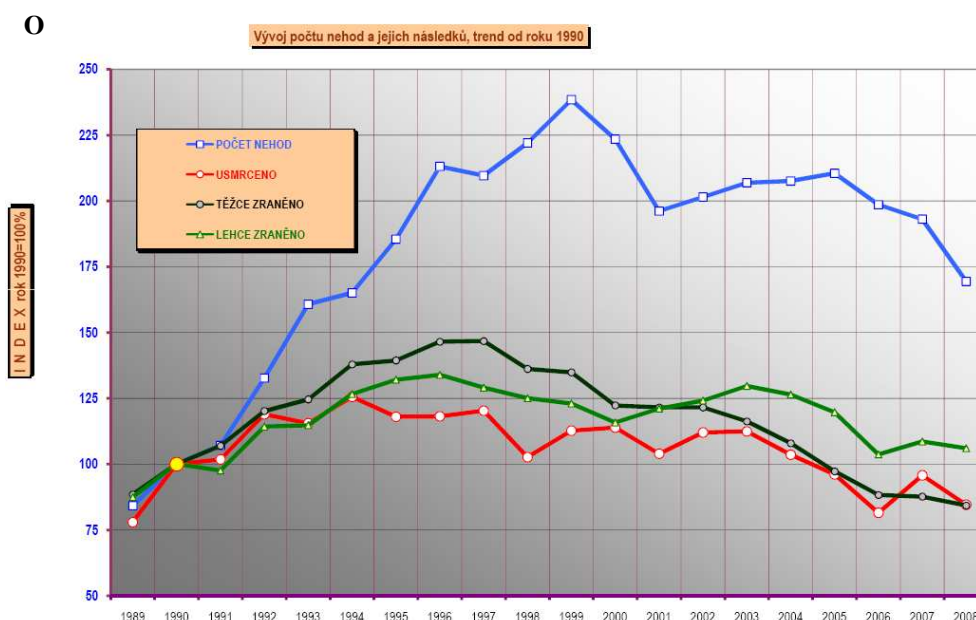
Na působení dopravních podmínek musí být účastníci, zejména pak řidiči, trvale připraveni. Kvalita připravenosti je úměrná dispozicím a edukaci účastníků, náročnosti evaluačních procesů a ostatním opatřením k zajištění bezpečnosti silničního provozu.

Lze konstatovat, že elementární příčinou dopravních nehod je neznalost, nepochopení nebo nerespektování souvislostí, a to na úrovni přímých účastníků a ostatních působitelů.

2. Statistiky dopravních nehod v České republice

Mezi standardní analytické metody vývoje dopravní nehodovosti patří vyhodnocování statistických údajů. Z hlediska údajů o počtu a příčinách dopravních nehod slouží prakticky jediný oficiální zdroj – Policie ČR, která Statistiky dopravních nehod za leden až prosinec 2008 uveřejňuje na svých internetových stránkách, které jsou také zdrojem dalšího výkladu. [cit. 20. února 2009]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statisticky-prehled-nehodovosti-649309.aspx>>.

2.1. Dlouhodobé srovnání vývoje a následků dopravních nehod



Graf 2 Vývoj počtu nehod a jejich následků, trend od roku 1990.

Z údajů je patrné zavedení bodového systému, který však záhy pozbyl svůj nástupní účinek. Z uvedeného grafu, a také z ostatních dostupných informací, není dostatečně zjevné v jaké míře je klesající trend následků dopravních nehod způsoben kvalitnějšími vozidly a komunikacemi, kvalitou edukace řidičů, změnami metodiky sledování statistických údajů, případně jinými příčinami.

2.2. Rozbor nehodovosti v r. 2008

<i>Druh vozidla</i>	<i>závažnost nehod rok 2008</i>	<i>závažnost nehod rok 2007</i>	<i>závažnost nehod rok 2006</i>
<i>Malý motocykl</i>	15,2	13,3	12
<i>Motocykl</i>	38,0	38,7	41,3
<i>Osobní automobil</i>	6,9	6,3	5,1
<i>Nákladní automobil</i>	4,2	5,1	3,9
<i>Autobus</i>	4,0	4,3	7
<i>Traktor</i>	9,3	9,6	2,6
<i>Jízdní kolo</i>	19,6	28,1	18,4

Tabulka 1 Závažnost nehod u vybraných druhů vozidel.

Jak autoři uvádějí, nejhorší situace je u motocyklů, kde na 1 000 nehod připadá 38 usmrcených osob. U nehod zaviněných chodci má tento ukazatel hodnotu 25,1 usmrcených.

Relativní blízkost údajů osobních a nákladních vozidel a autobusů je nezbytné srovnávat s celkovými počty nehod, nikoli pouze s přepočtem na 1 000 nehod. Určitá nepřesnost je v údajích „Nákladní automobil“, která souvisí s kategorií nákladních vozidel N1, které obvykle řídí řidiči s ŘO pro osobní vozidla.

<i>Osobní automobily objemová třída - rok 2008</i>	<i>Počet nehod</i>	<i>tj. %</i>	<i>Počet usmrcených</i>	<i>tj. %</i>	<i>Rozdíl usmrcených</i>	<i>závažnost</i>
<i>do 1 l</i>	2905	2,9	28	4,1	-5	9,6
<i>1,1 až 1,4</i>	39147	39,1	245	35,7	-15	6,3
<i>1,5 až 1,9</i>	40224	40,2	295	43,0	-5	7,3
<i>2 až 3</i>	16821	16,8	109	15,9	-11	6,5
<i>nad 3 litry</i>	1082	1,1	9	1,3	1	8,3
CELKEM	100 179		686			

Tabulka 2 Členění nehod a usmrcení – kategorie osobní automobily.

Nákladní automobily hmotnostní třída; rok 2008	Počet nehod	Usmrceno	Rozdíl usmrčených
do 3,5 t	13 106	54	-14
3,6 až 10 tun	4 633	15	-9
nad 10 tun	8 588	41	-14
nezjištěno	514	0	-6
<i>celkem</i>	26 841	110	-43
<i>z toho NA nad 3,5 t</i>	13 221	56	-23

Tabulka 3 Členění nehod a usmrcení – kategorie nákladní automobily.

Autoři v popisu kategorie nákladní automobily uvádí:

„Nejvíce nehod zavinili řidiči nákladních automobilů kategorie do 3,5 t (necelých 49% z celkového počtu) a na jimi zaviněné nehody připadá nejvíce usmrčených – 54 osob (tj. 49% z celkového počtu)“.

U tab. 2 byly údaje doplněny o souhrny, tak jak je autoři uvádějí v kategorii nákladní automobily. Z porovnání údajů z tab. 2+3 je patrné, že majoritními viníky dopravních nehod s nejtragičtějšími následky jsou řidiči s oprávněním k řízení osobních automobilů, u kterých je přezkoumávání zdravotní způsobilosti k získání ŘO spíše formální a po získání oprávnění nepodléhají žádné povinnosti zdokonalování. Tato skutečnost se obdobně vztahuje také na tzv. „řidiče referenty“ a OSVČ, z důvodu nových, vágně formulovaných předpisů.

Nebezpečný je vzrůstající trend počtu dopravních nehod na přechodech, jak uvádí následující tabulka:

rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<i>počet nehod</i>	446	938	893	758	869	846	816	952	959
<i>usmrceno osob</i>	7	30	32	19	20	21	16	14	22
<i>těžce zraněno</i>	131	210	234	182	210	192	197	188	235
<i>lehce zraněno</i>	374	736	658	592	677	651	639	748	727
<i>nezraněno</i>	8	15	16	14	17	23	17	51	41

Tabulka 4 Počty a následky nehod na přechodech pro chodce.

Tento trend již nelze přičítat nevhodnému působení masových médií, z nichž některá mylně informovala o tzv. „absolutní“ přednosti chodců na přechodech v době zavedení nového předpisu.

Následující tabulky zobrazují deset nejčtenějších a nejtragičtějších příčin dopravních nehod řidičů motorových vozidel:

pořadí	DESET nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel; rok 2008	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	27 119
2.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	24 961
3.	nesprávné otáčení nebo couvání	14 845
4.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	10 359
5.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	9 383
6.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	7 040
7.	nezvládnutí řízení vozidla	6 416
8.	jiný druh nesprávné jízdy	6 372
9.	vjetí do protisměru	4 780
10.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 296

Tabulka 5 Deset nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel.

Tabulka 6 Deset nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel.

pořadí	DESET nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel; rok 2008	počet usmrčených osob
1.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	184
2.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	117
3.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	89
4.	vjetí do protisměru	75
5.	nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	61
6.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	47
7.	kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění	44
8.	nezvládnutí řízení vozidla	37
9.	jiný druh nepřiměřené rychlosti	37
10.	nedání přednosti upravené dopravní značkou " STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	24

Souhrnně lze konstatovat, že nejčastějšími příčinami nehod bylo nesprávné **chování** a **nezvládnutí** řízení motorového vozidla. Ve většině případů šlo tedy o **cílené** počinání řidiče v rámci jeho **hierarchie hodnot**, nikoli selhání, proti kterému nikdo nejsme imunní. Tomuto konstatování odpovídá i přehled o druzích nehod a jejich následcích:

druh srážky; rok 2008	Počet nehod	Rozdíl	Počet usmrcených	Rozdíl	Závažnost nehod
s jedoucím vozidlem	85 848	-12 930	422	-39	4,9
s vozidlem zaparkovaným	26 150	-4 125	10	-3	0,4
s pevnou překážkou	24 031	-2 575	267	-35	11,1
s chodcem	4 010	-214	203	11	50,6
se zvířetí	7 507	-1 026	2	-3	0,3
s vlakem	221	-22	24	2	108,6
Havárie	9 099	-1 003	55	-60	6,0
jiný druh nehody	3 510	-465	9	-4	2,6

Tabulka 7 Druhy nehod a jejich následky.

Za pozornost stojí údaje o nehodách se zvířetí, která stále ještě není přiměřeně akceptována nejen z hlediska ochrany přírody, ale také z hlediska obsahu výuky v autoškolách.

Nepochybně zajímavé by bylo srovnání počtu srážek s vlakem a tramvajemi s ohledem na podobnou specifíčnost těchto kolejových vozidel, jejichž řidiči nemohou účinně bránit střetu se silničními vozidly.

Při srovnání místa nehody tradičně vycházejí jako nejbezpečněji dálnice s relativní nenáročností na schopnosti řidiče, spočívající zejména v jednosměrné (převážně přímočaré) jízdě, dostatečné šířce vozovky, mimoúrovňovým křížením, prioritní údržbě, vyloučením chodců a nemotorových vozidel:

MÍSTA NEHOD

Místo nehody rok 2008	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných	Hmotná škoda v mil. Kč
V OBCI	115 958	393	1 990	13 970	4 606,90
Index rok 2007=100%	87,5	102,9	95,8	98,5	90,7
MIMO OBEC	44 418	599	1 819	10 806	3 134,50
Index rok 2007=100%	88,4	80,8	96,6	96,5	92,5
z toho DÁLNIČE	4 484	29	85	562	494,4
Index rok 2007=100%	90,8	64,4	110,4	95,3	94,2

Tabulka 8 Místa nehod a jejich následky.

Chování chodců a jejich viditelnost jsou důležité faktory sebeohrožování, jak dokazuje tato tabulka:

druh komunikace; rok 2008	Počet usmrčených	z toho v noční době	tj.% v noci
<i>Dálnice</i>	3	3	100,0
<i>Silnice I.třídy</i>	63	43	68,3
<i>Silnice II.třídy</i>	45	30	66,7
<i>Silnice III.třídy</i>	25	13	52,0
<i>Komunikace sledovaná</i>	33	23	69,7
<i>Komunikace místní</i>	31	10	32,3
<i>Účelová komunikace</i>	3	0	0,0
Celkem	203	122	60,1

Tabulka 9 Počty usmrčených chodců na jednotlivých druzích komunikací při různé viditelnosti.

Policie ČR v roce 2008 šetřila celkem 160 376 nehod, při kterých bylo 992 osob usmrceno, z toho bylo:

360 řidičů osobních automobilů	7 spolujezdců na motocyklech
210 chodců	4 spolujezdci v nákladních automobilech
181 spolujezdců v osobním automobilu	2 řidiči pojízdných pracovních strojů
101 řidičů motocyklů	2 řidiči mopedů
77 cyklistů	1 jezdec na koni
38 řidičů nákladních automobilů	1 strojvedoucí
8 řidičů malých motocyklů	

Tabulka 10 Kategorizace usmrčených účastníků silničního provozu.

Policie ČR eviduje 7 252 nehod (tj. 4,8% z celkového počtu) zaviněných pod vlivem alkoholu, při kterých eviduje 80 usmrčených a 2 972 zraněných osob. Oproti roku 2007 je počet nehod nižší o 214 (tj. o 2,9%), počet usmrčených je vyšší o 44 osob, tj. o 122% a počet zraněných je nižší o 41 osob (tj. o 1,4%). Na tyto nehody připadá 8,1% z celkového počtu silničních obětí a znamená to, že v průměru téměř každá 12. osoba byla usmrcena při nehodě zaviněné pod vlivem alkoholu. Počet usmrčených při těchto nehodách je nejvyšší za posledních 5 let.

Společenská nebezpečnost účasti v dopravním prostředí pod vlivem alkoholu a ostatních psychotropních látek, zvláště pak v souvislosti s řízením motorových vozi-

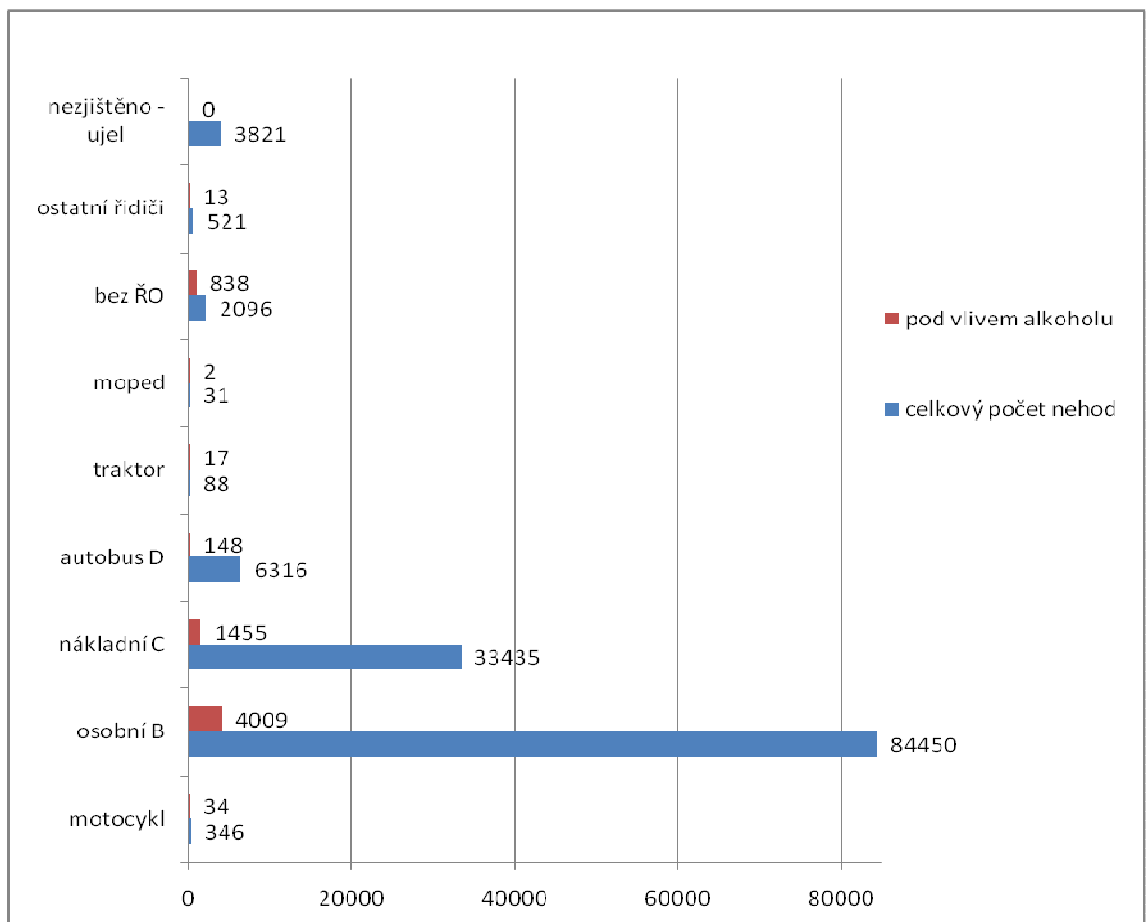
del, vyžaduje nejen přísnější tresty, ale i případné trvalé znemožnění takového počínání, jako je tomu v případech ostatních závažných deviací.

Závěrem autoři uvádějí priority činnosti dopravní policie v roce 2009:

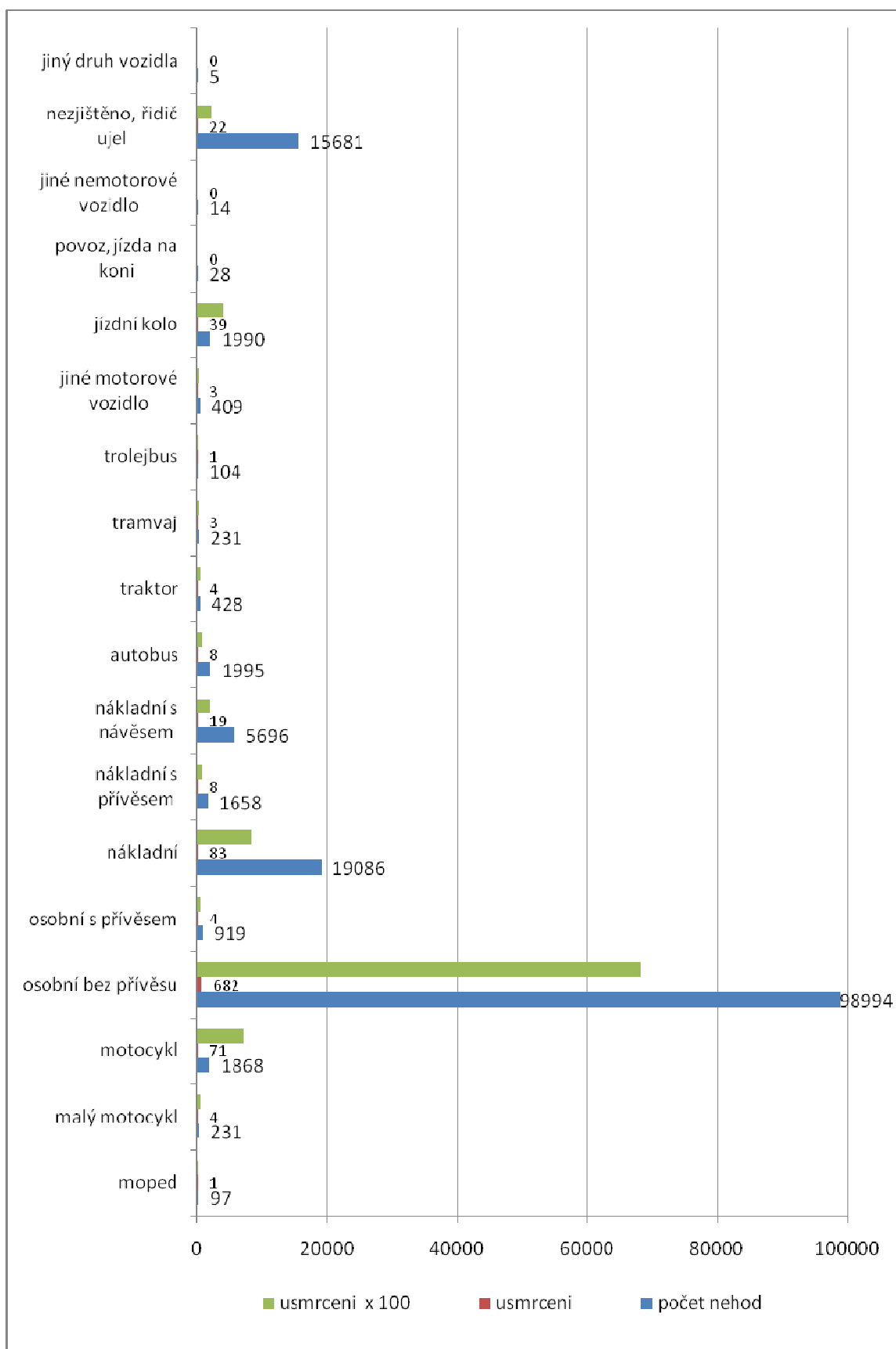
- plynulý přechod na novou právní úpravu;
- bezpečné přechody pro chodce;
- bezpečně do školy a ze školy;
- přísně na piráty silnic a dálnic (s využitím nových automobilů a motocyklů);
- zaměřování výkonu služby na místa s rozšířeným výskytem nehod a s přihlédnutím k hlavním příčinám a následkům;
- zintenzivnění kontrol na alkohol, drogy apod.;

s poznámkou, že počty usmrcených a zraněných osob odpovídají stavu zjištěnému do 24 hodin po nehodě.

Nad rámec standardně zveřejněných statistik uvádím dva grafy souhrnně zpracovaných údajů, které mně laskavě poskytl stejný zdroj – Ředitelství služby dopravní policie ČR. Tyto ukazatele jsou rozčleněny podle kategorií řidičů, kteří podléhají různé povinnosti diagnostikování a edukace.



Graf 3 Přehled počtu nehod podle kategorií řidičů a pod vlivem alkoholu.



Graf 4 Přehled počtu nehod podle kategorií řidičů a počtu usmrcených.

2.3. Stručná analýza statistiky dopravních nehod

Lze konstatovat, že dominantní příčinou dopravních nehod je nesprávné chování a neschopnost kvalitně řídit vozidlo.

Nejčtenějšími viníky dopravních nehod s nejtragičtějšími následky jsou řidiči osobních vozidel. Na tuto skupinu řidičů jsou kladeny nejmírnější požadavky z hlediska dispozic a edukace.

Druhými nejčastějšími viníky dopravních nehod jsou řidiči nákladních automobilů, kteří podléhají diagnostickému zkoumání a povinnosti pravidelné edukace.

Významné jsou následky nehod řidičů jednostopých vozidel - kol a motocyklů.

Nebezpečný fenomén představují řidiči, kteří z místa nehody ujeli, nebyli držiteli platného řidičského oprávnění nebo byli ovlivněni psychotropními účinky.

Z hlediska navyšování finančního limitu, který stanovuje povinnost vyšetření dopravní nehody PČR, bude pravděpodobně i nadále docházet k určitému zkreslení celkového počtu dopravních nehod. Pro potřebu přesnějšího vyhodnocování by bylo vhodné změnit metodiku, například s využíváním údajů pojišťoven.

Dlouhodobý vývoj naznačuje, že se účinnost novodobého systému prevence, založeného na represii, technických opatřeních a nesoustavné edukaci, přibližuje maximu. Současná opatření pravděpodobně nebudou nadále schopna efektivně usměrňovat nesprávné počínání nejen samotných účastníků dopravního prostředí, ale také ostatních působilů.

Dozorovací činnost policie nemůže progresívně zvyšovat svoji účinnost. Na policii také nelze klást odpovědnost, jako na hlavního působitele ovlivňující chování účastníků silničního provozu, zvláště řidičů motorových vozidel.

Efektivní cesta k nápravě se jeví v principiálních změnách tvorby dopravních podmínek. Tyto změny by měly vycházet ze současné liberalizace hodnot na všech úrovních působilů.

3. Definice výzkumného problému

Příčiny dopravní nehodovosti je potřebné hledat nejen a pouze ve fázi aktuálních okolností, které vedly k nehodě (nepozornost, alkohol, nerespektování dopravních předpisů atp.). Je nezbytné položit si řadu otázek, např.: Do jaké míry může mít teoretický výklad a praktický výcvik potenciální vliv na omezení dopravní nehodovosti? Je možné, že různorodost kvality a koordinovanosti jednotlivých působitelů na dopravní výchovu může být významným faktorem? V jaké míře lze čerpat ze zkušeností minulého, relativně úspěšného, období? Proč se neujala metoda (a jí podobné) bezpečného odstupu vozidel „21, 22“, jak ji popisují J. Hoskovec et al. (1972)?

Jako jeden z možných přístupů ke zkoumání příčin vzniku dopravních nehod se jeví následující teze:

Víme co, ale neumíme (jak) efektivně učit a vychovávat.

Další rozbor je zaměřen na literaturu uvedenou v seznamu a na některá opatření, která jsou mj. charakteristická tím, že:

- kvalitně definují cílový stav, potřebné schopnosti i vlastnosti chování účastníků, eventuálně příčiny nesprávného počínání, především řidičů motorových vozidel;
- neobsahují didaktiku komplementární dopravní výchovy, která rýsuje cestu žáka a učitele k etapovým cílům celoživotního vzdělávání v třídním a mimoškolním prostředí;
- autoři psaného a mluveného slova implicitně předpokládají úplné pochopení a očekávají, že sdělení budou příjemci schopni a ochotni správně aplikovat v reálných dopravních podmínkách, což není možné zaručit (srov. Austin, 2000);
- praktické vyučování (aplikace a rozvoj teoretické přípravy) v simulovaných, a zvláště pak v reálných dopravních podmínkách, není v potřebné míře pedagogicky a systémově propracováno;
- nastiňují nedostatečnou funkčnost individuálního i institucionálního působení založeného na dobrovolnosti a morálce, bez adekvátního finančního ohodnocení (pozitivního i negativního).

4. Diskuze

Zkušenosti naznačují, že i ta nejkvalitnější teorie sama o sobě nenaučí potřebným praktickým dovednostem a chování.

Lze konstatovat, že novodobý trend snižování náročnosti a důslednosti lze zaznamenat u většiny působitelů na dopravní výchovu, které nás v 80. letech min. století vypracovaly k evropské špičce (kap. 1.1.9. EDUKACE).

4.1. Dopravní výchova dětí a mládeže ve školním a mimoškolním prostředí

Různé formy a metody dopravní výchovy (srov. Čačka et al., 1975; Volný, 1983 aj.) byly v uplynulém období implementovány do vyučovacích předmětů. Také mimoškolní dopravní výchova zaznamenala významný pokrok v simulaci dopravních podmínek na Dětských dopravních hřištích.

Současný novodobý rozvoj rámcových vzdělávacích programů (dále jen RVP) umožňuje flexibilitu při utváření obsahové náplně a forem výuky. To na straně jedné umožňuje tvůrčí pedagogický přístup, na straně druhé neposkytuje dostatečnou záruku jednotné úrovně vzdělanosti ani samotné výuky dopravní výchovy.

V těchto souvislostech je vhodné položit si některé otázky:

- Soustředili se v dostatečné míře dříve i v současnosti vyučující v jednotlivých předmětech na to, aby se žák naučil zhodnocovat získané vědomosti v reálných dopravních podmínkách? Domnívám se, že se ve většině případů žáci i učitelé soustředili více na zvládnutí a ohodnocení vyučovací látky daného předmětu, nikoli na aplikovanou dopravní výchovu.
- Jaká je dlouhodobá i střednědobá evaluace účinnosti Dětských dopravních hřišť?
- Proč se dříve neujala metoda „Cesta do školy“, kterou zrestaurovala a rozšířila do moderních podmínek J. Heinrichová (2006)? V této souvislosti je nezbytné položit i aktuální otázku, proč jsou nefunkční odkazy dostupné z WWW: <www.clivedetem.cz> a <www.bezpecnedoskoly.cz> uváděné na internetových stránkách BESIP? [cit. 23. února 2009]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Uzitecne-odkazy>>.

- Je vhodná forma dopravní výchovy prostřednictvím dopravních policistů a zástupců jiných profesí? Nejedná se o neefektivní suplování předmětu činnosti i odpovědnosti škol a odborníků – pedagogů, tak jako tomu nasvědčují dlouholeté zkušenosti z Francie (Budský et al., 2008)?

- Jsou pedagogické fakulty plně kompetentní připravovat odborníky na dopravní výchovu při obtížích, jak je popisuje O. Šimoník (2005a, s. 14):

„Inspirující jsou výsledky průzkumu Asociace pedagogů základního školství České republiky z r. 1998, který mj. uvádí: ... Chybí koncepce studia – moderní metody a formy práce. Nesmírné množství teorie – je třeba, aby si pedagogické fakulty uvědomily, že nevychovávat vědce, ale učitele. Akademický přístup k výuce – příliš vědecké zaměření výuky. Mnozí učitelé pedagogických fakult nikdy na základní škole neučili – neznají problematiku těchto škol a teoretizují“.

- Jak dalece je účinná dopravní výchova v interním prostředí učebny za pomoci počítačových programů bez odborného výkladu a následné praktické demonstrace v reálných dopravních podmínkách?
- Za jakých podmínek budou získávat aprobaci koordinátoři (metodici) dopravní výchovy, jak je uvádějí M. Stojan et al., (2007, s. 199 – 205):

„...Pokud deklarujeme, že vzdělávání, zejména na základní škole, by se mělo zaměřit na situace blízké každodennímu životu, potom je místo dopravní výchovy ve vzdělávacím systému neoddiskutovatelné...“Tohle my všechno děláme!“ To je první reakce některých pedagogů na požadavek, aby se zamysleli, zda dostatečně rozvíjejí u žáků to, či ono. Z hlediska dopravní výchovy tedy otázka zní: Kterými společnými postupy, výchovnými strategiemi můžeme prostřednictvím dopravní výchovy přispět k dosahování klíčových kompetencí žáků?... Podstatné však je konstatování, že dopravní výchova nebyla v RVP ZV popsána jako samostatný vzdělávací obor vzhledem ke své mnohostrannosti a průřezovosti. Na druhou stranu byla prostřednictvím příslušných očekávaných výstupů vzdělávacích oborů učiněna závaznou součástí základního vzdělávání... Obrovská příležitost, kterou nabízí tvorba školního vzdělávacího programu spočívá v tom, že můžeme vytvořit opravdu funkční systém dopravní výchovy ušitý na míru konkrétní škole. Podstatné je, že takový systém je společným dílem všech pedagogů školy. Koordinátor (metodik) dopravní výchovy však při jeho tvorbě hraje klíčovou úlohu“.

4.2. Autoškolení, učitelé autoškol, zkušební komisaři a BESIP

Termíny „Autoškola“ a „Učitel autoškoly“ představují různost právního výkladu a de facto nenaplnění odborné pedagogické způsobilosti.

Autoškola má vytvářet prostředí pro institucionalizované vzdělávání a výchovu (odbornou edukaci). Je nepochybné, že vyučující v autoškolách provádějí edukaci jak v třídním, tak i ve významně náročnějším – reálném dopravním prostředí. Lze se ztotožnit s názorem, že kvalita autoškolské edukace bezprostředně ovlivňuje lidské osudy.

Definice pedagogického pracovníka je uvedena v Zákoně č. 563/2004 Sb., o pedagogických pracovnících, § 2: „Pedagogickým pracovníkem je ten, kdo koná přímou vyučovací, přímou výchovnou, přímou speciálně pedagogickou nebo přímou pedagogicko-psychologickou činnost přímým působením na vzdělávaného, kterým uskutečňuje výchovu a vzdělávání na základě zvláštního právního předpisu¹⁾“, přičemž zvláštním právním předpisem je míněn Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (Školský zákon).

Z uvedeného vyplývá, že **učitel autoškoly**, který **koná** přímou vyučovací, výchovnou a přímou pedagogicko-psychologickou činnost, de facto učitelem není, protože svoji činnost nevykonává v působnosti Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy (dále jen MŠMT) a také touto institucí není vzděláván pro uznání aprobace.

Působnost autoškol, jejich učitelů a zkušebních komisařů, kteří provádějí evaluaci, deklarují a spravují zákony 361/2000 Sb., a 247/2000 Sb., ve znění prováděcích předpisů, spadající pod Ministerstvo dopravy (dále je MD). Tyto předpisy jsou charakteristické kvantitou a četností změn. [cit. 23. února 2009]. Dostupné z WWW:

<http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/>.

Orgán BESIP ztratil své původní mezirezortní postavení (a také širokou odbornou, rozhodovací a finanční nezávislost) a jeho výkonná činnost byla integrována do jednoho z oddělení Ministerstva dopravy. [cit. 23. února 2009]. Dostupné z WWW:

<http://www.mdcz.cz/cs/Ministerstvo_dopravy/Organizacni_rad/>.

V čele poradního orgánu Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu, stojí ministr dopravy, kterého jmenuje a odvolává vláda.

Uvedené skutečnosti naznačují možnost jisté míry uzavřenosti a jednostranného působení systému, který zajišťuje multidisciplinární problematiku bezpečnosti silničního provozu.

Pravděpodobně výše uvedené a ostatní vlivy způsobují některé disharmonie, jejichž příklady uvádím:

4.2.1. Příklad disharmonie č. 1

Pedagogická způsobilost nových učitelů autoškol je získávána náslechy v autoškolách bez standardizovaných pedagogických metod (hospitační protokoly apod.) a je regulována metodickými pokyny, které nereflektují pedagogické principy. Za jeden z negativních dopadů této skutečnosti lze považovat již zmíněné nepoutání učitele jízdy při výcviku, což přináší řadu polemik:

- při bezpečném a zdravém sezení může připoutaný učitel do řízení osobního vozidla zasáhnout;
- výrazně náročnější výuku řízení zvládají učitelé ve vozidlech, u kterých do řízení skutečně zasáhnout nelze (nákladní automobily, autobusy, tramvaje a jejich soupravy);
- zasahování do řízení je nepřímý důkaz nedodržování didaktických zásad a neuskutečňování již osvědčené **vícefázové** přípravy (srov. Hoskovec et al., 1972, s. 107);
- nepoutání učitele je forma pedagogické komunikace činem (Nelešovská, 2002, s. 60), která z pedagogicko-psychologického hlediska nevhodně působí na žáka;
- využívání výjimky z povinnosti poutat se, je projevem skutečného postoje učitele, plynoucí z neznalosti, nepochopení či nerespektování souvislostí.

4.2.2. Příklad disharmonie č. 2

Za společenskou sondu lze považovat četné, zdánlivě humorné nahrávky o neschopnosti žáků a učitelů autoškol, které svědčí o určité míře rigidity tohoto vzdělávacího systému.

4.2.3. Příklad disharmonie č. 3

Na internetových stránkách iBESIP jsou různá prohlášení:

...“Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řídičské návyky **převážně** jen díky **obětavosti** učitelů vedoucích v době mimo vyučování speciální kroužky a kursy, popř. **díky** systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech. To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší společnosti. Svědčí o tom i stále nepříznivá statistika dopravní nehodovosti“... [cit. 5. února 2009]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Dopravni-ychova>>.

...“Nevíte si rady, jak učit děti dopravní výchovu? BESIP připravil metodickou pomůcku pro učitele; **stačí jen číst** a podle návodu zadávat dětem úkoly a komunikovat s nimi“.

[cit. 5. února 2009]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/613_Ministerstvo-dopravy-BESIP-pripravilo-vyukove-sety-do-vsech-zakladnich-skol-v-CR>.

Uvedená prohlášení vyjadřují upřímný zájem zkvalitnit dopravní výchovu, avšak také naznačují jistou míru nesoustavnosti a specialisty na výchovu a vzdělávání staví do neodborné pozice.

4.2.4. Příklad disharmonie č. 4

Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008 – 2010 (2012) ze září loňského roku standardně ukládá téměř veškerou zodpovědnost, bez ohledu na specifiku odbornosti řešené problematiky, Ministerstvu dopravy. V opatřeních a nástrojích pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu je MŠMT určeno šířit přijatá opatření v bodech C 1.1.1., C 1.2., E 1.1., G 1.2. a J 1.5. V oddílu H - Dopravní výchova byla MŠMT určena spoluúčast na vypracování bodu H 3.2. [cit. 24. února 2009]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Narodni-strategie-BESIP>>.

4.2.5. Příklad disharmonie č. 5

Dle zákona 192/2008 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, je v § 50 mj. uvedeno, že lektoři, působící v nově zřízených Školících akreditovaných střediscích pro profesní vzdělávání vybrané skupiny řidičů, nepodléhají pedagogické odbornosti. V rámci zdravotního vzdělávání mohou působit lektoři bez rozdílu úrovně dosaženého odborného vzdělání. U ostatních lektorů je striktně vyžadováno min. střední vzdělání v oboru souvisejícím se silniční dopravou, což do

určité míry znevýhodňuje starší a již zkušené učitele autoškol – absolventy středních průmyslových škol. Kompenzací je dosažení vysokoškolského vzdělání bez ohledu na odbornost a vágně formulovaná podmínka tříleté praxe v oblasti silniční dopravy. Tento právní stav lze interpretovat také tak, že absolvent DAMU s tříletou praxí taxikáře je způsobilý vyučovat a vychovávat řidiče mezinárodní kamionové dopravy.

4.2.6. Příklad disharmonie č. 6

Dopravně bezpečnostní kampaně lze z pedagogicko-psychologického hlediska považovat za účinnou podporu soustavné dopravní výchovy. Nikoli za samotnou soustavnou a komplementární dopravní výchovu.

4.2.7. Příklad disharmonie č. 7

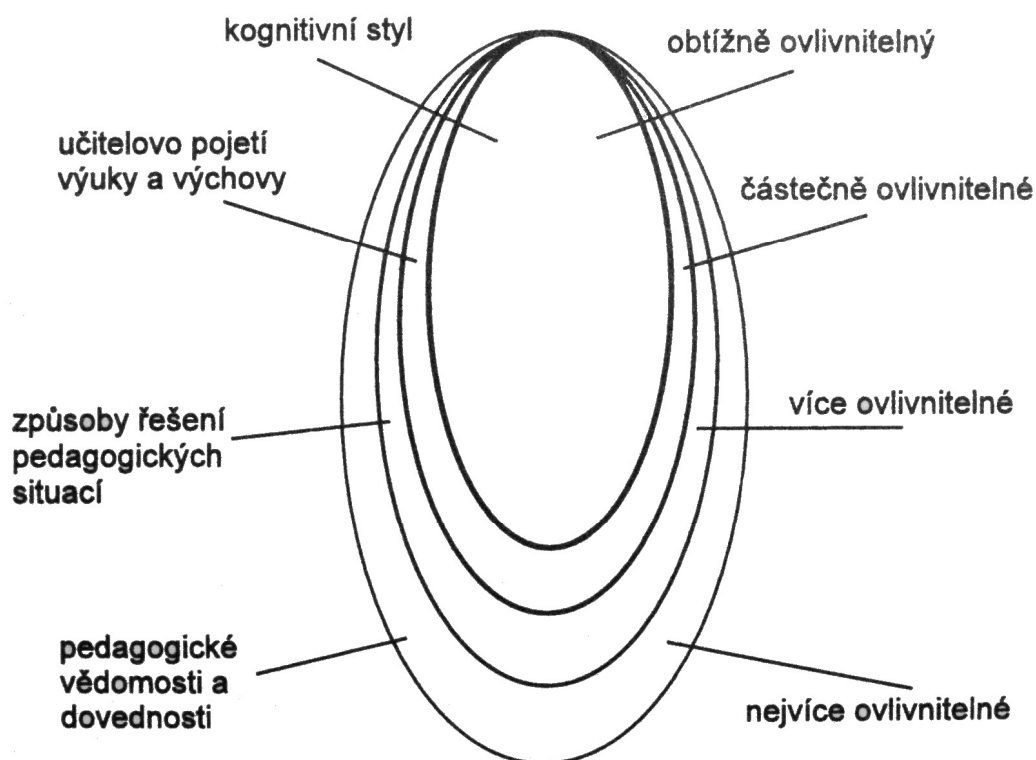
Tržní princip, dominantně působící na současné podmínky provozování autoškol, se jeví jako kontraproduktivní. Žadatel ŘO (má-li vůbec možnost) si autoškolu vybírá z prakticky jediného, zdánlivě srovnatelného hlediska – deklarované ceny na počátku kurzu. Učitel i autoškola nejsou žádným způsobem zainteresováni na kvalitě výuky a výcviku, protože v tomto smyslu neexistuje žádná vyhodnocovací ani oznamovací povinnost.

4.2.8. Příklad disharmonie č. 8

Závěrečné přezkoušení znalostí a dovedností žadatelů ŘO provádí pouze jeden zkušební komisař (např. přezkušování žadatelů – řidičů tramvají provádí několikačlenná komise). Je zcela pouze v jeho kompetenci (úroveň řidičských, morálních a diagnostických schopností) zdali žadateli ŘO udělí, aniž by byla sledována nehodovost těch, kterým řidičské oprávnění udělil.

4.2.9. Příklad disharmonie č. 9

O. Čačka (1975, s. 75) uvádí, že „každý jedinec má různé dispozice“. Z této premisy je patrná potřeba individuálně přizpůsobit žákovi nejen dobu, ale také metody výuky a výcviku a vyučovací styl učitele (Švec, 1998, s. 131–134), znázorněný na obr. 4.



Obrázek 4 Struktura vyučovacího stylu

V průběhu edukace je nezbytné využívat také pedagogickou diagnostiku (kromě již zmiňované diagnostiky zdravotní a psychologické, prováděné pouze u vybrané skupiny profesionálních řidičů). Těmto **základním předpokladům** kvalitní a efektivní výuky se málo přibližují metodické předpisy, požadavky na odbornou způsobilost učitele autoškoly a také kontroly vzdělávání v autoškolách.

O. Čačka (1975, s. 21) také uvádí:

„Zatímco orientace zatěžovala především poznávací procesy, je reagování složitější úkon, projevující se sice citovými a volními procesy, ale zaměstnávající celou osobnost člověka. Odhalí se v něm nejen nedostatky vědomostí, ale v mnohem větší míře celkový nedostatečný výcvik a výchova. Nejedná se již jen o pojmové postižení viděného, ale o správnou volbu a provedení bezpečné reakce“.

Z této citace je patrný význam teoretické a praktické dopravní výchovy na odborné pedagogické úrovni ve školním i mimoškolním prostředí.

4.3. Povolání řidič silničních motorových vozidel

Srovnání z hlediska společenské potřeby, nároků na odbornou přípravu a míru BOZP:

- Zatímco Ministerstvo dopravy neoperuje s všeobecně používaným termínem „řidič z povolání“, Ministerstvo práce a sociálních věcí (dále jen MPSV) registruje řízení automobilů v databázi kompetencí Národní soustavy povolání, a to ve všech kategoriích (odborné znalosti, odborné dovednosti a obecné způsobilosti. [cit. 24. února 2009]. Dostupné z WWW: <<http://kompetence.nsp.cz/uvod.aspx>>.
- Národní ústav odborného vzdělávání (dále jen NÚOV), který je přímo řízený MŠMT, neviduje řízení automobilů jako kvalifikaci. Na internetových stránkách, představuje projekt Národní soustavy kvalifikací, který „bude působit jako spojovací most mezi trhem práce a vzděláváním“. Příklad svého působení demonstruje na úplné kvalifikaci cukrář. [cit. 24. února 2009]. Dostupné z WWW: <<http://www.nsk.nuov.cz/index.php?r=45>>.
- MPSV prostřednictvím projektu INTEGROVANÝ SYSTÉM TYPOVÝCH POZIC (ISTP) usnadňuje a zkvalitňuje proces zprostředkování práce a profesního poradenství. V rámci tohoto projektu existují Kartotéka typových pozic (KTP) a Katalog pracovních míst (KPM). V KTP a také v KPM jsou uvedena povolání cukrář i řidič. Povolání cukrář je vedeno jako kvalifikovaná profese a povolání řidič, ve všech kategoriích, jako profese nekvalifikovaná. [cit. 24. února 2009]. Dostupné z WWW: <http://doc.istp.cz/istp-info/html/Informace_o_projektu.html>.
- Lze předpokládat významné rozdíly následků z hlediska osobní i společenské závažnosti při porovnání možného pochybení cukráře a řidiče. Srovnáme-li délku edukace k získání oprávnění pro profesi cukrář : řidič, potom ji lze znázornit v poměru 3 roky : 3 měsíce. Zkušenosti ukazují, že efektivita vzdělávání a výchovy roste s její délkou za předpokladu uplatňování didaktických principů. Edukační prostředí při vzdělávání řidičů přináší výrazně vyšší náročnost z hlediska BOZP i samotné realizace praktické výuky. Nároky na kvalifikaci edukátorů jsou nižší u vzdělávání a výchovy řidičů. Uvedené srovnání vyplývá také z KTP:

- Cukrář (Kód: 25), příloha č. 3;
- Řidič nákladních automobilů a tahačů (Kód: 2109), příloha č. 4;
- Učitel odborného výcviku SŠ potravinářství (Kód: 101315), příloha č. 5;
- Lektor (Kód: 30172), příloha č. 6;

Za povšimnutí stojí srovnání parametru „Obvyklé pracovní podmínky“. Zatímco u řidičů nákladních vozidel je uvedeno „Člověk **je** vystaven významné zátěži rizikem úrazu a rizikem obecného ohrožení“, u jejich učitelů (v tomto případě instruktorů autoškoly) je uvedeno „Člověk **není** vystaven žádné významné zátěži“. Toto srovnání také demonstuje jistou míru **podhodnocení** významu práce řidiče a jeho učitele v naší společnosti.

- Specifickou skupinu představují tzv. řidiči referenti a OSVČ. Jedná se o řidiče, kteří standardně řídí vozidlo v rámci zajišťování svých příjmů, ale řízení vozidla není hlavním předmětem pracovní činnosti. Zatímco řidiči z povolání jsou zatíženi při řízení vozidla pouze touto pracovní zátěží, řidiči referenti a OSVČ jsou zatíženi při řízení vozidla navíc pracovní zátěží plynoucí z předmětu své obživy. Z uvedeného srovnání jsou patrné vyšší nároky na tzv. řidiče referenty a OSVČ. Uvedené skupině řidičů, oproti minulosti, byla rozvolněna povinnost zdokonalování a přezkušování. Vágnost nových předpisů umožňuje zaměstnavateli vlastní zvážení periodicity, formy vzdělávání a přezkušování svých zaměstnanců. Na OSVČ se v tomto smyslu již nevztahují žádné povinnosti.
- Pracovní trh, klima na silnicích a některé významné rozdíly v nárocích na dispozice, získávání a udržování způsobilosti k řízení motorových vozidel a oficiální i neoficiální návrhy na různost sankcí ve srovnání se statistikami dopravních nehod, naznačují jistou míru mobbingu³ a bossingu⁴ vůči řidičům z povolání. Uvedené skutečnosti vytváří nežádoucí klima. Všichni zúčastnění jsou na sobě závislí v rámci naplňování svých životních a zejména bezpečnostních potřeb. Potřebu sounáležitosti přibližuje alegorie, na které si prosím povšimněte symboliky jednotlivých účastníků:

³ Mobbing - šikana (psychoteror) na pracovišti způsobená spolupracovníky.

⁴ Bossing - šikana (psychoteror) na pracovišti způsobená nadřízenými pracovníky.



Obrázek 5 Alegorie sounáležitosti účastníků dopravních podmínek.

4.4. Kurzy bezpečné jízdy

Na potřebu celoživotního vzdělávání účastníků silničního provozu upozorňuje L. Límová (2006, s. 67):

„Zvrácení dosavadního nepříznivého vývoje dopravní nehodovosti a dosažení jejího poklesu je možné pouze uceleným řešením celé problematiky bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, tj. přijetím vzájemně provázaných a účinných opatření na úseku vozidel, komunikací, řízení dopravy a zejména tzv. lidského činitele“.

V kapitole 3.2.2. Aspekty bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích autorka uvádí obsah teoretické části kurzu bezpečné jízdy. Tento text mně připomíná počáteční entuziasmus svého lektorství, kdy jsem považoval samotné absolutorium kurzu za jeden z významných cílů vedoucích k posílení bezpečnosti silničního provozu. V průběhu 13 roků jsem si stále zřetelněji uvědomoval, že absolutorium kurzu není cíl, ale pouze prostředek, který musí splňovat řadu atributů, při jejichž nedodržení nemusí být dosaženy očekávané cíle. Například, pokud nedochází k protokolárnímu ověření

získaných zkušeností a dovedností, může absolvent kurzu nabýt falešného pocitu zkonalení. To může paradoxně vést k nesprávnému chování a způsobu jízdy. Proto je i při tomto druhu dopravní výchovy nezbytná (auto)evaluace a supervize, jak znázorňuje obr. 3, kap. 1.1.9. EDUKACE.

Kurzy bezpečné jízdy vykazují některé charakteristické znaky:

- Stále ještě převažující účast zaměstnanců firem se zahraniční účastí, což může souviset s úrovní firemní kultury a solventnosti;
- Obvykle vstřícná a aktivní spolupráce účastníků, zvláště v teoretické přípravě;
- Vyšší nároky na učitele a žáka při výcviku psychiky a senzomotoriky;
- Různorodost teoretické, dovednostní a technologické vybavenosti účastníků;
- Častá, odborně i časově náročná, náprava interference⁵ způsobovaná neodbornou nebo nedůslednou edukací autoškol, masových médií, autoedukací a kolegiální edukací, kterou doporučuje (a domnívám se, že jistou měrou přeceňuje) K. Havlík (2005, s. 176 – 177);
- Ne vždy dostatečně zdařilá motivace žáka k vyzkoušení hranice řídičských schopností a limitů jízdních vlastností vozidla, případné usměrňování žáka v opačném smyslu;
- Pedagogická náročnost na správnou diagnostiku chyb žáka a jejich korekci prostřednictvím vysílačky;
- Samotná úroveň didaktických prostředků nepředurčuje dosažení edukačních cílů;
- Tlak na maximalizaci edukačního působení při minimální časové i finanční náročnosti, který může vést k překračování vyučovací dávky a snižování žádoucího efektu;
- Neexistence národní podpory, výzkumu a evaluace, sloužící např. pro udělení bonusu od pojišťovny.

⁵ křížení pracovních dovedností. Osvojená dovednost s chybou brzdí rozvoj řídičských dovedností nebo ztěžuje osvojování dovedností nových (Forman, 1995, s. 15).

5. Návrh změn dopravní výchovy

Navrhované změny vedou primárně ke zkvalitnění úrovně dopravní výchovy, informovanosti a odpovědnosti. Po vyčerpání prostředků, forem a metod primárních změn jsou navrhována přísnější a důslednější represivní opatření, a to na všech úrovních působitelů, jejichž potřebu naznačuje dosavadní vývoj.

5.1. Principy

- 5.1.1. Transparentnost a posílení odpovědnosti na úrovni politické, odborné, zaměstnavatelské a osobní.
- 5.1.2. Efektivnější využívání fenoménů publicita, trh, čas a peníze.
- 5.1.3. Preference výchovy k ukázněnosti nad donucováním k poslušnosti.
- 5.1.4. Nastartování poptávky po kvalitní dopravní výchově.
- 5.1.5. Přísnější postihy recidivy porušování předpisů a zavinění dopravních nehod.

5.2. Rada vlády

Nahradit Radu vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu složenou ze zástupců ministerstev, profesních skupin a zájmových sdružení „Radou moudrých“, složenou výhradně ze zástupců vědních oborů specializovaných na tvorbu dopravních podmínek.

5.3. BESIP

Obnovit orgánu BESIP původní mezirezortní působnost a nezávislost, všestrannou odbornost, finanční samostatnost a posílit odpovědnost za činnost v uceleném období.

Hlavní náplň činnosti: výzkum, podpora a evaluace činitelů působících na dopravní podmínky.

5.4. MŠMT

5.4.1. Celoživotní dopravní výchova

Zvětšit podíl a odpovědnost MŠMT na odborné přípravě vyučujících, kteří realizují dopravní výchovu v rámci celoživotního vzdělávání.

5.4.2. Studijní obor Řidič motorových vozidel

Zřídít studijní obor Řidič motorových vozidel. Součástí přijímacího řízení je diagnostika zdravotní a psychické způsobilosti žáka pro výkon profesionálního řidiče. Toto opatření by mělo významně přispět ke zkvalitnění řidičské základny, dopravního managementu, učitelů autoškol, zkušebních komisařů, lektorů dopravní výchovy, specialistů orgánu BESIP, řidičů specialistů státní správy a ostatních zaměstnanců státní správy pro oblast dopravy.

5.5. Mateřské školy, Základní školy, Střední školy

Využívání stálých a externích **koordinátorů** s aprobační na dopravní výchovu. V součinnosti s koordinátory dopravní výchovy připravovat budoucí řidiče motocyklů a automobilů k podmíněnému přijetí do kurzu k získání ŘO v 15-18 letech (srov. Budský et al., 2008).

5.6. Střední školy automobilní

Tříletá výuka a výcvik **řidičů z povolání** s kompletním ŘO dle věkového omezení ve spolupráci s akreditovanými dopravními firmami. Výcvik na speciálních uzavřených cvičišťích s možností dlouhodobého soustavného výcviku (naplnění didaktických principů). Výcvik i na terénních vozidlech. Závěr přípravy pro daný druh vozidla v běžných dopravních podmínkách. Vyučují absolventi pregraduální pedagogické přípravy. Rozvoj řidičských schopností a praxe umožňovat i v průběhu maturitního studia.

5.7. Vysoké školy

Úzká spolupráce s nově konstituovaným orgánem BESIP při výzkumu a řešení dané problematiky. Vybudování kvalitní pedagogické základny. Vytvoření kurikula (RVP,

obsahu, forem a metod teoretické a praktické výuky) v rámci **celoživotního** vzdělávání a specializovaného **odborného** vzdělávání. Náměty pedagogicko-psychologického výzkumu jsou uvedeny v příloze č. 7.

5.8. Celoživotní vzdělávání

5.8.1. Autoškoly

Nahradit rigidní a nevyhodnocovanou edukaci **volnou spoluprací** učitele a žáka. Vymezit pouze bezpečnostně-technická opatření edukace, cíle vzdělávání a způsoby ověřování způsobilosti. Cestu žáka (klienta) a učitele (dodavatele) k dosažení cílů ponechat na jejich vzájemné dohodě. To by mohlo přispět k větší nezávislosti klienta, rozšíření možností dodavatele a odstranění neproduktivní administrativy.

Umožnit kombinaci subjektů podílejících se na edukaci žáka, ale odpovědnost za výsledek jeho edukace stanovit výhradně autoškole, která jej doporučí k přezkoušení v kterémkoli krajském zkušebním středisku.

Povinnost autoškoly zveřejňovat cenu vyučovací hodiny a odbornost, resp. certifikaci učitelů. Počty **doporučení** k přezkoušení a **udělení** skupiny ŘO budou zveřejňovány na portálu státní správy v členění na jednotlivé autoškoly a roky.

Žák (klient) může libovolně měnit autoškolu (dodavatele) v průběhu své přípravy k prvotnímu a opětovnému získání způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Povinnost učitele řízení vozidla skupiny C, D + E absolvovat každoročně 40 hodinovou **praxi** u akreditovaných dopravních firem. Praxe s přívěsem nebo návěsem postačuje pouze v rámci jedné skupiny (C nebo D), resp. podskupin.

5.8.2. Krajská zkušební střediska k získání ŘO

Vybudování krajských zkušebních středisek (dále jen KZS) se standardizovanými uzavřenými zkušebními plochami vč. terénních, na kterých musí žadatel samostatně bez přítomnosti jiné osoby složit 1. část praktické zkoušky pro všechny skupiny ŘO, skládající se z přesně stanovených zkušebních prvků a kritérií pro vyhodnocování.

K první části praktické zkoušky bude poskytnuto střediskové **terénní** vozidlo pro **všechny skupiny** oprávnění s výjimkou autobusu, který bude člankový. Všechna vozidla budou vybavena zabezpečovacím brzdícím zařízením ovládaným na dálku. Čtyřsto-

pá vozidla budou **zatížena** 80% nejvyšší přípustné hmotnosti. U skupiny B bude vozidlo vybaveno automatickou převodovkou. Při přezkušování skupiny E používat jednonápravový přívěs pouze u osobních automobilů. U všech čtyřstopých vozidel a souprav přezkušování couvání v min. délce 15 minut. Celková doba přezkušování 1. části praktické zkoušky je zaměřena na **ovládání** vozidla v min. délce 40 minut.

Druhá část praktické zkoušky v min. délce 60 minut je zaměřena na schopnost **vhledu do situace** a adekvátní **reakce**. Je podmíněna splněním teoretické a 1. části praktické zkoušky. Provádí se v dopravních podmínkách krajského města vozidlem žadatele, nebo za úplatu vozidlem krajského zkušebního střediska. U motocyklů provede komisař zkoušku na **samostatném** motocyklu za pomoci radiokomunikačního zařízení.

Zkoušky se nemusí účastnit zástupce autoškoly, která žadatele doporučila. Žadatel o jakoukoli formu přezkoušení není vázán místem bydliště a přípravy k přezkoušení. Zkušební komisař vystaví žadateli **ihned** po úspěšném vykonání zkoušky dočasný řidičský průkaz s platností 3 týdny.

5.8.3. Zkušební komisaři

Srovnávat počty zaviněných dopravních nehod, resp. jejich řidiče se zkušebním komisařem (dále jen ZK), který jim příslušné ŘO udělil. Povinnost ZK absolvovat každoročně 40 hodinovou **praxi** s vozidly skupiny C, D + E u akreditovaných dopravních firem. Praxe s přívěsem nebo návěsem postačuje pouze v rámci jedné skupiny (C nebo D). Příprava a složení standardizované zkoušky ovládání vozidla v krizových situacích v akreditovaných střediscích kurzů bezpečné jízdy s vozidlem nejvyšší skupiny (soupravy) oprávnění v rámci 5leté **prolongace**. Náklady spojené s přípravou a přezkušováním zkušebního komisaře **hradí stát**.

5.8.4. Účastníci dopravní nehody šetřené PČR

5.8.4.1. Poškozený řidič.

Po každé třetí účasti na nezaviněné dopravní nehodě vystavení dočasného řidičského průkazu s platností tři měsíce. Vrácení plnohodnotného řidičského průkazu po absolvování jednoduchého přezkoušení teoretických znalostí formou standardizovaného testu na kterémkoli KZS v rámci ŘO při kterém vznikla nehoda. Toto opatření by mělo

motivovat řidiče ke **kooperativnímu** stylu jízdy, jak jej uvádějí J. Štikar et al. (2006, s. 103).

5.8.4.2. Řidič viník nebo spoluviník, kterému nebyl zadržen řidičský průkaz.

5.8.4.2.1. První a druhá zaviněná dopravní nehoda.

Vystavení dočasného řidičského průkazu s platností tři měsíce. Vrácení plnohodnotného řidičského průkazu po absolvování jednoduchého přezkoušení teoretických znalostí formou standardizovaného testu na kterémkoli KZS v rámci ŘO, při kterém vznikla nehoda.

5.8.4.2.2. Každá třetí zaviněná dopravní nehoda

Po každých třech zaviněných nehodách vystavení dočasného řidičského průkazu s platností tři měsíce. Vrácení plnohodnotného řidičského průkazu po absolvování diagnostiky zdravotní a psychické způsobilosti a standardizovaného přezkoušení k získání ŘO v rámci držení nejvyšší skupiny dvoustopých a jednostopých vozidel.

5.8.4.2.3. Dobrovolné podstoupení sankci před 3. zaviněnou nehodou

Možnost absolutoria diagnostiky a přezkoušení plynoucí z bodu 5.8.4.2.2. před uskutečněním 3. zaviněné dopravní nehody a tím návrat na počátek evidence. Opatření by mělo umožňovat **naplánování** edukace a přezkoušení.

5.8.4.2.4. Spoluúčast zaměstnavatele řidiče

Zaměstnavatel řidiče viníka nebo spoluviníka (řidiče z povolání a referenta) se spoluúčastní na celkových nákladech umožňující vrácení řidičského průkazu ve výši 40% a to i za předpokladu zrušení pracovně-právních závazků po dopravní nehodě. Částku vymáhá **státní** správa. Opatření sleduje **stabilizaci** a zkvalitnění **péče** o zaměstnance.

5.8.5. Podmínky pro vrácení zadržovaného řidičského průkazu.

- diagnostika zdravotní a psychické způsobilosti;
- standardizované přezkoušení k získání ŘO v rámci držení nejvyšší skupiny dvoustopých a jednostopých vozidel;
- standardizované přezkoušení v akreditovaném středisku kurzů bezpečné jízdy v rámci držení nejvyšší skupiny dvoustopých a jednostopých vozidel.

5.8.6. Akreditovaná střediska bezpečné jízdy

Vytvoření **standardů** přezkušování pro potřeby státní správy a pojišťoven. Vybavení vozidly k výcviku a přezkušování zkušebních komisařů a řidičů specialistů státní správy. Způsobilost k **certifikaci** řidičů.

5.8.7. Edukátoři dopravní výchovy

Certifikace **specialisty** je podmíněna mj. absolutoriem 3letého pregraduálního studia (koordinátoři dopravní výchovy na MŠ, ZŠ, SŠ, lektori, učitelé autoškol, zaměstnanci dopravních agend státní správy, mediální specialisté apod.).

5.8.8. Masová média

Přijetí **etického kodexu** zaměřeného na kvalitu informací, hodnotovou orientaci a podporu dopravní výchovy. Motto: „Informace mohou způsobovat dopravní nehody!“

5.9. Pojišťovny

Spolupráce na sledování **statistických** údajů dopravních nehod. Udílení bonusů certifikovaným řidičům. **Odvod** 2% z pojistného plnění ze všech druhů havarijního pojištění do fondu BESIP.

6. Závěr

Dynamika a propojenost světa kladou stále větší nároky na silniční dopravu, zvláště pak na řidiče, kteří ji uskutečňují.

Dopravní výchova je uskutečňována vzdělávacími systémy jednotlivých států a v souvislosti s globalizací vzrůstá snaha o jejich harmonizaci.

Interakce činitelů ovlivňujících dopravní podmínky je ovlivněna odborností a odpovědností působitelů, kteří činitele dopravních podmínek přímo i nepřímo ovlivňují.

Střednědobé statistiky vykazují významný nárůst počtu a následků dopravních nehod ve srovnání s relativně úspěšným obdobím poloviny 80. let minulého století. Analytická část přisuzuje tento stav negativním vlivům po listopadu 1989, na které naše společnost nedokázala dostatečně rychle a účinně zareagovat.

Jeví se, že fenomény spěch, peníze, agresivita, intenzivní a nenáročný způsob života významně ovlivňují postoje a chování celé společnosti. Pouhý rozvoj technických řešení a posilování represivních opatření k posílení bezpečnosti silničního provozu nevykazují dostatečnou účinnost.

Řešení dopravní nehodovosti je možné zefektivnit modernizací a komplementarizací edukace v rámci soustavného celoživotního vzdělávání, které bude akcentovat změnu hierarchie hodnot. Nezastupitelná je praktická výuka a výcvik v simulovaných a reálných dopravních podmínkách.

Důležitým předpokladem pokroku při řešení problematiky bezpečnosti silničního provozu je posílení odbornosti a odpovědnosti všech působitelů.

Navrhovaná opatření představují nemalou míru finančních a volných obětí. Ty jsou však nesrovnatelné s nevratností následků dopravních nehod pro jednotlivce i celou společnost.

Literatura

AUSTIN, J. L. *Jak udělat něco slovy*. 1. vyd. Praha: Filosofía, 2000. ISBN 80-7007-133-8.

BUDSKÝ, R.; KOHOUT, P. *Přehled systémů přípravy a přezkušování řidičů, přípravy mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu a sankčně motivačního prostředí v evropských zemích*. [online]. c2008 [cit. 18. prosince 2008]. Dostupné z WWW: <www.azin.cz>.

ČAČKA, O. *Nástin psychologie I*. Brno: Paido, 2001. 89 s. ISBN 80-85931-94-X.

ČAČKA, O., et al. *Dopravní výchova*. 1. vyd. Brno: UJEP, 1975. 102 s. 55-986-75.

ČADÍLEK, M. *Didaktika praktického vyučování I. - skripta*, Brno: Masarykova univerzita, 2005.

ČADÍLEK, M. *Didaktika odborného výcviku technických oborů*. 1. dotisk 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita Brno, 1995. 134 s. ISBN 80-210-1081-9.

ČÁP, J.; MAREŠ, J. *Psychologie pro učitele*. 1. vyd. Praha: Portál, 2001. 655 s. ISBN 80-7178-463-X.

ČECH, T. *Sociální patologie - úvod do problematiky*. [online]. [cit. 27. listopadu 2008]. Dostupné z WWW: <<http://moodlinka.ped.muni.cz/course/view.php?id=1019>>.

FAUS, P. *Autoškola: příručka pro začínající řidiče*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2008. 135 s. ISBN 978-80-251-1838-2.

FAUS, P.; OLŠAN, M. *Autoškola - C, D, E, T : učebnice pro řidiče nákladních vozidel, autobusů a traktorů*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2007. 166 s. ISBN 978-80-251-1715-6.

FORMAN, K. *Úvod do didaktiky odborného výcviku pro mistry odborné výchovy*. 1. vyd. Olomouc: VUP, 1995. 40 s. ISBN 80-7067-527-6.

HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005. 222 s. ISBN 80-7178-542-3.

HEINRICHOVÁ, J. *Bezpečná cesta do školy*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2006. 75 s. ISBN 80-86502-32-5.

HOLÝ, I. *Úvod do sociologie - skripta*. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 1997.

- HOSKOVEC, J.; POUR, J.; ŠTIKAR, J. *Psychologie a technika výcviku řidičů*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1966. 237 s. OD-31-033-66.
- HOSKOVEC, J.; POUR, J.; ŠTIKAR, J. *Výcvik řidičů a psychologie*. 2. doplněné vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1972. 236 s. OD-31-056-72.
- HOSKOVEC, J.; STEJSKAL, L.; ŠTIKAR, J. *Výchovné prostředky a dopravní bezpečnost*. Dílčí část realizace státního výzkumného úkolu „Zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích“. Praha: Katedra psychologie Univerzity Karlovy, 1973. 75 s.
- CHRÁSKA, M. *Didaktické testy*. Brno: Paido, 1999. 91 s. ISBN 80-85931-68-0.
- KOPECKÝ, Z.; PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost*. 1. vyd. Praha: POLICE HISTORY, 2006. 351 s. ISBN 8086477-32-0.
- LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
- MALACH, A.; KELNAR, V. *Programovaná učebnice řidiče terénního automobilu T-815*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1987. 234 s.
- MAŇÁK, J.; ŠVEC, V. *Výukové metody*. Brno: Paido, 2003, 219 s. ISBN 80-7315-039-5.
- MURPHY, R. *Úvod do kulturní a sociální antropologie*. 2. vyd. Praha: Slon, 2004. 268 s. ISBN 80-864-2925-3.
- NELEŠOVSKÁ, A. *Pedagogická komunikace*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2002. 181 s. ISBN 80-244-0510-5.
- PODLAHOVÁ, L. Existují exaktní přístupy k evaluaci pedagogické praxe? In *Pedagogická evaluace v podmínkách současné české školy*. Sborník referátů. Olomouc: ČAPV a PdF OU, 1996, s. 78 – 82.
- PRŮCHA, J. *Přehled pedagogiky*. 2., aktualizované vydání. Praha: Portál, 2006. 272 s. ISBN 80-7178-944-5.
- PRŮCHA, J.; WALTEROVÁ, E.; MAREŠ, J. *Pedagogický slovník*. 4., aktualizované vydání. Praha: Portál, 2003. 323 s. ISBN 80-7178-772-8.
- RŮŽIČKA, B. *Jak jezdit rychle a bezpečně*. Praha: Computer Press, 2001. 89 s. ISBN 80-7226-433-8.
- SILBERMAN, M. *101 metod pro aktivní výcvik a vyučování*. 1. vyd. Praha: Portál, 1997. 311 s. ISBN 80-7178-124-X.

- SOUKUP, V. *Přehled antropologických teorií kultury*. 1. vyd. Praha: Portál, 2000. 229 s. ISBN 80-7187-328-5.
- SPOUSTA, V., et al. *Vádemékum autora odborné a vědecké práce*. 2. dotisk 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 2003. 158 s. ISBN 80-210-2387-2.
- STOJAN, M., et al. *Dopravní výchova pro učitele I. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 2007. 224 s. ISBN 978-80-210-4251-3.
- STŘELEČEK, S., et al. *Studie z teorie a metodiky výchovy I*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2004. 155 s. ISBN 80-866-3321-7.
- STŘELEČEK, S., et al. *Studie z teorie a metodiky výchovy II*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2005. 214 s. ISBN 80-210-3687-7.
- ŠIMONÍK, O. 2005(a). *Pedagogická praxe*. Brno: MSD, 2005(a). 128 s. ISBN 80-86633-30-6.
- ŠIMONÍK, O. 2005(b). *Úvod do didaktiky základní školy*. Brno: MSD, 2005(b). 140 s. ISBN 80-86633-33-0.
- ŠTIKAR, J.; HOSKOVEC, J.; ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006. 215 s. ISBN 80-246-1096-5.
- ŠTIKAR, J.; HOSKOVEC, J.; ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.
- ŠVEC, V. *Klíčové dovednosti ve vyučování a výcviku*. 1. vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 1998. 178 s. ISBN 80-210-1937-9.
- ŠVEC, V.; FILOVÁ, H.; ŠIMONÍK, O. *Praktikum didaktických dovedností*. 2. dotisk 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 2000. 90 s. ISBN 80-210-1365-6.
- VALEŠOVÁ, M. *Výchova dopravní a motoristická – bibliografie*. Brno: Státní vědecká knihovna Brno, 1983. 36 s. Číslo publikace SVK 100/83.
- VINTR, J. *Úvod do didaktiky odborného výcviku*. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 1998. 99 s. ISBN-7040-292-X.
- VOLNÝ, J. *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy*. 1. vyd. Praha: SPN, 1983. 128 s. publikace č. 36-04-11/1 14-303-83.
- VOLNÝ, J., et al. *Dopravní výchova*. 1. vyd. Praha: Universita Karlova v Praze, 1976. 111 s. Číslo publikace 1021 – 9593 17-524-75.

Seznam obrázků

Obrázek 1 Zjednodušené schéma provázanosti zdravotního a psychického stavu, dílčích komponent v interakci s dopravním prostředím, podmínkami a aktuální dopravní situací.....	8
Obrázek 2 Interaktivní činitele působící na DOPRAVNÍ PODMÍNKY.	9
Obrázek 3 Zajištění funkčnosti interaktivního činitele edukace na úrovni žák, edukátor, evaluátor, instituce.	24
Obrázek 4 Struktura vyučovacího stylu	44
Obrázek 5 Alegorie sounáležitosti účastníků dopravních podmínek.	47

Seznam tabulek

Tabulka 1 Závažnost nehod u vybraných druhů vozidel.	28
Tabulka 2 Členění nehod a usmrcení – kategorie osobní automobily.	28
Tabulka 3 Členění nehod a usmrcení – kategorie nákladní automobily.	29
Tabulka 4 Počty a následky nehod na přechodech pro chodce.	29
Tabulka 5 Deset nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel.	30
Tabulka 6 Deset nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel.	30
Tabulka 7 Druhy nehod a jejich následky.	31
Tabulka 8 Místa nehod a jejich následky.	31
Tabulka 9 Počty usmrcených chodců na jednotlivých druzích komunikací při různé viditelnosti.	32
Tabulka 10 Kategorizace usmrcených účastníků silničního provozu.	32

Seznam grafů

Graf 1 Zdroj CDV: ANALÝZA DOPADŮ ZÁKONA č. 411/2005 Sb. A SOUVISEJÍCÍCH PŘEDPISŮ NA DOPRAVNÍ NEHODOVOST SRPEN 2007 (s. 13).....	26
Graf 2 Vývoj počtu nehod a jejich následků, trend od roku 1990.....	27
Graf 3 Přehled počtu nehod podle kategorií řidičů a pod vlivem alkoholu.	34
Graf 4 Přehled počtu nehod podle kategorií řidičů a počtu usmrcených.	35

Seznam příloh

Příloha č. 1

Didaktické principy podle O. Šimoníka (2005b, s. 69 – 75)

Příloha č. 2

Rozpor v povinnosti učitele výcviku řidičů podrobit se psychologickému vyšetření a vyšetření elektroencefalografem.

Příloha č. 3

KTP – cukrář

Příloha č. 4

KTP – Řidič nákladních automobilů a tahačů

Příloha č. 5

KTP – Učitel odborného výcviku SŠ potravinářství

Příloha č. 6

KTP – Lektor

Příloha č. 7

Náměty pedagogicko-psychologického výzkumu edukace, evaluace a managementu dopravní výchovy ve školních, mimoškolních a reálných dopravních podmínkách.

Příloha č. 1

Didaktické principy podle O. Šimoníka (2005b, s. 69 – 75):

- Princip výchovnosti
... vyučování je odrazem vzájemného vztahu výchovy a vzdělávání a vyjadřuje požadavek, aby učitel tento požadavek v každé vyučovací hodině uvědoměle, promyšleně a citlivě realizoval, aby nejen „vyučoval“, ale především „vychoval“ a vedl k osvojení základních morálních kvalit...
- Princip cílevědomosti
Ujasnění si hlavního cíle (a zpravidla i řady dílčích cílů) je základním východiskem učitelovy přípravy na vyučovací hodinu, v jejímž rámci si učitel promýšlí zejména předpokládaný postup a použité metody, ale i základním kritériem pro operativní změny tohoto naplánovaného postupu v průběhu hodiny, pokud se tento jeví jako málo efektivní. Dosud nedostatečně je princip cílevědomosti uplatňován v práci žáka...
- Princip uvědomělosti
Vyjadřuje požadavek, aby žák vykonával všechny duševní a manuální činnosti, k nimž je ve vyučování veden a podněcován uvědoměle, vědom si jejich smyslu a významu, aby rozuměl tomu, čemu se učí a uvědomoval si smysl této činnosti... Pokud si žák neosvojil učivo uvědoměle, dochází k tzv. formalismu v jeho vědomostech...
- Princip aktivity
... nejde jen o aktivitu žakových procesů poznávacích, zejména vnímání a myšlení, ale i procesů citových a volních, spjatých s emocionálním prožíváním a podněcování vůle k překonání překážek...
- Princip názornosti
zformuloval výstižně už J. A. Komenský: „Aby všechno bylo předváděno všem smyslům, kolika možno. Totiž věci viditelné zraku, slyšitelné sluchu a hmatatelné hmatu; a může-li něco býti vnímáno najednou více smysly, budiž předváděno více smyslům.“ (Komenský, 1948, s. 156 – 157.)... Neustále je třeba mít na zřeteli, že názornost není cílem ale prostředkem...
- Princip soustavnosti
Nahodilost, živelnost a kampaňovitost v práci učitele a především v požadavcích na žáky, ovlivňují negativně výsledky vyučování. Soustavnost souvisí těsně se systematickostí a plánovitostí vyučování...
- Princip postupnosti
vyjádřil J. A. Komenský prostřednictvím následujících dílčích pravidel:
 - je snadnější málo než mnoho,
 - stručné než obšírné,

- prosté než složité,
 - všeobecné než zvláštní,
 - blízké než vzdálené,
 - pravidelné než nepravidelné, čili obdobné než odchýlné.
(Komenský, 1947, s. 31).
- Princip postupnosti dále vyjadřuje požadavek, aby byl vyučovací proces veden podle určitého systému, „po pořádku“, bez mezer a skoků...
 - Princip přiměřenosti
...Neúměrné kvantum učební látky, učivo přesahující svou náročností úroveň možností žáků nebo nevhodné (náročné) metody mohou způsobit, že žáci učivo nezvládnou...
 - Princip individuálního přístupu k žákům
vyjadřuje požadavek, respektovat ve vyučování podle možností psychické i fyzické zvláštnosti každého žáka. Jedním z předpokladů pro uplatňování tohoto principu je provedení diagnózy individuálních zvláštností žáků, zejména diagnózy osobnosti každého žáka, provádění soustavné diagnózy vědomostí a dovedností žáků...
 - Princip zpětné vazby
platí obecně pro každou řídicí práci, tedy i pro práci učitele. V aplikaci na vyučování vyjadřuje požadavek, aby učitel byl pokud možno co nejčastěji informován o tom, zda žáci probíranému učivu rozumí, zda postupují správně, zda konají činnosti, k nimž jsou vedeni a podněcováni a do jaké míry je jejich činnost úspěšná... Obdobně i žáci by měli být průběžně informováni o tom, zda postupují správně či chybně...
 - Princip spojení teorie s praxí
vyjadřuje požadavek, aby osvojování teoretických poznatků bylo proporcionálně vyváжено jejich praktickým uplatňováním...
 - Princip spojení školy se životem
vyjadřuje požadavek, aby cíl, obsah, prostředky a metody vyučování dopovídaly současným požadavkům a potřebám společnosti...

Příloha č. 2

Rozpor v povinnosti učitele výcviku řidičů podrobit se psychologickému vyšetření a vyšetření elektroencefalografem.

žadatel se ztrátou oka) nebo která přímo snižuje žadatelovu schopnost k bezpečnému řízení vozidla:

- nesprávné rozeznávání červeného a zeleného světelného signálu,
- při zjištění nižších hodnot zorného pole nebo zrakové ostrosti než je stanoveno,
- při šerosleposti,
- nižší hodnota sluchu než je požadována,
- duševní onemocnění a vady,
- cukrovka - diabetes mellitus.

Výcvikové zařízení (autoškola) nesmí zařadit zdravotně nezpůsobilého žadatele do výcviku. Výcvikové zařízení takovou žádost předává obci s rozšířenou působností, který ji odmítne rozhodnutím ve správním řízení.

• bb) řidiči

Na základě ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích¹⁸¹ se musí řidiči vybraných vozidel, skupin a podskupin řidičských oprávnění, dosaženého věku a držitelé osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel,¹⁸² podrobit pravidelným lékařským prohlídkám, dopravně psychologickému vyšetření a vyšetření elektroencefalografem.

Pravidelnou lékařskou prohlídku je povinen absolvovat:

- řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové znamení,
- řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovně právním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě, řidič z povolání ;)
- řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti podle zákona o živnostenském podnikání,
- držitel řidičského oprávnění skupin C, C+E, D, D+E, nebo pod skupin C1, C1+E, D1, D1+E, který řídí motorové vozidlo

¹⁸¹⁾ § 87a zákona č.361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

¹⁸²⁾ na učitele výcviku řidičů se nevztahuje povinnost psychologického vyšetření ani vyšetření elektroencefalografem podle § 87a.

Příloha č. 3

Cukrář (Kód: 25)



Tisk Uložit jako

Alternativní názvy: • Cukrovinkář • Moučnickář • Pastry chef • Pastry cook

Cukrář je kvalifikovaný pracovník, který samostatně a podle předepsaných technologií vyrábí všechny druhy cukrářských výrobků a těst, případně zpracovává čokoládu na čokoládové výrobky, vyrábí cukrovinky a zmrzliny.

Kvalifikační úroveň:

Střední vzdělání s výučním listem

Obor činnosti:

Potravinářství a krmivářství

Statistická klasifikace (KZAM)

74125 Cukrář, moučnickář

[Podrobnosti](#)

Pracovní činnosti

- Přijímání, kontrola a skladování surovin a pomocného materiálu.
- Výroba cukrářských těst, hmot, náplní a polev, zmrzliny, polotovarů a dalších cukrářských výrobků.
- Tvarování těsta a pečení a dohotovování výrobků.
- Příprava a vytváření cukrových, čokoládových, nugátových a marcipánových výrobků.
- Vytváření receptur a výrobních postupů a navrhování složitějších cukrářských výrobků.
- Příprava a vytváření slaných sušenek a jiných chuťovek.
- Řízení a obsluha výrobních linek a zařízení v cukrářské a cukrovinkářské výrobě.
- Testování kvality výrobků pomocí odpovídajícího testovacího vybavení a testovacích postupů i během výrobního procesu.
- Skladování, uchovávání, resp. zmrazování výrobků.
- Příprava, úprava a zdobení mražených krémů a zmrzlin.
- Expediční a hygienicko-sanitační práce.
- Balení, aranžování a vystavování výrobků.
- Odebírání vzorků pro laboratorní analýzy, kontrola kvality surovin, polotovarů a hotových výrobků.
- Vedení technologických záznamů.

Trh práce

Mzdy v regionu

Údaje bohužel nejsou k dispozici.

[Podrobnosti](#)

Statistika volných míst

V prvním pololetí roku 2009 bylo k dnešnímu dni pro tuto pozici v nabídce úřadů práce **409 volných míst**.

[Podrobnosti](#)

Obvyklé pracovní podmínky

Člověk není vystaven žádné významné zátěži.

[Podrobnosti](#)

Příloha č. 4

Řidič nákladních automobilů a tahačů (Kód: 2109)



Tisk Uložit jako

Alternativní názvy: * Asanátor - řidič speciálního silničního vozidla * Taxikář nákladní dopravy * Truck driver * Řidič cisternového vozu * Řidič hasičského vozu * Řidič nákladního automobilu * Řidič nákladního automobilu v zahraniční dopravě (TIR) * Řidič popelářského vozu * Řidič silničního úklidového vozidla * Řidič tahače

Tato typová pozice je zařazena do povolání: Řidič

Příbuzné typové pozice: * Řidič motorových vozků * Řidič osobních a malých dodávkových automobilů * Řidič autobusů, trolejbusů a tramvají * Řidič pracovních strojů a mechanismů * Řidič lanových drah * Řidič jeřábník

Řidič nákladních automobilů a tahačů je kvalifikovaný pracovník schopný bezpečně řídit vozidla s nákladem a dopravovat náklad při krátkých a dálkových cestách.

Kvalifikační úroveň:

Bez kvalifikačních požadavků na stupeň a obor vzdělání

Obor činnosti:

Doprava a logistika

Statistická klasifikace (KZAM)

83243 Řidič nákladního automobilu

[Podrobnosti](#)

Pracovní činnosti

- Odpovědnost za vozidlo a kontrola jeho provozuschopnosti.
- Dodržování pracovního rozvrhu a určené trasy.
- Vedení záznamů o provozu vozidla, obstarávání a kompletace dopravních dokumentů, celních a jiných dokladů.
- Řízení vozidla řádným a bezpečným způsobem s ohledem na stav vozovky, počasí, charakter nákladu a dopravní podmínky při zachování předpisů o pracovní době řidiče.
- Údržba a běžné opravy vozidla, kontrola nástrojů, vybavení a komunikačních zařízení.
- Kontrola naložení vozidla, a v případě potřeby, pomoc se správným rozdělením a zabezpečením nákladu v rámci stanovené nosnosti vozidla.
- Kontrola vykládky vozidla, předávání doprovodných dokumentů, případně výběr tržeb a poplatků.

Trh práce

Mzdy v regionu

V prvním pololetí roku 2008 byla střední hodnota (medián) měsíční hrubé mzdy v České republice **20500 Kč** a pohybovala se v rozmezí od 14200 do 28300 Kč. Tato hodnota byla vypočtena ze všech hodnot KZAM uvedených v Kartě pozice u položky 'Statistická klasifikace' a zahrnuje data z podnikatelské i nepodnikatelské sféry.

[Podrobnosti](#)

Statistika volných míst

V prvním pololetí roku 2009 bylo k dnešnímu dni pro tuto pozici v nabídce úřadů práce **3524 volných míst**.

[Podrobnosti](#)

Obvyklé pracovní podmínky

Člověk je vystaven významné zátěži rizikem úrazu a rizikem obecného ohrožení.

[Podrobnosti](#)

Příloha č. 5

Učitel odborného výcviku SŠ potravinářství (Kód: 101315)

Tisk Uložit jako

Alternativní názvy: • Pedagog • Učitel • Vocational training teacher of secondary school

Tato typová pozice je zařazena do povolání: Učitel odborného výcviku střední školy

Příbuzné typové pozice: • Učitel odborného výcviku SŠ dřevařské • Učitel odborného výcviku SŠ elektrotechnika • Učitel odborného výcviku SŠ hutnictví • Učitel odborného výcviku SŠ obuvnictví • Učitel odborného výcviku SŠ papírenské • Učitel odborného výcviku SŠ stavebnictví • Učitel odborného výcviku SŠ strojírenství • Učitel odborného výcviku SŠ textilní • Učitel odborného výcviku SŠ zemědělství a lesy

Učitel odborného výcviku střední školy je pedagogický pracovník s vyšší kvalifikací, který provádí vzdělávací a výchovnou činnost při vyučování žáků střední školy v odborném výcviku v oboru vzdělání Potravinářství a potravinářská chemie.

Kvalifikační úroveň:

Vyšší odborné nebo bakalářský studijní program

Obor činnosti:

Výchova a vzdělávání

Statistická klasifikace (KZAM)

23225 Učitel odborných předmětů střední, vyšší školy

[Podrobnosti](#)

Pracovní činnosti

- Vzdělávání a výchova zaměřená na získávání vědomostí a dovedností žáků v odborném výcviku, který spočívá v osvojování a proověřování základních dovedností, činností a návyků, ve zhotovení výrobků, ve výkonu služeb nebo ve výkonu prací, které mají materiální hodnotu, s odborným zaměřením na skupinu oborů vzdělání Potravinářství a potravinářská chemie, poskytujících střední vzdělání s výučním listem nebo střední vzdělání s maturitní zkouškou v rámci školního vzdělávacího programu střední školy s příslušným odborným zaměřením.
- Studium nových poznatků v oboru a jejich následná aplikace do vzdělávacích a výcvikových programů v rámci školního vzdělávacího programu, popřípadě do individuálních vzdělávacích plánů.
- Hodnocení účinnosti vzdělávací a výchovné činnosti a nových výcvikových postupů ve vzdělávání.
- Příprava a zadávání úkolů, ovičení a zkoušení s cílem ovičit žáky, vyhodnocovat jejich znalosti a pokrok v rámci odborného výcviku, tvorba textových a jiných podpůrných učebních materiálů a pomůcek.
- Provádění pedagogického poradenství v oblasti odborného výcviku, podněcování osobního vývoje žáků a diskutování o jejich pokrocích s rodiči a třídním učitelem a poskytování konzultací žákům, vykonávání úkolů a prací souvisejících s přímou pedagogickou činností, včetně dohledu nad žáky při odborném výcviku.
- Příprava zpráv, hodnocení žáků a jejich klasifikace; konání porad s učiteli a schůzek s rodiči.
- Vedení evidence o pedagogické činnosti a o výsledcích žáků.
- Vedení odborného výcviku, vedení ročníkových a závěrečných prací žáků.
- Spolupráce s firmami, organizacemi a institucemi při realizaci odborného výcviku.
- Komplexní koordinace vzdělávání v odborném výcviku se znalostmi a dovednostmi z jiných oborů vzdělání, popř. tvorba koncepcí rozvoje oborů středního vzdělání s výučním listem nebo skupiny příbuzných oborů.

Trh práce

Mzdy v regionu

V prvním pololetí roku 2008 byla střední hodnota (medián) měsíční hrubé mzdy v České republice 25300 Kč a pohybovala se v rozmezí od 20800 do 30400 Kč. Tato hodnota byla vypočtena ze všech hodnot KZAM uvedených v Kartě pozice u položky 'Statistická klasifikace' a zahrnuje data z podnikatelské i nepodnikatelské sféry.

[Podrobnosti](#)

Statistika volných míst

V prvním pololetí roku 2009 bylo k dnešnímu dni pro tuto pozici v nabídce úřadů práce 122 volných míst.

[Podrobnosti](#)

Obvyklé pracovní podmínky

Člověk není vystaven žádné významné zátěži.

Příloha č. 6

Lektor (Kód: 30172)



Tisk Uložit jako

Alternativní názvy: • Driving instructor • Instruktor autoškoly • Instruktor řízení dopravních prostředků • Trainer • Tutor • Školitel

Lektor je kvalifikovaný pracovník, který provádí výuku a praktický výcvik v odborných kurzech v příslušném oboru činnosti.

Kvalifikační úroveň:

Střední vzdělání s maturitní zkouškou

Obor činnosti:

Výchova a vzdělávání

Statistická klasifikace (KZAM)

33493 Lektor vzdělávacích, rekvalifikačních, praktických kurzů

[Podrobnosti](#)

Pracovní činnosti

- Příprava náplně a zaměření kurzů a jejich jednotlivých lekcí.
- Zajišťování textových a jiných podpůrných učebních materiálů a pomůcek.
- Přednášení učební látky.
- Předvádění ukázek v kurzech praktických dovedností.
- Provádění praktického výcviku.
- Studium nových poznatků v oboru a jejich aplikace do výukových programů.
- Ověřování způsobilosti účastníků kurzu.
- Spolupráce s vedením vzdělávacího střediska, vnitropodnikovým útvarem vzdělávání.
- Správa svěřených výukových a technických prostředků.
- Vedení administrativy a pedagogické dokumentace spojené s výukou a výcvikem.

Trh práce

Mzdy v regionu

V prvním pololetí roku 2008 byla střední hodnota (medián) měsíční hrubé mzdy v České republice **19400 Kč** a pohybovala se v rozmezí od 14900 do 30100 Kč. Tato hodnota byla vypočtena ze všech hodnot KZAM uvedených v Kartě pozice u položky 'Statistická klasifikace' a zahrnuje data z podnikatelské i nepodnikatelské sféry.

[Podrobnosti](#)

Statistika volných míst

V prvním pololetí roku 2009 bylo k dnešnímu dni pro tuto pozici v nabídce úřadů práce **105 volných míst**.

[Podrobnosti](#)

Obvyklé pracovní podmínky

Člověk není vystaven žádné významné zátěži.

[Podrobnosti](#)

Příloha č. 7

Náměty pedagogicko-psychologického výzkumu edukace, evaluace a managementu dopravní výchovy ve školních, mimoškolních a reálných dopravních podmínkách.

1. Jak vyučovat, nacvičovat a diagnostikovat schopnosti vyžadované od účastníků dopravních podmínek: postřeh, ostražitost, obezřetnost, duchapřítomnost, předvídatost, pozornost, koncentraci, správné reagování, zkušenost, samostatnost, opatrnost, odpovědnost, vytrvalost, rozvážnost, spolehlivost, sebeovládání, svědomitost, sebehodnocení, sebekázeň.
2. Jak vyučovat a nacvičovat odhad rychlosti, vzdálenosti a odstupu jedoucích vozidel.
3. Jak vyučovat a nacvičovat odhad profilu za současného sledování stavu a povahy komunikace a ostatních vlivů.
4. Jak vyučovat a nacvičovat distributivní pozornost.
5. Jak efektivně stanovovat soustavu výcviku dovedností v závislosti na individualitě žadatele ŘO.
6. Jak působit na cestující (zvláště hromadných dopravních prostředků), aby řidiče a sami sebe neohrožovali svým nevhodným chováním.
7. Jak prakticky vyučovat a přezkušovat řidiče motocyklů bez tandemisty.
8. Jak vytvořit žákovi prostor při standardním vyučování praktické jízdy v rámci nácviku vzhledu do situace (Štikar et al. 2006, s. 35), tak aby se mohl dopustit mírné neohrožující chyby a v této souvislosti, aby učitel nebyl potrestán za porušení předpisů.
9. Jak ovlivňovat normalitu chování současných účastníků silničního provozu, zejména řidičů (nejen motorových vozidel). Vymezení hranic.
10. Jak vyučovat a nacvičovat plánování jízdy: trasa, počasí, odpočinek, relaxace, neobvyklé podmínky atd.
11. Jak zprostředkovat vyučujícímu a žákům dopravní výchovy možnosti výhledu a potřebu manévrovacího prostoru řidiče kamionu, autobusu a tramvaje.

12. Jak zprostředkovat vyučujícímu a žákům dopravní výchovy reálnou (živou), ve třídě spočítanou, brzdnou dráhu kamionu v porovnání s osobním vozidlem. (srov. Volný, 1983).
13. Jak vyučovat a nacvičovat ovládání spojky.
14. Jak učit řidiče (rozeznávat nutnost) nasazení sněhových řetězů.
15. Jak (se) co nejrychleji odnaučit nesprávné držení a ovládání volantu.
16. Jak lapidárně demonstrovat působení (nikoli negativní dopady) pohybových zákonů cestujícím a řidičům různých druhů vozidel.
17. Jak vyučovat a nacvičovat couvání souprav za různých dopravních podmínek.
18. Jak vyučovat a nacvičovat jízdu v terénu s motocyklem, osobním, nákladním vozidlem a čtyřkolkou za různých dopravních podmínek.
19. Jak diagnostikovat nevytížení nebo přetížení žáka při výcviku a jakou zvolit formu intenzifikace nebo relaxace, odpovídající aktuálním dopravním podmínkám.
20. Jak měřit efektivitu dopravní výchovy (školství, autoškolství, školicí akreditovaná střediska, kurzy bezpečné jízdy, ostatní školení, působení masových médií) a jak zajistit její důslednou (auto)evaluaci.