

**PROGRAM ODBORNÉ KONFERENCE
ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU VOZIDEL OZBROJENÝCH SIL
3. a 4. listopadu 2014, Vyškov**

3. 11. 2014	První den jednání
8:00 – 9:00	Registrace účastníků konference
9:00 – 9:05	Zahájení konference a seznámení s programem
9:05 – 9:15	Úvodní slovo velitele Velitelství výcviku - Vojenské akademie ve Vyškově
9:15 – 10:15	Příspěvky účastníků konference
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>plukovník Ing. Tomáš LERCH, Ředitelství služby dopravní policie, Praha (20 min.)</i> • <i>podplukovník Ing. Bc. Radoslav MAREČEK, Velitelství výcviku – Vojenská akademie, Vyškov (20 min.)</i> • <i>Mgr. Otakar KONSBUL, OKDRIVER s.r.o., Brno (20 min.)</i>
10:15 – 10:30	Přestávka
10:30 – 11:30	Příspěvky účastníků konference
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ing. Pavel ČÍŽEK, BESIP, Ministerstvo dopravy ČR, Brno (20 min.)</i> • <i>Ing. et. Ing. Martina MAZÁNKOVÁ, Ph.D. (20 min.)</i> • <i>major Ing. Zdeněk MATYÁSEK, Hlavní velitelství Vojenské policie, Praha (20 min.)</i>
11:30 – 12:30	Přestávka na oběd
13:00 – 15:45	Ukázky techniky a výcvikových zařízení VeV-VA
16:00	<i>Ubytování účastníků konference</i>
18:00	<i>Společenský večer</i>
18:10	<i>Oficiální zahájení Společenského večera</i>
4. 11. 2014	Druhý den jednání
8:00 – 8:50	<i>Příspěvky účastníků konference</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ing. Jiří RÝDEL, Výzkumný technický ústav pozemního vojska, Vyškov</i>
8:50 – 9:10	Přestávka
9:10 – 10:10	<i>Příspěvky účastníků konference</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>plukovník gšt. Ing. Pavel LIPKA, 7. mechanizovaná brigáda, Hranice (20 min.)</i> • <i>Ing. Pavel SVOBODA, Ph.D., Univerzita Pardubice (20 min.)</i> • <i>Ing. Jindřich DĚDÁK, HUTCHINSON GmbH, Mannheim (20 min.)</i>
10:10 – 10:30	Přijetí závěrů konference a závěr konference
11:00 – 12:00	Oběd

Dobrý den Vážené dámy, dobrý den Vážení pánové v předsednictvu i v plénu.

Vědci tvrdí, že nebude trvat dlouho a automobily budou jezdit bez řidičů, protože – mimo jiné – spolehlivě zabrání nehodě.

Avšak do té doby budou statistiky nehodovosti ovlivňovat především řidiči. Ale také všichni ti, kteří se podílejí na tvorbě jejich schopností a postojů.

Také proto jsme se opět sešli, abychom společně hledali způsoby a metody, jak nepříznivou situaci zlepšit. Jednou z možností řešení je změna celého systému výchovy a vzdělávání nejen řidičů, ale především učitelů autoškol, lektorů kurzů bezpečné jízdy a zkušebních komisařů. Tento výchovně vzdělávací systém vytváří a realizují odborníci resortu dopravy, na rozdíl od systému vzdělávání ostatních odborností, jež garantují a realizují pedagogové resortu MŠMT.

Logickou výjimku představují vzdělávací systémy resortů obrany a vnitra.

Pozornost zasluhuje také rehabilitace potrestaných řidičů, která kromě jiného postrádá součinnost celostně vybavených dopravních pedagogů a dopravních psychologů. Teprve jejich společným působením může dojít u řidiče **jakéhokoliv druhu vozidla** ke skutečné změně vzhledu do situace a tudíž i k žádoucímu způsobu jízdy.

Součinnost pedagoga a psychologa k překonání vzdělávacích obtíží žáka je běžná a úspěšná metoda školského vzdělávacího systému. Znepokojivou skutečností je prevalence osob se specifickými vzdělávacími potřebami přes 10 %, která má vzestupný trend. Nezřídka tito lidé dosahují vysokoškolského vzdělání a významných společenských pozic. To však neznamená, že se obejdou bez celoživotní odborné podpory. Tedy i podpory při získávání řidičského oprávnění a následném zdokonalování svých schopností.

Dobře víme, že nejen jedinci se společenským postavením dříve nebo později řidičské oprávnění „nějak“ získají. Zjevně také proto, že naše společnost důležitost osobnostních dispozic a samotnou **odbornost řízení motorových vozidel** velmi podhodnocuje v kontextu životního stylu a priorit. To platí zejména pro řidiče osobních vozidel, kteří se na nehodovosti podílejí zásadním způsobem. Nejen mnoho řidičů, ale i někteří učitelé autoškol a dopravní experti zastávají patologický názor, že řídit auto se časem „musí“ naučit přece každý. Bez ohledu na možnosti a potřeby jedince.

Místo abychom primárně zpřísnili kritéria pro získání a **udržování** způsobilosti **po celou dobu držení** řidičského oprávnění **všech skupin**, a zejména pak zkvalitnili odborníky na vzdělávání řidičů – jednoduše řečeno – místo abychom naučili řidiče pořádně řídit, jejich učitele pořádně učit a komisaře kvalitně přezkušovat, snažíme se vyřešit problém dopravní nehodovosti především restrikcemi a technicko-organizačními opatřeními.

To vede nejen k nežádoucím postojům ve společnosti, k nepochopení reálných možností a potřeb řidičů, ale v neposlední řadě také k podceňování významu a **nezastupitelnosti pedagogiky**. Nabízí se otázka, proč dlouhodobě problematiku způsobilosti řidičů a ostatních účastníků silničního provozu, tedy problematiku **výchovně vzdělávacích procesů**, doposud neřešili především odborní pedagogové ale specialisté na jiné vědní obory.

Je nešťastné, že se nám nepodařilo navázat na úspěšný systém vzdělávání řidičů z 80. let minulého století, který byl příkladný i pro vyspělou Evropu. Jednou z variant řešení je vznik **učebního oboru řidič**, který by také vytvářel kvalitní základy pro další rozvoj absolventů v resortech obrany, vnitra a v ostatních specializovaných oborech.

Je třeba si otevřeně říci, že dosavadní vládní a expertní opatření s atributy rychlost, líbivost, nenáročnost a nerespektování pedagogických principů nepřinesla významná pozitiva v chování a schopnostech nejen řidičů, ale všech účastníků silničního provozu.

Je třeba si otevřeně přiznat i skutečnost, že nezřídka docházelo k dezinterpretaci statistických údajů o vývoji a příčinách nehodovosti.

Výsledkem jsou každoroční mnohamiliardové škody, stovky úmrtí, ale také i každoroční mnohamiliardová obživa mnoha a mnoha profesí.

Dámy a pánové, je otázkou, jaký bude další vývoj ...

V každém případě všem přeji - Šťastnou cestu!
Děkuji za pozornost.

VHLED DO SITUACE

Otakar Kongsbul⁵

ABSTRAKT

Současná společnost dostatečně nevnímá potřebu zásadní změny výchovně vzdělávacího systému řidičů a ostatních účastníků silničního provozu. Dlouhodobá sestupná úroveň vědomostí, dovedností a chování je hlavní příčinou nárůstu nehodovosti. Pokles usmrcených osob je především výsledkem technicko-organizačních opatření a standardizace výbavy vozidel moderními prvky pasivní a aktivní bezpečnosti. Klíčovým faktorem k pozitivní změně je akceptace doposud přehlížené pedagogiky a jejích principů při tvorbě a realizaci správných systémových opatření.

VHLED DO DOPRAVNÍ SITUACE

Většina absolventů autoškol a řidičů s praxí necítí potřebu dál rozvíjet své schopnosti prostřednictvím péče odborníků. Problémem je samotný obsah a způsob nabývání odborných pedagogických dovedností učitelů autoškol, lektorů a instruktorů kurzů bezpečné jízdy. Přitom se jedná o zásadní faktory, které bezprostředně ovlivňují každoroční mnohamiliardové majetkové škody a stovky usmrcených.

Je s podivem, že stát, jako garant systémových opatření, která mají minimalizovat možnosti ohrožení zdraví, životů a majetku, doposud nezajistil stejně účinná opatření, jako je tomu například při získávání odborné způsobilosti k držení střelné zbraně, lékařské praxe, nebo činností ohrožujících životní prostředí.

V rámci akademické úvahy můžeme také diskutovat o pozitivěch, která nehodovost přináší: mnohamiliardový byznys, zaměstnanost mnoha profesí, uspokojování potřeb pacientů čekajících na transplantaci orgánů atp.

ČLENĚNÍ HMOTNÝCH ŠKOD PODLE DRUHU NEHODY

DRUH NEHODY; ROK 2013	Hmotná škoda v Kč	tj. % z celkové škody	Průměrná výše škody případající na jednu nehodu (v Kč)
s usmrcením	117 584 700	2,38%	217 749
s těžkým zraněním	200 439 300	4,06%	81 679
s lehkým zraněním	1 273 060 000	25,78%	73 384
jen s hmotnou škodou	3 347 089 400	67,78%	52 253
Celkem	4 938 173 400	100,00%	58 511

Obr. 1 – zdroj PČR

⁵ Otakar Kongsbul, OKDRIVER s.r.o., Vlnitá 7, Brno, tel.:+420 608 806 036, email: info@okdriver.cz

Aby se mohl člověk stát a být odborníkem na řízení motorových vozidel, musí kromě legislativních podmínek splňovat také tělesná a psychická kritéria. Odbornou způsobilost řidiče podmiňují primárně jeho tělesné a duševní dispozice. Jejich přiměřenost umožňuje získání základních vědomostí a dovedností v autoškole, které je nutno trvale rozvíjet z důvodu vývoje dopravního prostředí a tělesných i psychických změn vlastností řidiče. Veškeré procesy, které ovlivňují kvalitu řidičských schopností, jsou samy ovlivňovány postoji a hodnotovými měřítky společnosti.

Absolventi autoškol v mnoha případech nedokážou dostatečně aplikovat, respektive dodržovat předpisy při řízení pohybujícího se vozidla v dynamicky proměnných podmínkách. Také jejich způsob ovládání vozidla je nerozvinutý. Za těchto okolností jsou trvale vystavováni tlaku rychle jezdících řidičů, kteří je nevhodnými způsoby nutí ke zrychlení. Je třeba zdůraznit skutečnost, že není v možnostech žádného nepřiměřeně rychle jedoucího řidiče dobře selektovat a postřehovat relevantní informace, které jsou potřebné pro rozhodovací procesy. Každý jedinec je různě limitován v oblastech senzomotoriky a psychomotoriky, které se bezprostředně podílejí na správném ovládní vozidla v závislosti na působení přírodních, resp. fyzikálních zákonů.

Nežádoucí chování majoritní části „zkušených“ řidičů s delší praxí způsobuje začátečníkům zcela přirozeně stres, v jehož důsledku dochází k zastření percepce. Spolu s tím dochází k zatajování dechu, a tedy i k menšímu okysličování mozkových buněk a zhoršení kognitivních funkcí. Vážně také motorika a její koordinace, což zapříčiňuje necitlivé ovládní řízení a pedálů. Výsledkem je nedostatečné, respektive nebezpečné ovládní vozidla.

Přirozenou vlastností každého člověka je snaha vyhnout se nepříjemným situacím. Proto většina začínajících řidičů s dostatečným sebevědomím volí nejsnadnější a nejrychlejší způsob řešení: podléhají rychle jedoucím řidičům a přizpůsobují se jejich způsobu jízdy. Úzkostnější řidiči usedají za volant jen ve výjimečných případech a pouze za situace, která je k tomu přinutí. Obě skupiny začátečníků mají možnost absolvovat zdokonalovací jízdy, které by měly rozvíjet jejich základní schopnosti k žádané kvalitě.

Začátečníci, kteří podleli nátlaku řidičů s delší praxí a přizpůsobili se jim, obvykle považují kondiční jízdy v autoškole za zbytečné a jen v případě dostatečné reberflexe absolvují kurzy bezpečné jízdy pro potřebu zdokonalení ovládní vozidla bez výuky předpisů, nebo z důvodu nutnosti (bodový systém). Je nezbytné upozornit na skutečnost, že kurzy bezpečné jízdy (školy smyků) jsou z hlediska reálného zdokonalení fakticky neúčinné, pokud nejsou pravidelně absolvovány a nejsou při jejich realizaci dodržovány didaktické zásady. V těchto podmínkách se zdokonaluje pouze omezený počet řidičů bonitních firem a institucí, které pečují o svůj duševní kapitál.

Úzkostnější řidiči s dostatečnou ctižádostí a vůlí, nebo potřebou nezávislosti, obvykle vyhledávají pomoc v rámci kondičních jízd poskytované autoškolou nebo zkušeným řidičem. Často se však stává, že je běžná úroveň těchto služeb neposune kupředu. V konečném důsledku nepřekonají své obtíže, přijdou o zdravou sebedůvěru, finanční prostředky, případně získají nesprávné návyky.

Postupem doby se z nedokonalých začátečníků stávají řidiči sice s delší, ale špatnou praxí a nesprávnými postoji. Tito praktici opětovně negativně působí na začínající řidiče a dochází tak k efektu začarovaného kruhu.

Důsledkem tohoto fenoménu je trvale snižující se úroveň schopností řidičů s přímým dopadem na nárůst dopravních nehod, jak potvrzují statistiky Policie České republiky za rok 2013.

POROVNÁNÍ S ROKEM 2012

ROK 2013	POČET NEHOD	ROZDÍL OPROTI ROKU 2012	ROZDÍL v %
Počet šetřených nehod	84 398	2 944	3,70%
Počet usmrcených osob	583	-98	-14,40%
Počet těžce zraněných osob	2 782	-204	-6,80%
Počet lehce zraněných osob	22 577	13	0,10%
Hmotná škoda v mil. Kč	4 938,17	62,76	1,30%

Obr. 2 – zdroj PČR

K dalšímu výkladu souvislostí je důležité uvést minimálně tři zásadní skutečnosti:

- metodika statistických šetření se v průběhu uplynulých let často měnila. Například původně byly evidovány všechny nehody, přičemž v současnosti se započítávají pouze nehody podléhající ohlašovací povinnosti se škodou nad 100 tisíc korun atp. Proto může být srovnávání některých údajů problematické a diskutabilní;
- nižší počty mrtvých významně ovlivňuje rozvoj prvků aktivní a pasivní bezpečnosti, které se stávají standardní výbavou všech vozidel;
- řidiči s oprávněním k řízení osobních automobilů skupiny B mohou řídit nákladní vozidla do hmotnosti 3 500 kg, což může ovlivňovat představu o vyšší nehodovosti řidičů nákladních vozidel a autobusů, na které jsou kladeny významně náročnější požadavky k získání a udržování zdravotní a odborné způsobilosti.

POČET ZÚČASTNĚNÝCH VOZIDEL NA NEHODÁCH V SILNIČNÍM PROVOZU

ROK	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
moped	256	233	197	189	180	167	156	175	176	176
motocykl do 50 ccm	589	601	552	545	434	306	224	290	279	243
motocykl	3 274	3 573	3 301	3 973	3 478	2 697	2 415	2 688	2 563	2 705
osobní automobil	260 582	264 180	244 764	236 447	204 741	86 694	87 111	85 426	92 682	96 067
os. automobil s přívěsem	2 759	2 549	2 340	2 287	1 945	740	813	767	814	831
nákladní automobil	36 696	37 926	39 270	38 388	35 579	12 262	12 166	10 925	11 581	11 762
nákl. automobil s přívěsem	3 284	3 451	3 497	3 475	2 961	1 191	1 353	1 222	1 235	1 253
nákl. automobil s návěsem	9 788	10 733	11 959	11 275	9 924	3 791	4 467	3 949	4 197	4 102
autobus	4 516	5 025	5 162	4 761	4 513	2 049	2 307	1 984	2 284	2 295
traktor	1 178	1 230	1 145	822	735	356	415	381	436	461
tramvaj	1 624	1 595	1 502	1 395	1 393	807	884	811	793	734
trolejbus	335	303	332	326	287	129	118	99	127	129
jiné motorové vozidlo	743	817	780	677	553	198	255	205	216	226
jízdní kolo	4 850	4 617	4 185	4 217	3 724	3 515	3 184	3 992	4 210	4 148
povoz, jízda na koni	29	41	25	26	40	19	17	22	18	5
jiné nemotorové vozidlo	121	134	142	152	118	71	70	116	127	106
vlak	290	261	277	253	235	200	256	168	177	170
nezjištěno, ujel	18 060	17 958	18 688	18 670	16 334	10 829	11 784	11 832	12 852	13 947
jiný druh vozidla	30	27	23	14	22	12	9	15	19	5
Celkem	349 004	355 254	338 141	327 892	287 196	126 033	128 004	125 067	134 786	139 365

Obr. 3 – zdroj PČR

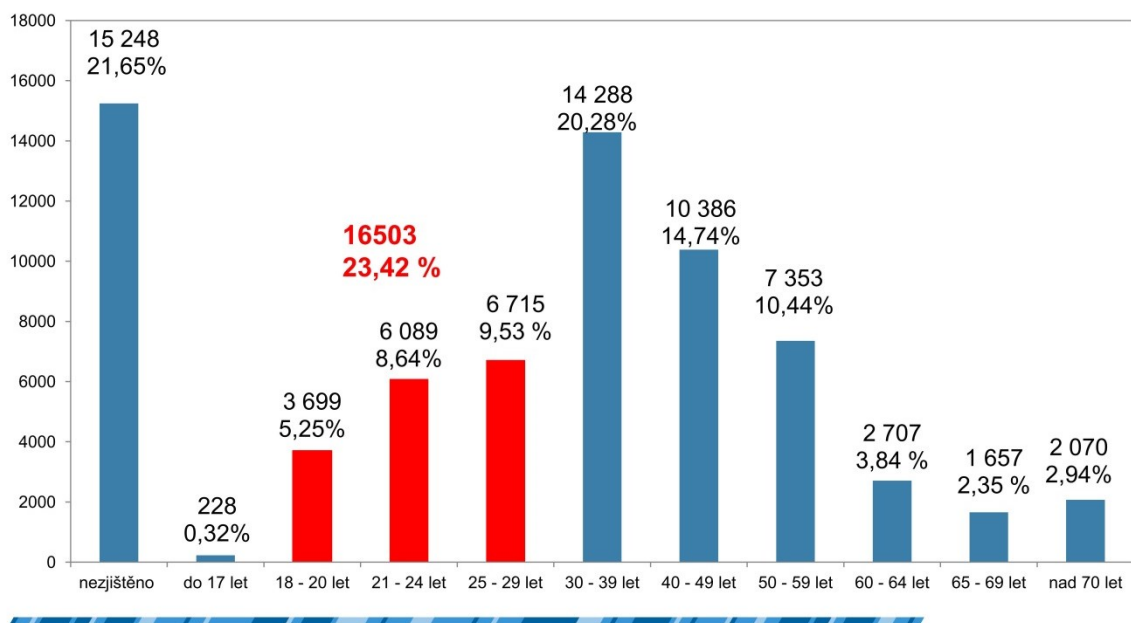
ZAVINĚNÉ NEHODY NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ PODLE HMOTNOSTNÍ TŘÍDY

NÁKLADNÍ AUTOMOBILY HMOTNOSTNÍ TŘÍDA; ROK 2013	Počet nehod	Rozdíl počtu nehod	Usmrceno	Rozdíl usmrcených	Rozdíl počtu nehod v %	Rozdíl usmrcených v %
do 3,5 t	4 535	-147	41	-3	-3,1	-6,8
3,6 až 7,5 tun	952	-33	2	-8	-3,4	-80,0
7,6 až 11,9	1 327	118	2	-5	9,8	-71,4
nad 12 tun	3 142	14	27	2	0,4	8,0
nezjištěno	104	3	0	0	3,0	*
CELKEM	10 060	-45	72	-14	-0,4	-16,3
z toho NA nad 3,5 t	5 421	99	31	-11	1,9	-26,2

Obr. 4 – zdroj PČR

Statistika za rok 2013 neuvádí počty nehod podle věku řidiče, jako tomu bylo v roce 2012. Lze ovšem předpokládat, že nedošlo k významným změnám v průběhu jednoho roku. Z údajů na obrázku č. 5 vyplývá, že největšího počtu nehod se dopouští řidiči v produktivním věku s delší praxí. Nejedná se tedy o začátečníky, jak je často proklamováno.

Věk viníka dopravní nehody



Dopravní nehodovost v roce 2012

14
8.1.2013

Obr. 5 – zdroj PČR

Z následujícího přehledu na obrázku č. 6 vyplývá, že příčiny dopravních nehod, které mají setrvalou tendenci, jsou především důsledkem nekvality vzhledu řidiče do dopravní situace a jeho řidičských schopností.

POŘADÍ	NEJČETNĚJŠÍ PŘÍČINY NEHOD ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL; ROK 2013	Počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	14 151
2.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	7 701
3.	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	6 318
4.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	6 253
5.	nesprávné otáčení nebo couvání	6 048
6.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 042
7.	nezvládnutí řízení vozidla	4 023
8.	nedání přednosti proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	3 554
9.	jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	2 501
10.	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	2 396
11.	nedání přednosti při odbočování vlevo	1 715
12.	nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 622
13.	nedání přednosti proti příkazu dopravní značky STŮJ DEJ PŘEDNOST	1 265
14.	nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1 261
15.	nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	945
16.	vjetí na nezpevněnou krajnici	878
17.	nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	781
18.	nedání přednosti při otáčení nebo couvání	712
19.	nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava	702
20.	samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	674

Obr. 6 – zdroj PČR

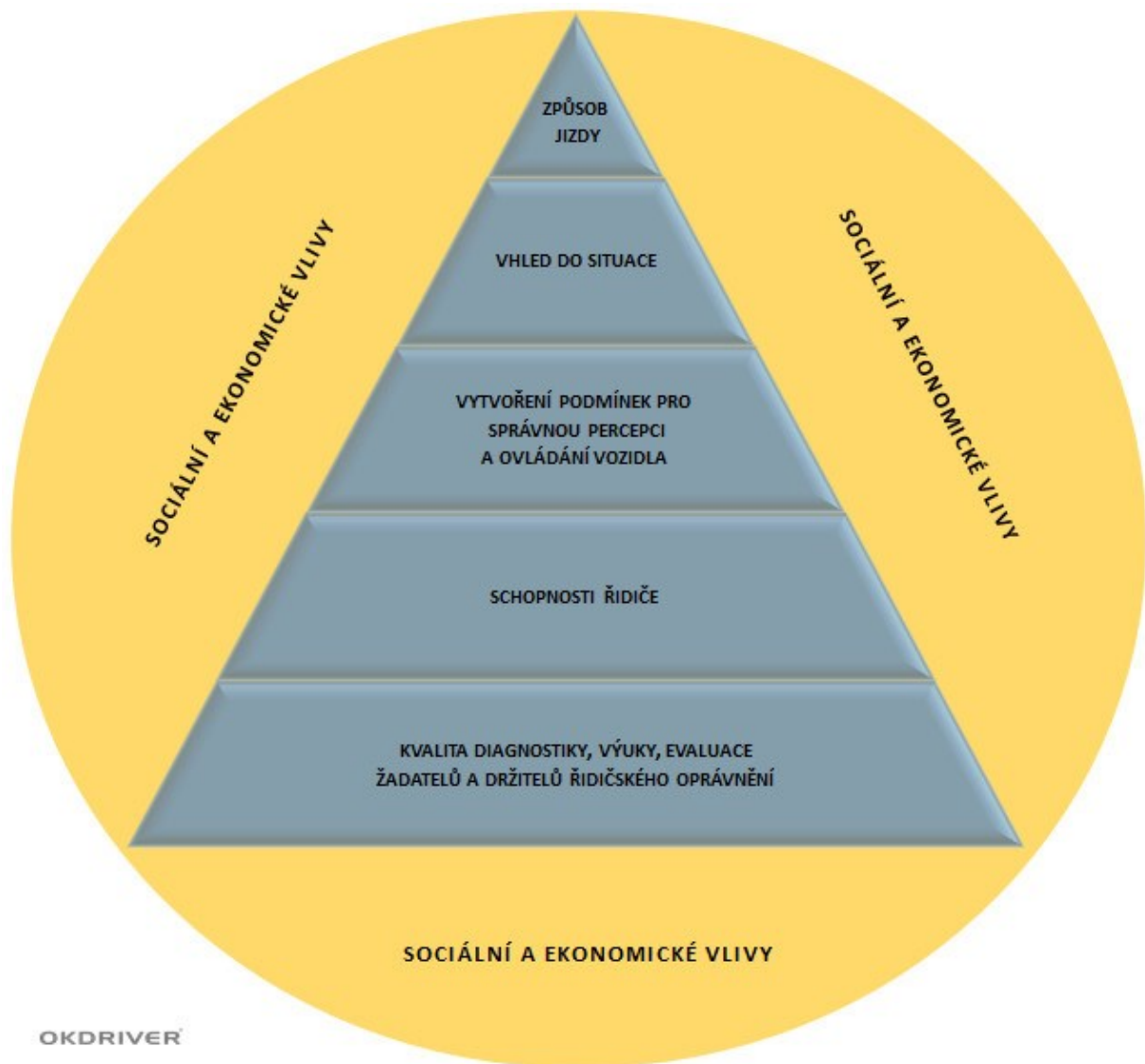
Kvalitu vzhledu do dopravní situace určují primárně duševní a fyziologické dispozice řidiče, edukační procesy a sociální vlivy. Sekundárně ovlivňuje vzhled do situace aktuální duševní stav, fyzická kondice řidiče a dopravní podmínky.

Vzhled do situace (VDS) popisuje Štikar (2006, s. 35) následovně:

„Výrazným krokem k začlenění vyšších kognitivních funkcí do posuzování lidské spolehlivosti bylo vytvoření konceptu vzhledu do situace, založeném na teorii mentálního modelu. Endsley (1999) prezentuje teoretický pohled VDS, který definuje jako stav poznání situace, probíhající ve třech kognitivních úrovních: 1. percepce prvků současné situace, 2. porozumění současné situaci, 3. projekce budoucího stavu situace. V komplexním a dynamickém prostředí je lidské rozhodování vysoce závislé na uvědomění si situace, tj. trvale se vyvíjejícím obrazu (mentálním modelu) stavu prostředí.“

Vhled do situace ovlivňuje rozhodování, což pak dále má vliv na provádění akcí. VDS je na druhé straně ovlivňován stavem prostředí, jakož i faktory systému a úkolu i individuálními faktory. Faktory úkolu a systému zahrnují: kapacitu systému, design interface, stres, pracovní zátěž, složitost a automatizaci. Individuální faktory zahrnují: cíle, očekávání, dlouhodobou paměť, mechanismy zpracovávání informací, automatismy, schopnosti, zkušenost a výcvik.“

Lze tedy konstatovat, že vhléd do situace významně ovlivňuje nejen vznik nehody, ale také způsob jízdy a postoje řidiče.

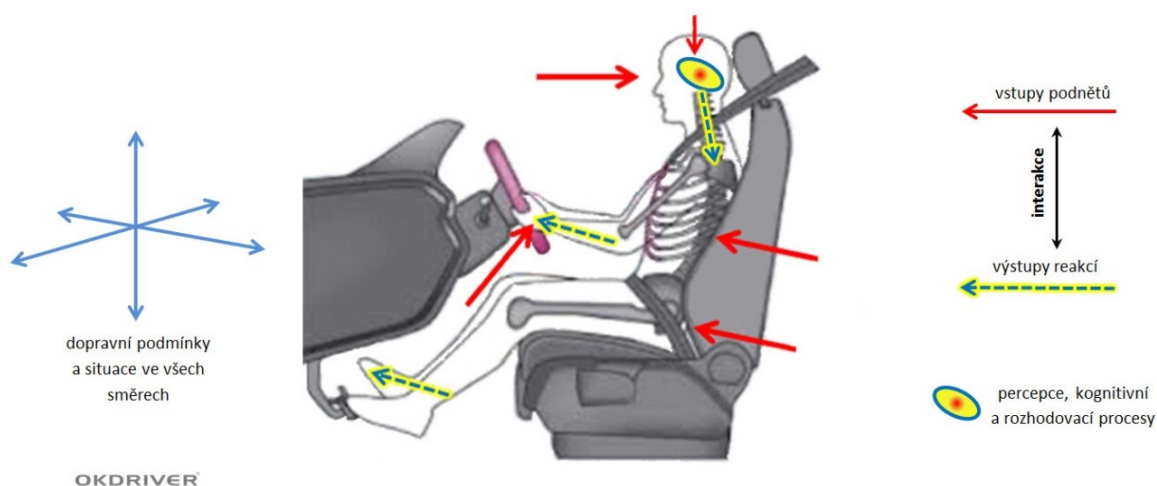


Obr. č. 7 – zdroj autor

Pilíř schopností řidiče tvoří jeho kvalitní diagnostika, výuka a evaluace. Avšak pokud si řidič nevytvoří nebo nedodrží podmínky pro správnou percepci a ovládání vozidla, nemůže dosáhnout žádoucího vhledu do situace, což má přímý dopad na jeho způsob jízdy a tedy možnost vzniku nehody.

„Nic není v rozumu, co neprošlo dřívě smysly.“

Jan Amos Komenský



Obr. 8 – zdroj autor

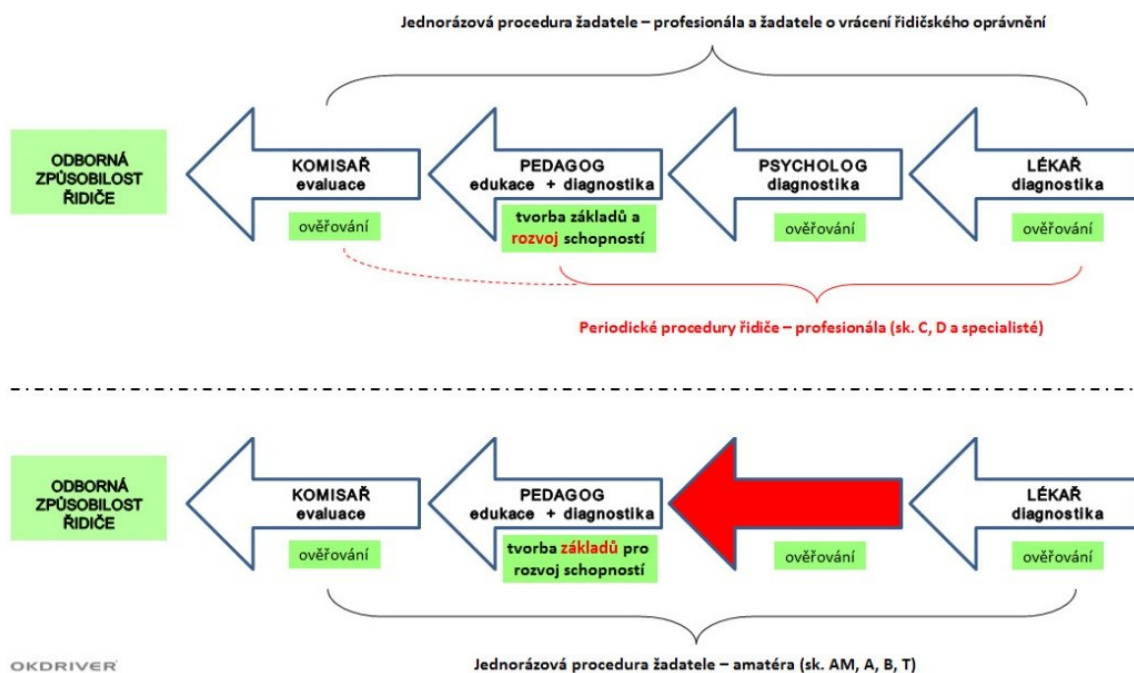
Při řízení vozidla v dynamicky proměnném dopravním prostředí probíhají komplexní psychosomatické a psychosociální procesy, které jsou ve vzájemné interakci. Jejich kvalita ovlivňuje rozhodovací procesy, které předurčují podíl řidiče na vznik a průběh aktuální dopravní situace.

Klíčovým předpokladem k zajištění řádného průběhu těchto procesů je správné sezení řidiče. To umožňuje v potřebné kvalitě vnímat zrakové a hmatové podněty, které v součinnosti s podněty sluchového, čichového a rovnovážného aparátu poskytují komplexní informace.

Nezbytnou součástí výcviku řidiče je nauka o vnímání vlastních tělesných a duševních potřeb. Jen tak může být zachována svěží a přesná motorika, fluence informací, kognitivní a rozhodovací procesy, psychická pohoda. Proto je nezbytné provádět kratší a častější přestávky na protažení, prodýchání, dodržování pitného režimu a uvolnění psychické tenze.

Tyto základní předpoklady úspěšného výcviku a samostatné jízdy řidiče neznají nebo nedodržují samotní učitelé, a tudíž je ani neučí.

Význam a podíl výkonu oborových specialistů na získání a udržování odborné způsobilosti řidiče je uveden na obrázku č. 9.



Obr. 9 – zdroj autor

Klíčovým elementem procesu získávání odborné způsobilosti řidičů jsou edukační procesy, které spadají dominantně do kompetence učitele praktického výcviku řízení motorových vozidel. Je zarážející, že takto specializovaní odborníci nepotřebují ke své navýsost společensky zodpovědné a odborné činnosti ani maturitu. Po přibližně půlroční přípravě, kterou provádí zkušenější učitel s pětiletou praxí, se natrvalo stávají specialisty pro daný obor. Je samozřejmostí a výhodným byznysem, že takto vyprodukovaní odborníci můžou po pětileté praxi, která není kontrolována z hlediska pedagogiky, připravovat nové učitele pro výkon povolání.

Nejvýznamnějším předpokladem úspěšného výchovně vzdělávacího procesu je, kromě naplňování didaktických zásad, osobnost pedagoga. Kromě vzhledu do situace musí také kontinuálně diagnostikovat potřeby žáka v oblasti percepce, kognitivních funkcí, motoriky a její koordinace. Efektivitu vyučovacího procesu zajišťuje operativní kombinací vhodných metod, postupů a pomůcek.

Učitel praktické jízdy by neměl být pouhým vzorem, ale musí umět také vytvářet vztah vzájemně důvěry, taktu, pocitu bezpečí a tvořivosti při zachování potřebných nároků na žáka. To vše v extrémně náročných celoročních podmínkách silničního provozu, kde jsou oba bezprostředně vystaveni nebezpečí vzniku úrazu, hmotné škody, vč. právních, finančních a morálních postihů.

Uvedené skutečnosti nasvědčují, že je významně celospolečensky podhodnocena nízká účinnost stávajícího výchovně vzdělávacího systémů řidičů **všech skupin** a absence odborných specialistů – celostně vybavených dopravních pedagogů.

Výsledkem je často dezinpretovaný a dlouhodobě neúspěšně řešený vzestup dopravní nehodovosti. Doposud problematiku výchovy a vzdělávání řidičů neřešili pedagogové, ale specialisté na jiné obory: právníci, policisté, ekonomové, psychologové, zdravotníci, inženýři, publicisté atp.

Svůj podíl na negativním trendu vývoje nehodovosti sehrávají také politická rozhodnutí rychle se obměňujících ministrů dopravy. V rozporu se školským vzdělávacím systémem, který zajišťuje vzdělávání všech odborníků, spadá vzdělávání učitelů autoškol a zkušebních komisařů do resortu Ministerstva dopravy.

Pravděpodobně také z těchto důvodů se nebezpečného chování dopouští stále větší počet řidičů bez ohledu na jejich věk, pohlaví, vyznání, postavení, druh a značku vozidla atp. Je otázkou, proč se ho dopouští rovněž empatické osoby s nevyšším vzděláním, s dostatečnou sebereflexí a nezřídka i odborníci pro danou oblast. Alarmující je skutečnost, že si nebezpečně počínají už také maminky nebo babičky převážející malé děti. Logicky lze předpokládat, že není v zájmu těchto osob ohrožovat sebe, druhé, a zvláště pak vlastní děti. Činí tak přesto, že na ně působí přeceňovaná represivní opatření a předražené kampaně, jako hlavní nástroje prevence.

Cílem represí a kampaní je změna postojů působením na emoce. Tyto marginální výchovně vzdělávací metody stojí mnoho peněz a mají malou účinnost, protože příjemci sdělení nezískávají vlastní zkušenosti na základě systematické edukace formou prožívání a ovlivňování reálných dějů. Nemůže tedy docházet ke skutečné změně vzhledu do situace, která zásadním způsobem ovlivňuje vznik, průběh a následky dopravní nehody.

„Co slyším, to zapomenu. Co vidím, si pamatuji. Co si vyzkouším, tomu rozumím.“
Konfucius (552 př. n. l., stará Čína)

Nabízí se prvotní řešení ve dvou hlavních oblastech s ohledem na společensko-ekonomické potřeby, vývoj dopravního prostředí a změny tělesných a duševních vlastností řidiče:

OSOBNOSTNÍ

- a) rozvoj automatizace správného ovládání vozidla v běžných a rizikových situacích;
- b) permanentní aktualizace znalostí dopravních předpisů, vč. jejich správného chápání v souvislostech a schopnost jejich implementace v provozních podmínkách;
- c) vstupní a periodické ověřování psychické a zdravotní způsobilosti řidičů amatérů.

SOCIÁLNÍ

- a) vznik mimorezortní nezávislé odborné instituce řešící problematiku dopravní výchovy a vzdělávání, vč. komplexních opatření ke snížení dopravní nehodovosti, jako je tomu v zemích s úspěšnou prevencí nehodovosti;
- b) angažovanost masových sdělovacích prostředků ke změně postojů a vzorců chování prostřednictvím davového efektu: Rád investuji do zdokonalování svých řidičských schopností, protože je to výhodné a IN.

LITERATURA

- [1] ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří; ŠMOLÍKOVÁ, Jana. *Psychologická prevence nehod*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006. 215 s. ISBN 80-246-1096-5.
- [2] <http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehodovost-2012.aspx>.
- [3] <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.