

Jak na to pohlíží zákon?

„Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.“

§ 2, odstavec a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Lidský činitel v dopravě a jeho postoj k bezpečnému chování je nutné kultivovat. **Je zapotřebí si uvědomit, že ke zbytečným zraněním a úmrtím dochází dnes a denně.**

Osvojení si správných základních vědomostí a dovedností od nejranějšího věku je dobrým předpokladem pro další chování člověka jako řidiče.

Speciální ohled je vhodné brát na skupinu mladých řidičů, motocyklistů, seniorů a potom řidičů z povolání.

Dopravní výchova a vzdělávání dlouhodobě patří mezi klíčové aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Od září 2013 povinně vstupuje prostřednictvím školních vzdělávacích programů do výuky na všech základních školách v ČR, a to na prvním i druhém stupni.

Dle slov samotných rodičů dětí, jsou dopravní hřiště skvělým nápadem. Vychovávají a spojují rodinu.

Kvalitně pojatá dopravní výchova hraje významnou roli při budování hodnotového žebříčku dětí a mladých lidí. Zásadně ovlivňuje postoje všech budoucích účastníků silničního provozu.

Ve společnosti panuje mylný názor, který selhání v silničním provozu vztahuje na sociální zralost účastníka. Kupříkladu, že sociálně nepřizpůsobiví mají vadné charakterové rysy a že je jejich chování nutné korigovat pomocí tvrdších trestů, nikoliv kvalitnějším vzděláváním. Tyto myšlenky jsou velmi nakažlivé a bohužel často podporovány výkladem práva.

Zadavatel:



Ministerstvo dopravy

Zhotovitel:



Brno

2017

OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Lidský činitel v dopravě

Výchova a vzdělání



Na základě dokumentu Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 respektive Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 a dalších dokumentů evropské politiky dopravní bezpečnosti byla vytvořena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 respektive její revize a aktualizace s platností od roku 2017. Dokument se mj. **zabývá i úlohou lidského činitele v dopravě a zdůrazňuje úlohu prevence a vzdělávání dětí i dospělých účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích.**

Dopravní nehody a lidský činitel

V oblasti dopravní bezpečnosti je dobře známý fakt, že **lidský faktor je v 97 % nehod hlavním nebo důležitým přispívajícím faktorem.** Nezahrnuje však chyby jako úmyslné porušování pravidel.

Příčiny dopravních nehod z pohledu četnosti

- | | |
|---|--------|
| • řidič se plně nevěnoval řízení vozidla | 25 % |
| • nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem | 12 % |
| • nesprávné otáčení nebo couvání | 12 % |
| • jiný druh nesprávného způsobu jízdy | 12 % |
| • nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky | < 10 % |
| • nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, | < 10 % |
| • nezvládnutí řízení vozidla, | < 10 % |
| • nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“, | < 10 % |
| • vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu, | < 10 % |
| • jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru | < 5 % |

Míra odpovědnosti řidiče za DN závisí především na osobnosti a z ní odvozené role řidiče. Každá role je spojena s určitou činností a v zájmu jejího odpovědného naplnění vyžaduje specifický soubor vlastností, schopností a dovedností (emotivní stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, stresová odolnost, svědomitost a spolehlivost).

Lidský činitel v dopravě je z pohledu dopravního chování ten nesložitější. Z hlediska psychologie lze rozlišit následující způsoby ovlivňování chování jedince:

1) Selekcce probíhá v ČR ve trojí rovině: jednak prostřednictvím provádění zkoušky pro získání řidičského oprávnění, prostřednictvím dopravně-psychologického vyšetření řidičů-profesionálů a v rámci bodového systému hodnocení řidiče.

2) Prevenci je vhodné zaměřovat na specifické skupiny řidičů (např. mladé začínající řidiče, seniory, motorkáře atp.). V rámci preventivních opatření pak zvyšuje efektivitu a dopad zapojení jednotlivců či skupin z dané skupiny řidičů.

3) Kampaně mají potenciál fungovat dobře, pokud jsou dodrženy zásady pro jejich tvorbu a evaluaci. Celkově se jedná o opatření se špatně měřitelným dopadem a nutností vysokých investic, přičemž přijatelné efektivity dosahují pouze v kombinaci s dalšími paralelními opatřeními (např. preventivní aktivity PČR).

4) Rehabilitace je vhodným nástrojem až poté, kdy selže prevence a kampaně. Nejefektivnější opatření je kombinace rehabilitačních programů a odebrání ŘO.

Postoj k bezpečnému chování se týká vztahu jedince k určitému objektu postoje (předmětu, názoru, druhá osoba apod.). Část postojů je vrozených. Většina postojů ale vzniká prostřednictvím vlastní či zprostředkované zkušenosti. Postoje se mohou v průběhu života měnit. Mají tři složky:

- kognitivní – racionální složka,
- emocionální – založené na citové pohnutce a
- konativní – projev chování.

Výchova a vzdělávání

Dopravní výchovu je třeba vnímat jako celoživotní vzdělávací činnost s přímým dopadem na jeho zdraví.

Ve vzájemné spolupráci MŠMT a MD byly vytvořeny vzdělávací materiály pro děti základních škol, včetně metodických materiálů pro učitele (jako jsou: aplikace pro interaktivní tabule a tablety a také učebnice pro předškolní vzdělávání v souladu s Rámcovým vzdělávacím plánem (RVP)).



Dopravní výchovu mohou školy zařadit, v souladu se svými školními vzdělávacími programy, do různých předmětů, jako např. prvouky, nauky o světě, výchovy ke zdraví, rodinné výchovy atd.

Dětské dopravní hřiště (DDH) představuje plochu určenou k praktickému nácviku dopravní výchovy dětí. Na našem území se jich nachází více než 160. ČR má tak jednu z nejrozvinutějších sítí dopravních hřišť v Evropě.

Prostor DDH lze využít k nácviku pohybu mezi motorovou dopravou, ale i základních dovedností jízdy na kole. Děti si snáze osvojí dynamiku jízdy a brždění atd. Také slouží pro názornou ukázkou a výklad dopravních značek a zařízení.