

Postoje dětí a mládeže k neoprávněným vstupům do prostoru dráhy¹

Attitudes of Children and Youth to Railway Trespassing

Irena Kučerová, Pavlína Skládáná, Zuzana Strnadová, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Abstract

Unauthorised entry of railway premises accounts for approximately 200 casualties per year in the Czech Republic. Although the phenomenon is highly pertinent to children and youth, it does not receive sufficient attention in traffic safety education. Existing research has mapped railway trespassing in the Czech Republic in general terms only, with primary focus on the conditions of emergence and characteristics of high-risk sites. In contrast, international research and practice pay more attention to shaping public awareness, including education of children and youth.

The goal of the present study is to obtain basic information on children and youth's attitudes to the illegal high-risk behaviour that railway trespassing is. Its primary aim was to define the basic factors to take into consideration in formulating educational programmes on railway trespassing for the target group of older children and youth.

The data was collected by means of focus groups conducted at two schools with children aged 11–16 years. Both schools were located in immediate vicinity of illegal shortcuts across railway tracks where previous field research had indicated the presence of the relevant groups of youth. Both shortcuts differed in their character and uses: one was unique locally, used almost exclusively by students of the school, while the other was part of a series of frequently used pathways across the

KEYWORDS:

safety

railway trespassing

education of children and youth

DOI LINK:

<http://doi.org/10.13060/1214438X.2019.1.17.497>

¹ Tento článek byl vytvořen za finanční podpory Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy v rámci programu Národní program udržitelnosti I, projektu Dopravní VaV centrum (LO1610) na výzkumné infrastruktúře pořízené z Operačního programu Výzkum a vývoj pro inovace (CZ.1.05/2. 1. 00/03.0064).

tracks dividing the town. In defining our research categories, we considered factors affecting individual traffic behaviour: knowledge of rules and risks, habits learned in the family context and, especially for children and youth, peer behaviour.

The available railway shortcuts are used by children both to save time and for leisure activities. The children are aware of this action's illegality and, to some extent, knowledgeable about related hazards. However, their ability to assess those hazards is limited. They consider trespassing in places that they know to be relatively safe. They claim to keep caution while crossing, yet they apply some widespread misconceptions. They almost never encounter surveillance or sanctions. Adults act primarily as negative role models, especially in places where the railway tracks pose a significant barrier and trespassing is an everyday reality for a large part of the local population. Relevance of peer influence was confirmed by the focus groups.

Neoprávněné vstupy osob do prostoru dráhy jsou velmi závažným, i když často podceňovaným problémem bezpečnosti dopravy. V České republice je celkem 9 580 km tratí, na kterých v důsledku střetu s drážním vozidlem každoročně zemře přibližně 200 osob²; relativní počet úmrtí osob na 1000 kilometrů železničních tratí je tedy přibližně dvacetkrát vyšší než počet usmrcených chodců na 1 000 km pozemních komunikací [PČR 2016]. V posledních letech je problematika neoprávněných vstupů osob do prostoru dráhy, tzv. trespassingu, stále více řešena v celé Evropě v rámci výzkumných projektů i preventivních programů.

V České republice byla problematika železničního trespassingu všeobecně zmapována v projektu AMELIA³, který byl zaměřen především na základní charakteristiky neoprávněných vstupů do prostoru dráhy u nás a na místa častého výskytu. Bylo identifikováno šest typů rizikových lokalit [Skládaná a kol. 2016], přičemž nejvyšší intenzitu pohybu nepovolanců v kolejišti můžeme zaznamenat zejména ve stanicích a zastávkách a dále v místech nelegálních zkratk spojujících počátek a cíl každodenních cest. Uživatelé těchto zkratk jsou velmi často také děti a mládež, kterým byla věnována další studie, jejíž výsledky jsou prezentovány v tomto článku.

Problematické neoprávněné vstupy dětí do prostoru dráhy jako samostatnému tématu se nevěnuje mnoho studií, častěji jde o zahrnutí určité věkové kohorty (typicky adolescenti) do konkrétního výzkumu [Silla, Luoma 2009]. Samostatné studie jsou spojeny hlavně s preventivními a vzdělávacími aktivitami v této oblasti [Silla, Kallberg 2016], které byly mimo jiné realizovány například v rámci dvou pilotních testů evropského projektu RESTRAIL [REduction of Suicides and Trespasses on RAILway property, 2014].

V souvislosti s trespassingem dětí je v dostupných studiích věnována pozornost podobným tématům, jako je tomu u dospělých, tedy znalosti rizik, povědomí o nelegálnosti, resp. znalosti souvisejících předpisů, informovanosti o legálních možnostech přecházení atp. [Silla, Luoma 2012].

² Drážní inspekce, <http://www.dicr.cz/statistiky-mimoradnych-udalosti>

³ Výzkum podmínek a návrh opatření pro omezení počtu a zmírnění následků neoprávněných vstupů chodců do prostoru dráhy, TA04030327, realizovaný za podpory TAČR v letech 2014–2017

Vnímání rizik spojených s pohybem v kolejišti je však u dětí, vzhledem k jejich věku a s tím souvisejícím psychosociálním vývojem, limitováno. Přitom právě míra vnímaného rizika je velmi silným prediktorem budoucího nežádoucího chování. Tedy čím nebezpečněji je přecházení přes kolejiště vnímáno, tím méně pravděpodobné je, že děti budou toto nežádoucí chování realizovat [RESTRAIL 2014a; Silla 2012]. Při práci s dětmi má být důraz kladen primárně na osvojení si znalostí, dovedností a správných návyků ohledně bezpečného chování, na dodržování pravidel a přijetí zodpovědnosti za své chování, uvědomění si nelegálnosti a možných represí spojených s přecházením, hrou v blízkosti kolejí nebo s vandalismem, ale také na znalost a schopnost správné aplikace fyzikálních veličin, jako je hmotnost nebo brzdná dráha vlaku [Silla, Kallberg 2016; RESTRAIL 2014b].

Ve studiích je též mapována geneze nežádoucího chování a možnosti jeho ovlivnění. Dle finské studie [Silla 2012] je rozhodnutí, zda přejít kolejiště na nelegálním místě, výsledkem závážení pozitiv a negativ, zhodnocením pravděpodobnosti, že se stane nehoda, a dalších okolností, jako je například úspora času atp. Ovšem u dětí je rozhodování zásadně ovlivněno především vzory chování dospělých, které pozorují kolem sebe, tedy především rodičů, ale také vrstevníků [RESTRAIL 2014b].

V rámci projektu RESTRAIL byly provedeny dva zmíněné pilotní testy, které mířily právě na problematiku nelegálního pohybu dětí na železnici, a to v souvislosti s informovaností dětí o nebezpečí spojeného se železnicí, legalitě takového počínání a možnostech správného chování. Z těchto pilotních studií vyplynulo, že děti jsou poměrně dobře informovány o obecných pravidlech i nebezpečích, ovšem ne vždy deklarují takový úspěch v jejich každodenním uplatňování. Autoři to přičítají právě vlivu komunit, ve kterých děti vyrůstají, a které vnímají trespassing jako normální jednání [RESTRAIL 2014a, b]. I to by mělo být bráno v potaz při volbě a zacílení efektivní výuky, která by měla směřovat také na mimoškolní instituce, resp. kombinovat vzdělávání jak dospělých, tak dětí. V tomto směru mohou sehrát pozitivní roli železniční společnosti, muzea a další instituce formou pořádání různých veřejných osvětových akcí [Havârneanu et al. 2016].

Konkrétní způsob, jak efektivně sdělovat informace o bezpečném chování v souvislosti s trespassingem v Británii, se pokusil ve své studii zmapovat také Waterson [Waterson et al. 2016]. Jeho tým vedl skupinové rozhovory s dospívajícími mezi 12-23 lety. Mezi zúčastněnými převažovali ti, kteří alespoň jednou nelegálně přes kolejiště přecházeli, nelze však říci, že by ve skupinách byli pravidelní dlouhodobí trespassseři. Výsledky ukázaly, že dospívající jsou málo informováni o nebezpečí spojeném s neoprávněným pohybem v kolejišti. Především děti do 15 let pak často netušily, že je to nelegální a už vůbec nevěděly o možnosti penalizace za toto chování. Z hlediska osvěty pak ze zjištění vyplynula nutnost důrazu na pozitivní vrstevnické vzory a vzdělávání v této problematice od útlého věku, přičemž preferováno bylo zakomponování informací o bezpečnosti na železnici do běžné výuky co nejdříve, už na prvním stupni základních škol.

V České republice jsou zásady bezpečného chování ve spojení se železnicí sice oficiálně zahrnuty v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání⁴, ale spíše okrajově a s minimálním přihlédnutím k trespassingu. V oblasti osvěty a prevence se formou některých programů angažují také například Ministerstvo dopravy v rámci dopravní výchovy⁵, Drážní inspekce⁶, nezisková organizace Záchranný kruh⁷ a dříve též České dráhy se svým Junior programem. Nicméně, stejně jako u Rámcového vzdělávacího programu, trespassingu mimo železniční přejezdy byla doposud věnována pozornost spíše jen okrajově.

Cíl výzkumu

Osvětová činnost zaměřená na děti a mládež může být pro řešení problému železničního trespassingu velmi perspektivním nástrojem. Mladí lidé jsou vnímaví, nabyté znalosti jim slouží po celý život a kromě toho se často stávají multiplikátory vědomostí i pro své rodiče a prarodiče. Účinné vzdělávání však předpokládá znalost postojů a aktuálních vědomostí cílové skupiny. Centrum dopravního výzkumu provedlo průzkum názorů obyvatel žijících v blízkosti železniční trati a zvláště se zaměřilo na žáky a studenty ve věku 11 – 16 let.

Cílem této studie bylo určit základní problémy ve vztahu dětí a mládeže v daném věku k bezpečnému chování v blízkosti železniční trati a definovat faktory, které mohou hrát zásadní roli v procesu vzdělávání této skupiny.

Metodologie: volba lokalit a provedení focus groups

Pro účely studie byla využita metoda moderovaného skupinového rozhovoru, tzv. ohniskových skupin (častěji focus groups). Byly provedeny čtyři focus groups s celkem 30 chlapci a 28 děvčaty z řad studentů a žáků dvou jihomoravských škol (SOŠ/SOU a ZŠ), které se nacházejí v okolí železnice.

Školy byly vybrány tak, aby se v jejich blízkosti nacházela nejméně jedna nelegální zkratka a zvýšila se tak pravděpodobnost, že alespoň část účastníků bude mít s železničním trespassingem přímou zkušenost. Konkrétní lokality byly zvoleny na základě inspekcí a pozorovacích průzkumů provedených v předchozím projektu. V jednom případě se jednalo o zkratku v daném úseku trati poměrně ojedinělou a silně využívanou prakticky pouze žáky a studenty školy, v druhém případě o jednu ze série frekventovaných nelegálních stezek spojujících dvě části města.

⁴ Metodický portál RVP. <http://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/16447/podklady-k-vyuce-temat-dopravni-vychovy-v-zakladnich-skolach.html/>

⁵ Ministerstvo dopravy, IBESIP <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/zaci-zakladni-skoly/prvni-stupen>

⁶ Drážní inspekce, <http://www.dicr.cz/pro-male-skolaky>

⁷ Asociace Záchranný kruh. <http://www.zachranny-kruh.cz/pro-skoly/interaktivni-multimedialni-ucebnice/1-stupen-zs-ms.html>

Jednotlivé skupiny čítaly 13-16 členů, ve věkovém rozpětí 11-16 let, tři byly smíšené a jedna čistě dívčí. Rozhovory probíhaly na půdě jednotlivých škol a musely být z organizačních důvodů omezeny na jednu vyučovací hodinu. Svolení k realizaci focus groups bylo garantováno vedením školy. Skupiny byly vedeny minimálně dvěma moderátory a byl pořizován pouze jejich zvukový záznam.

Účastníci byli seznámeni s účelem realizace focus groups, byli upozorněni, že se nejedná o vyučování nebo testování jejich znalostí, neexistují správné a špatné odpovědi, ale smyslem je otevřít se pokud možno maximálně kreativní diskusi, kde jsou vítány jakékoliv názory na dané téma.

Scénář focus groups sestával z následujících tematických okruhů:

- A. Okruh individuální: povědomí o existenci zkratky a zdroj této informace, frekvence a doba používání, důvody užívání / neužívání, posouzení bezpečnosti přecházení, chování při přecházení
- B. Okruh vrstevníci (peers, sourozenci): užívání zkratky kamarády, spolužáky nebo sourozenci, jejich názory, vliv vrstevníků na rozhodnutí, zda zkratku použít, zvládnutí případného tlaku
- C. Okruh autorita (rodiče, učitelé, jiní dospělí): informovanost a postoj rodičů, učitelů, napomenutí ze strany jiných dospělých, vzory
- D. Sociální faktory (informace, represe, edukace): informovanost o nehodách na konkrétní zkratce i o střítech drážních vozidel s osobami obecně, znalost důvodů nelegálnosti pohybu v kolejišti, znalost možných následků
- E. Možné vlastní návrhy opatření/řešení nelegální zkratky

V praktické realizaci jsme pak také operovali s faktem, že ze samotných rozhovorů vyplynuly další relevantní informace, které v původních otázkách nebyly zohledněny. Tyto informace jsme pak také zahrnuli do celkového vyhodnocení.

Audiazáznam ze všech skupin byl následně převeden do písemné podoby a metodou konceptuálních map obsahově analyzován pomocí softwarového nástroje CmapTools. Byly analyzovány jednotlivé výroky, v závorce za nimi je pak uvedena frekvence jejich výskytu v zaznamenaných rozhovorech.

V tomto příspěvku prezentujeme výsledky okruhů A, B, C a D, které jsou relevantní z hlediska vzdělávání.

Výsledky

Zvukové záznamy všech focus groups byly přepsány. Poté byly jednotlivé výroky z rozhovorů rozděleny do skupin odpovídajících stanoveným výzkumným okruhům, přičemž byla zaznamenána jejich frekvence.

Okruh individuální

Z kontextuální mapy (viz obr. 1) vyplývá, že respondenti zpravidla o inkriminované zkratce vědí a opakovaně ji využívají. Informační kanály, prostřednictvím nichž se děti o nelegální zkratce dozvěděly, míří především k jejich vrstevníkům, resp. k nežádoucím vzorům dospělých, které viděly na tomto místě přecházet.

Jako hlavní důvod používání zkratky uvádějí především fakt, že si tak významně zkrátí cestu do školy a ze školy, případně tím ušetří čas, který potřebují k tomu, aby stihli autobusové či jiné spojení domů. Dalším opakovaně uváděným důvodem je skutečnost, že na zkratce je vyšlapaná cestička, což svádí k dojmu, že takto hojně využívaná trasa musí být tedy nejspíše také legální. Ke stejnému dojmu pak svádí nouzový východ v protihlukové stěně, který se dětem jeví být legálním přechodem na dané trase (ačkoliv je v daném případě opatřen výstražnou cedulí, na kterou ovšem děti nereflktují). Důležité je také zjištění, že děti tráví v bezprostředním okolí železniční trati svůj volný čas (hrami, resp. pořizováním snímků na sociální síť).

Respondenti, kteří nelegální zkratky nevyužívají, i když o nich ví, uvádí jako důvod absenci spěchu, nezáměr o hry či obecně pohyb v dané lokalitě, nebo nepohodlný přechod kolejiště, kde je možné zakopnout a přivodit si tak zranění, což platí zejména v zimním období, kdy cesta i kolejiště namrzá. Důvod neschůdnosti uvádějí spíše dívky.

Děti, které zkratky využívají, je vnímají jako bezpečný přechod přes kolejiště. Nejčastěji udávají, že je přehledná, tedy jsou tam velmi dobré rozhledové podmínky, je vidět na semaforey a také mají přehled o jízdním řádu vlaků, které touto trasou jezdí. Jen někteří studenti a žáci uvedli, že při přecházení pociťují obavy, související hlavně s možností klopýtnutí, pádu, méně často s přehlédnutím vlaku a srážkou.

Žáci a studenti uváděli, že při přecházení zachovávají opatrnost. Šlo především o dobré rozhlédnutí, poslech, zda se neblíží vlak, kombinací obojího. Někteří sledují semaforey, další jmenovaly rychlé a pozorné přecházení nebo i pomoc další osoby (kamaráda), která kontroluje bezpečnost přechodu.

Okruh vrstevníci

Lze očekávat, že vrstevníci (především kamarádi, ale také sourozenci a jiné děti), mohou hrát významnou roli v chování dítěte, ať už ve smyslu zaujetí pozitivního, nebo naopak negativního postoje k řešení konkrétních situací.

V kontextu této proklamace tak většina dětí deklarovala (viz obr. 2), že nelegální zkratkou přechází výhradně s kamarády, přičemž členové přecházejících skupinek jsou v otázce použití zkratky nejčastěji názorově zcela konzistentní. Jen několik málo dětí uvedlo, že byly k přechodu na zakázaném místě svými kamarády přemluveny. Část dětí pak uvádí, že zkratkou chodí (ať už individuálně, nebo skupinově) pokud možno jen tehdy, když není žádná jiná neznámá osoba v dohledu. Jen malá část dětí chodí zkratkou výhradně sama, resp. v jednom případě s jiným členem rodiny (v tomto konkrétním případě s rodičem).

Co se týká skupinové konformity, při hypotetickém dotazu, zda by se děti nechaly svými kamarády přemluvit k přechodu kolejiště nelegální cestou, většinou přiznávají, že by se přizpůsobily názoru kamarádů. Jen několik z nich by se nechalo přemluvit pouze pod tlakem vnějších okolností (spěch na spoj domů), resp. by se přemluvit nedaly za žádných okolností.

Okruh autorita

V rámci tohoto okruhu bylo naší snahou zmapovat, jak děti vnímají skutečné či předpokládané postoje dospělých autorit k jejich přecházení na nelegální zkratce.

Rodiče dle sdělení účastníků focus groups většinou (viz obr. 3) nevědí, že jejich potomci daný přechod používají. Ti, kteří se to dozvěděli, nejčastěji reagovali striktními zákazy i poučením o nebezpečnosti užívání zkratky. Pouze dva žáci se domnívají, že je jejich počínání rodičům jedno (tedy nezaujali k chování dítěte žádný konkrétní výchovný postoj).

Ani pedagogové nejsou dle mínění většiny dětí informováni o používání nelegální zkratky, a jestliže ano, nezaujímají k problematice žádný výchovný postoj. Poučení o nebezpečnosti přecházení přes kolejiště se ze strany učitelů dostalo jen několika málo dětem, výhradně v souvislosti s tím, že byly na inkriminovaném místě přímo viděny. V jednom případě pedagog po napomenutí dětí provedl po vyučování následnou fyzickou kontrolu na místě přechodu.

Ostatní dospělí (tedy ve vztahu k dětem neznámí lidé) tvoří v souvislosti s nelegálním přechodem kolejiště spíše vzor nežádoucího chování, žáci a studenti je běžně vídají danou zkratkou chodit. Jestliže dospělí přímo vidí děti přecházet kolejiště, nezaujímají k nim žádný výchovný postoj. Jen ojediněle byly děti neznámým kolemjdoucím napomenuty.

Okruh sociální faktory – informovanost, represe, edukace

Většina dětí neví (viz obr. 4) o tom, že by se na zkratce v blízkosti jejich školy někomu stala nehoda (ačkoliv v obou lokalitách došlo ke smrtelným střetům). Povědomí o neštěstích na zkratce nebo v její bezprostřední blízkosti mělo jen několik dětí a jednalo se údajně o suicidální jednání. Vlastní zkušenost s nebezpečnou situací přiznalo šest dětí, šlo o pády nebo odhození rázovou vlnou vlaku.

Informace o nehodách na železnici získávají děti převážně z médií, přičemž zdrojem je především internet, televize nebo noviny. Někdy jsou informovány o vlastních negativních zkušenostech blízkých osob (rodičů, kamarádů, prarodičů...).

Odhad roční úmrtnosti při střetech osob s drážními vozidly je u dětí poměrně dobrý, přičemž je patrná tendence počet úmrtí spíše nadhodnocovat než podhodnocovat.

Diskuse o represích byla směřována jednak na možné postihy, a jednak na obecné důvody zákazu vstupu do kolejiště mimo místa k tomu určená. Děti vědí, že přecházení kolejiště je zakázáno a že může vést k uložení pokuty, pokud budou přistiženy, přičemž odhadovaná výše pokuty byla spíše podhodnocována. Důsledný dohled doprovázený trestem často uváděly jako prostředek, který by jim v používání zkratky zabránil nejúčinněji. Následují možné tresty od

Obrázek 1. Okruh individuální

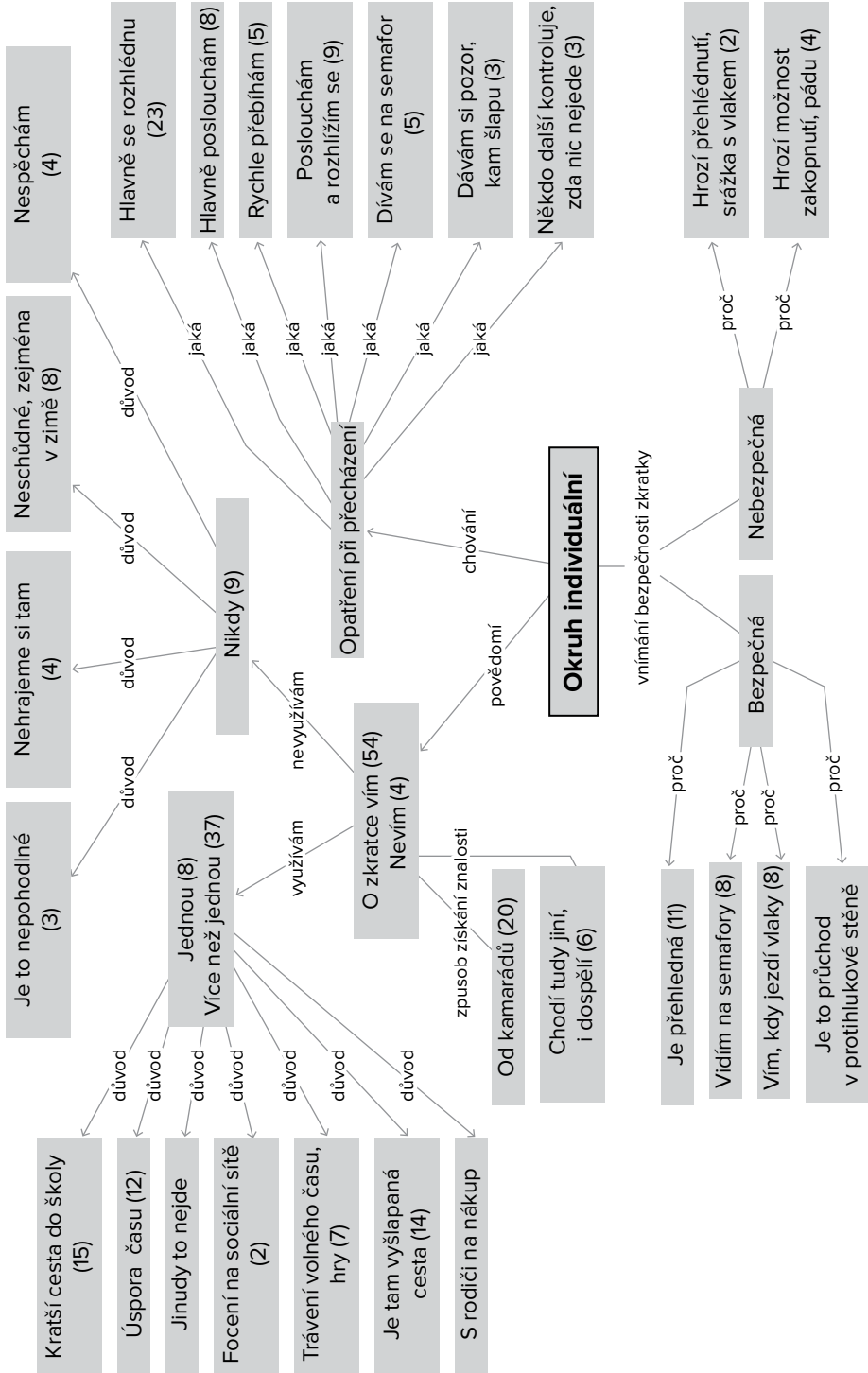
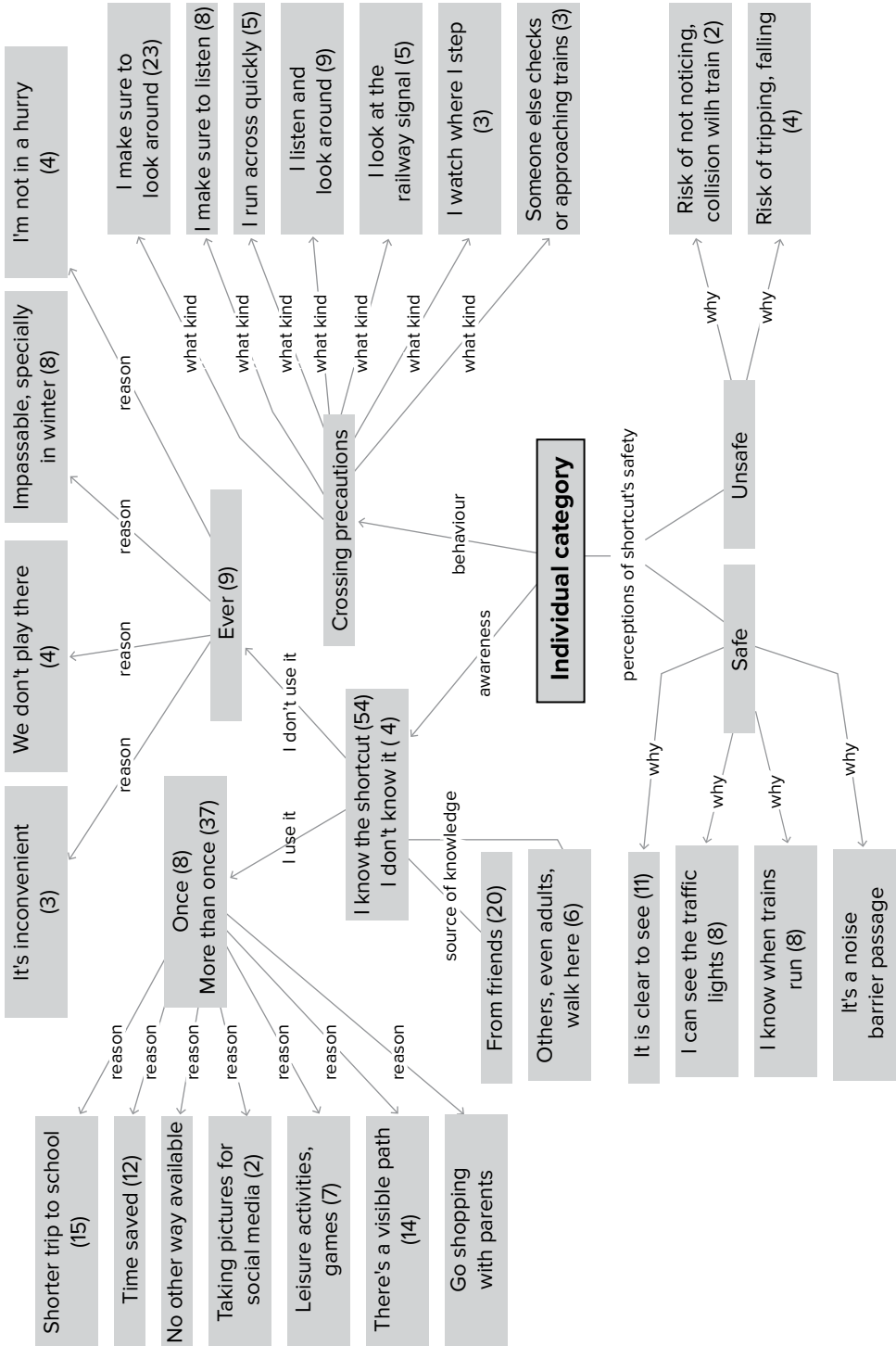


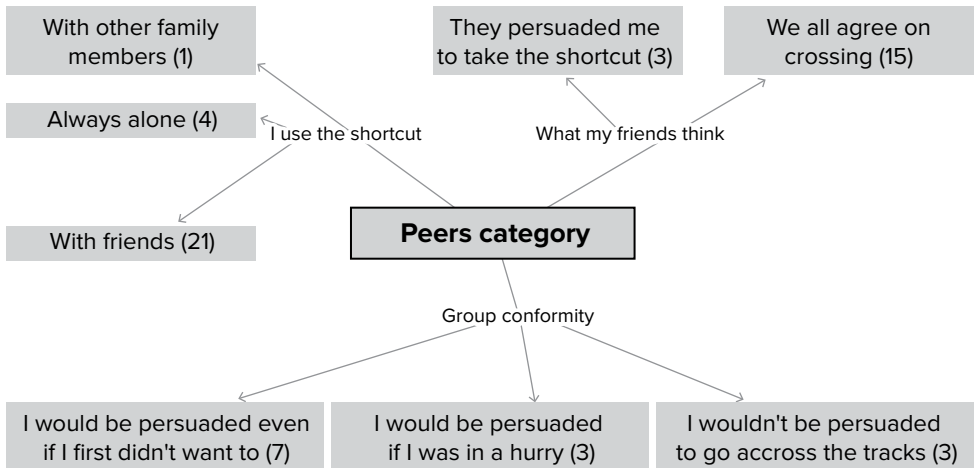
Figure 1. Individual Category



Obrázek 2. Okruh vrstevníci



Figure 2. Peers Category



Obrázek 3. Okruh autorita

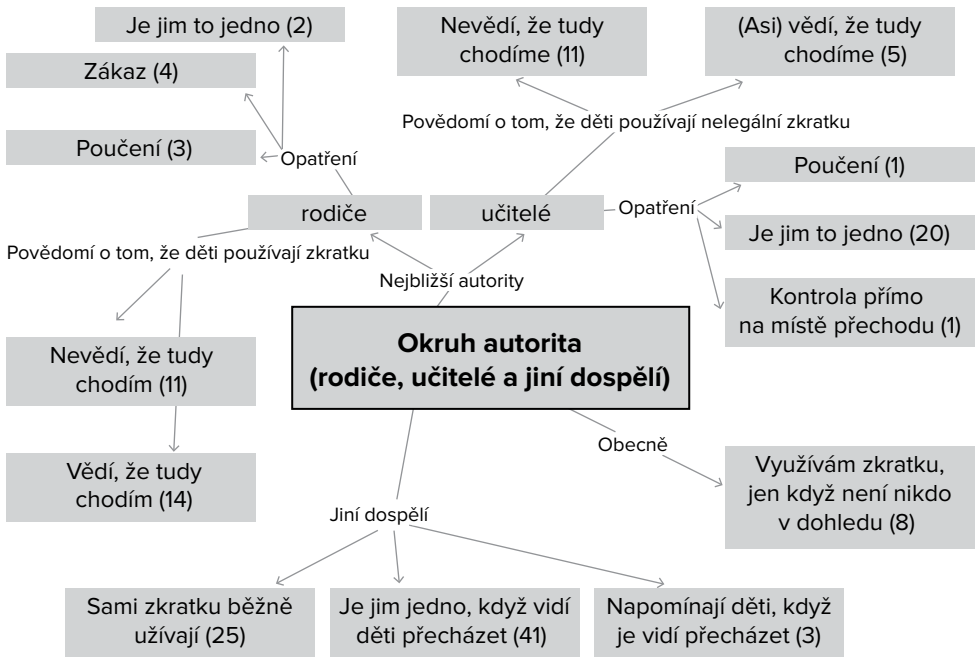
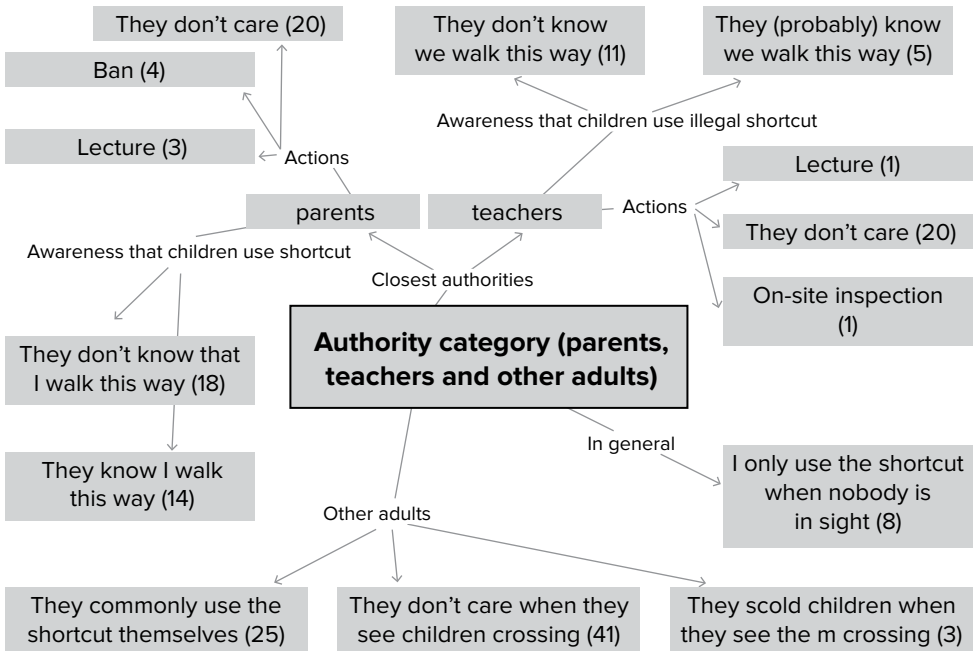


Figure 3. Authority Category



Obrázek 4. Okruh sociální faktory

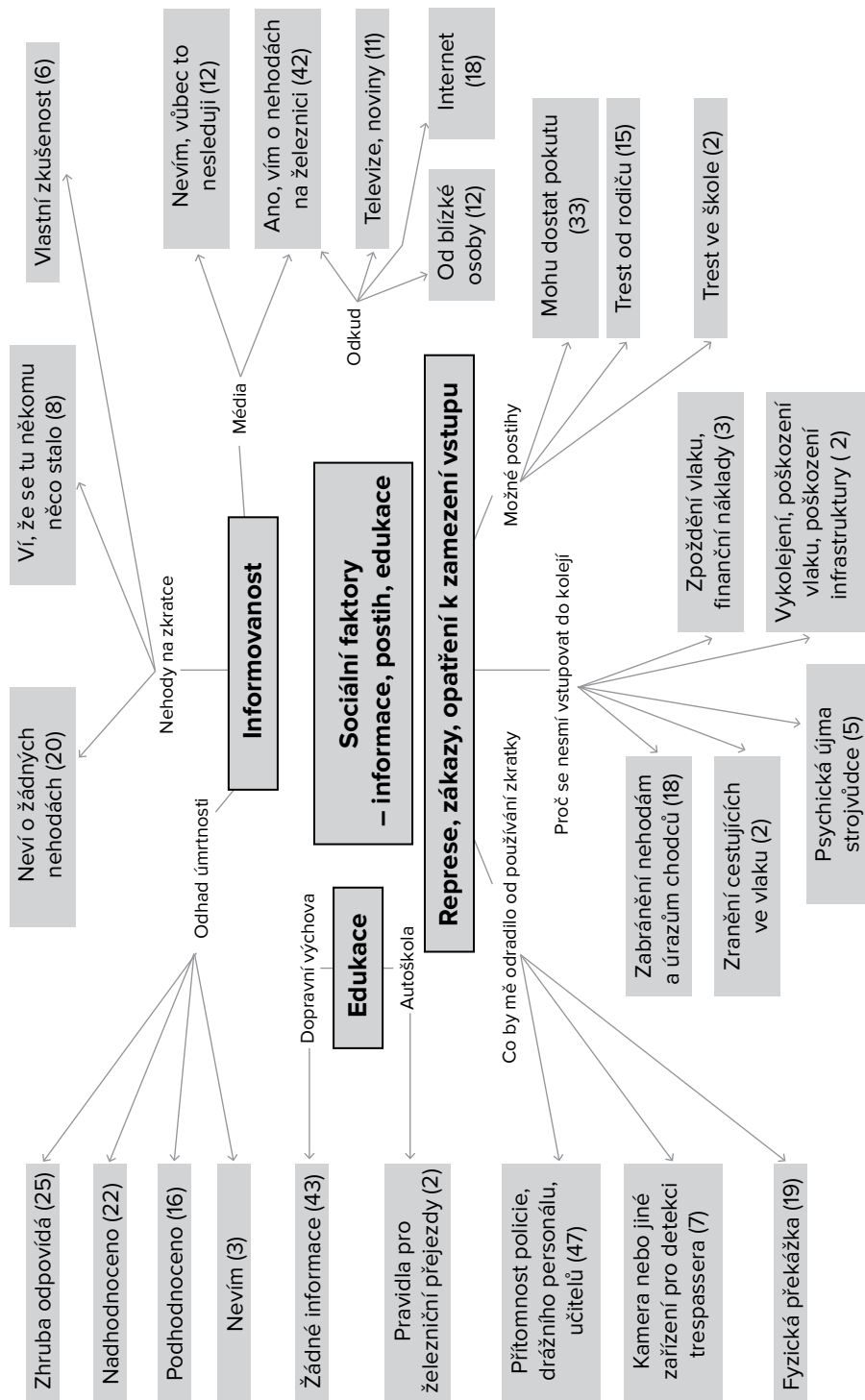
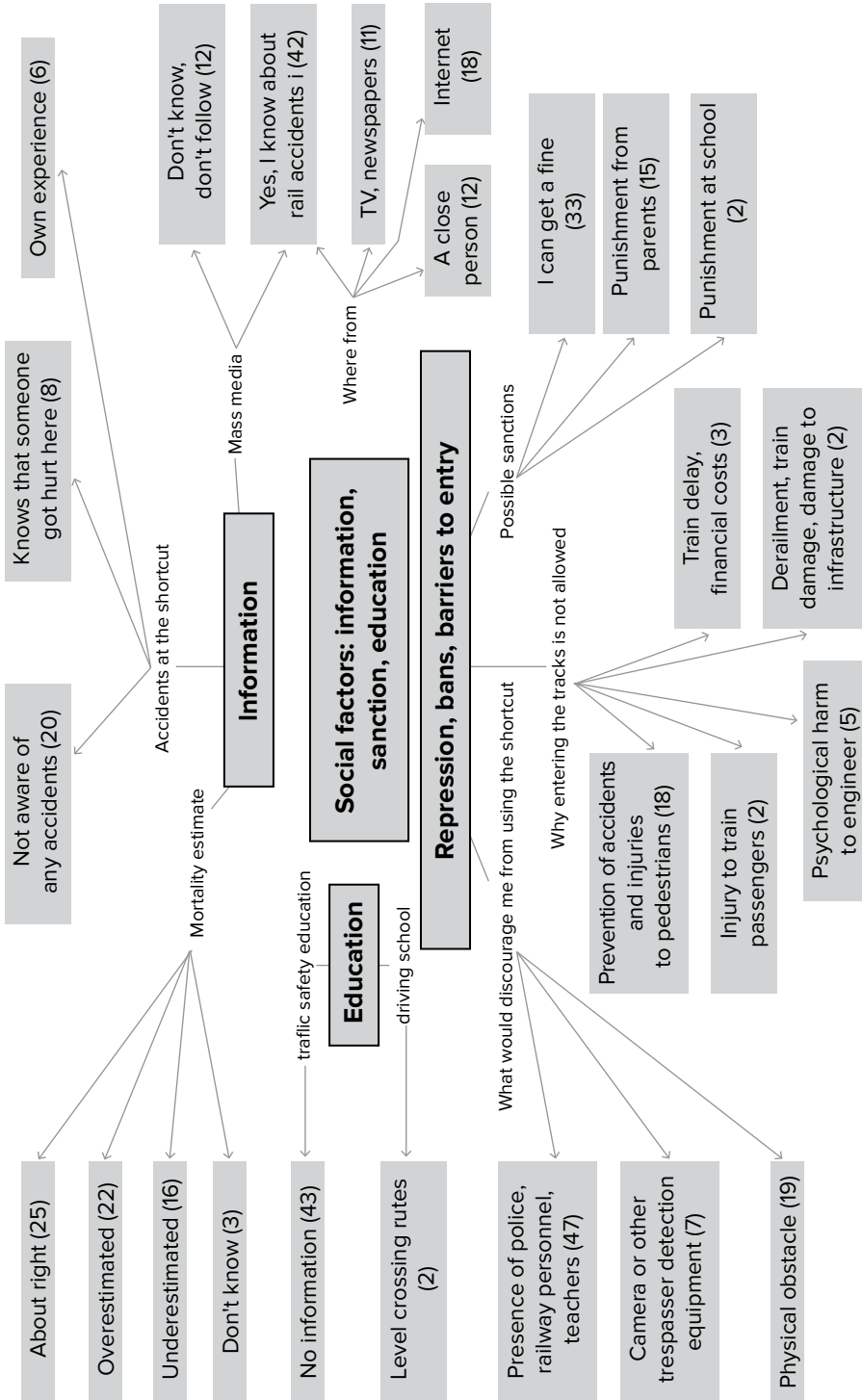


Figure 4. Social Category



rodičů (hlavně v souvislosti s tím, že by museli danou pokutu uhradit). Trest od školní instituce by očekávaly pouze dvě děti.

Hlavním důvodem zákazu vstupu do kolejí mimo místa k tomu určená je dle názoru dětí zabránění nehodám a úrazům chodců, následuje zabránění psychické újmy strojvůdce, vykolejení vlaku, zraněním cestujících ve vlaku a finančním nákladům spojeným se samotnou nehodou.

V otázce cílené edukace v oblasti bezpečnosti na železnici jsme zohledňovali dva možné zdroje, ze kterých by mohly děti čerpat. A to jednak výuku dopravní výchovy, a u starších studentů taktéž výuku v autoškolě. Zatímco v rámci přípravy k získání řídičského oprávnění měly děti informace alespoň o pravidlech vztahujících se k železničním přejezdům, v rámci dopravní výchovy na základních školách udávaly, že její náplň se zabývala především pravidly a bezpečností silničního provozu, přičemž o bezpečnosti na železnici, resp. železničních přejezdech a neoprávněném vstupu do dráhy, nedostaly informace žádné.

Diskuse a závěr

Cílem studie bylo definovat faktory, které je třeba zohlednit při formulaci vzdělávacích postupů k tématu neoprávněných vstupů do prostoru dráhy, určených cílovým skupinám starších dětí a mládeže.

Výsledky především potvrdily, že podobná opatření jsou potřebná, protože děti skutečně dostupné nelegální zkratky využívají, a to nejen pro úsporu času a vzdálenosti, ale i k volnočasovým aktivitám. V rámci běžného školního vzdělávání přitom nezískaly žádné informace týkající se zásad bezpečného pohybu v blízkosti trati.

Děti si v zásadě uvědomují, že pohyb na trati mimo místa k tomu určená není legální a mohl by být penalizován (na rozdíl od britských dětí [Waterson et al. 2016]); na druhé straně však skutečnost, že je zkratka využívána v hojně míře, a to i dospělými, v nich uvědomění nelegálnosti takového jednání značně oslabuje. Toto zjištění odpovídá výsledkům předchozích studií [RESTRAIL 2014a, b]. Zároveň se děti velmi zřídka setkaly s dohledem (a penalizací) ze strany policie nebo drážního personálu, přičemž právě důsledný dozor by je podle jejich tvrzení od používání nelegální zkratky odradil.

Třebaže děti znají rizika, která jim při pohybu v kolejisti hrozí, považují „svou“ zkratku za bezpečnou při dodržení vlastních bezpečnostních pravidel, jako je zvýšená pozornost, znalost jízdního řádu nebo sledování semaforu. Možnost nehody i při dodržení všech opatření, například z důvodu uklouznutí a pádu, si připouštějí spíše dívky.

Zahraniční materiály zdůrazňují kromě vlivu prostředí a vzoru dospělých také důležitost chování vrstevníků [RESTRAIL 2014b], a i z těchto rozhovorů vyplynula důležitost faktoru skupinové konformity. Děti zpravidla uváděly, že se přizpůsobují jednání většiny a k užití zkratky by se nechaly ostatními přemluvit, i kdyby to původně neměly v úmyslu.

Vliv autorit z řad rodičů, učitelů a jiných dospělých není příliš velký. Děti zkratku využívají i přes případný zákaz rodičů, často však o nelegálním přecházení rodiče ani neví nebo ho neřeší,

podobně jako učitelé. Také cizí dospělí dětem slouží spíše jako vzor nežádoucího chování. Časější tolerance ze strany rodičů byla patrná v lokalitě, kde je trespassing rozšířen všeobecně, což opět odpovídá zahraničním poznatkům [RESTRAIL 2014a, b].

Zjištěné informace rezonují s výsledky dosud realizovaných studií [RESTRAIL 2014a, b] a rámcově naznačují nedostatky v postojích a vědomostech, na které by se vzdělávací opatření pro děti měla soustředit. Vědomosti praktikované při pohybu v kolejišti vykazují podobné nedokonalosti jako u dospělých (odhad dostatečného rozhledu, doslechu, spoléhání na jízdní řád), ve srovnání se vzděláváním dospělých by však měl být především kladen zvýšený důraz na schopnost čelit tlaku vrstevníků a snížení atraktivnosti dráhy jako místa pro trávení volného času. V lokalitách s rozšířenějším výskytem trespassingu by měla být vzdělávací opatření pro děti doprovázena i osvětou ostatních věkových skupin.

Studie přinesla prvotní vhled do problematiky neoprávněných vstupů do prostoru dráhy u českých dětí, samostatně ji však nelze považovat za dostatečný podklad pro formulaci konkrétních vzdělávacích akcí – ty musí být vždy podloženy detailními údaji o potřebách úzce vymezené cílové skupiny tak, aby bylo možno zvolit optimální formu i obsah sdělení a prostředek komunikace [Skládaná a kol. 2017].

L I T E R A T U R A

- Havârneanu, Grigore M., Marie-Helene Bonneau, Jacques Colliard. 2016. "Lessons learned from the collaborative European project RESTRAIL: REduction of suicides and trespasses on RAILway property." *European Transport Research Review* 8 (2):16, <https://doi.org/10.1007/s12544-016-0203-y>.
- Kallberg, Veli-Pekka, Anne Silla. 2017. "Prevention of railway trespassing by automatic sound warning-A pilot study." *Traffic Injury Prevention* 18 (3): 330 – 335, <https://doi.org/10.1080/15389588.2016.1203426>.
- RESTRAIL. 2014 a. "Evaluation of measures, recommendations and guidelines for further implementation. Education at schools for 8–11 year old children VTT Finland." [online]. Paris, International Union of Railways (UIC) [cit. 14. 9. 2017]. Dostupné z: http://restrail.eu/toolbox/IMG/pdf/education_at_schools_for_8-11_year_old_children_vtt_finland.pdf.
- RESTRAIL. 2014 b. "Evaluation of measures, recommendations and guidelines for further implementation. Railway safety education programme FFE Spain." [online]. Paris, International Union of Railways (UIC) [cit. 14. 9. 2017]. Dostupné z: http://restrail.eu/toolbox/IMG/pdf/railway_safety_education_programme_ffe_spain.pdf.
- Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. 2016. „Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015.“ [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky [cit. 20. 9. 2017]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NQ%3d%3d>.

- Silla, Anne, Veli-Pekka Kallberg. 2016. "Effect of railway safety education on the safety knowledge and behaviour intention of schoolchildren." *Evaluation and Program Planning* 55: 9-16, <https://doi.org/10.1016/j.evalprogplan.2015.11.006>.
- Silla, Anne, Juha Luoma. 2011. "Effect of three countermeasures against the illegal crossing of railway tracks." *Accident Analysis & Prevention* 43 (3): 1089-1094. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.12.017>.
- Silla, Anne, Juha Luoma. 2012. "Opinions on railway trespassing of people living close to a railway line." *Safety Science* 50: 62-67. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2011.07.002>.
- Silla, Anne. 2012. *Improving safety on Finnish railways by prevention of trespassing*. Espoo: VTT Science 27.
- Silla, Anne, Juha Luoma. 2009. "Trespassing on Finnish railways: identification of problem sites and characteristics of trespassing behaviour." *European Transport Research Review* 1 (1): 47-53. <https://doi.org/10.1007/s12544-008-0005-y>.
- Skládaná, Pavlína a kol. 2017. *Metodika užití preventivních opatření proti vzniku nehod v důsledku neoprávněných vstupů do prostoru dráhy*. Brno: Centrum dopravního výzkumu.
- Skládaná, Pavlína, Pavel Skládaný, Pavel Tučka, Miroslav Bidovský, Barbora Sulíková. 2016. "Trespassing railway property - typology of risk localities." *Transport Research Procedia* 14: 2091-2100, <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.224>.
- Waterson Patrick E., Victoria L. Kendrick, Peter J. Underwood. 2017. "Teenage trespass on the railways – a systems approach." *Proceedings of the Institution of Civil Engineers -Transport* 170 (5): 287295, <https://doi.org/10.1680/jtran.16.00012>.

○ AUTORECH



Mgr. Irena Kučerová je psycholog se zaměřením na diagnostiku, dopravní výchovu a vzdělávání dětí a dospívajících. V Centru dopravního výzkumu, v.v.i. se věnovala problematice bezpečnosti dopravy, nyní pracuje jako školní psycholog.



Mgr. Zuzana Strnadová pracuje na pozici senior researcher v Centru dopravního výzkumu, v.v.i. Dlouhodobě se zabývá oblastí strategií bezpečnosti silničního provozu a prevencí rizikového chování dětí a dospělých při pohybu na pozemních komunikacích.



Mgr. Pavlína Skládaná je sociolog se zaměřením na bezpečnost v dopravě. V Centru dopravního výzkumu, v.v.i., řeší problematiku chování účastníků silničního provozu a neoprávněné vstupy osob do prostoru dráhy.