

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

Dopravně bezpečnostní výchova dětí a mládeže

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí bakalářské práce:
doc. Ing. Antonín Řehoř, CSc.

Vypracoval:
Petr Ambroz

Brno 2012

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma *Dopravně bezpečnostní výchova dětí a mládeže* zpracoval samostatně a použil jsem literaturu uvedenou v seznamu použitých pramenů a literatury, který je součástí této bakalářské práce.

Elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné.

Brno 16. 4. 2012

.....

Petr Ambroz

Poděkování

Děkuji panu doc. Ing. Antonínu Řehořovi, CSc. za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mi poskytl při zpracování mé bakalářské práce.

Také bych chtěl poděkovat vedoucím pracovníkům, pedagogickému sboru a dětem základních škol, kteří mi věnovali svůj čas a ochotně poskytli potřebné údaje.

V neposlední řadě bych chtěl poděkovat své manželce Michaelce za morální podporu a pomoc, kterou mi poskytla při zpracování mé bakalářské práce, a které si nesmírně vážím.

Petr Ambroz

OBSAH

| | |
|---|------------|
| Úvod | 2 |
| 1 Provoz na pozemních komunikacích | 4 |
| 1.1 Historický přehled vývoje dopravy | 4 |
| 1.2 Právní normy vztahující se k provozu na pozemních komunikacích | 5 |
| 2 Dopravní nehody | 9 |
| 2.1 Statistika dopravních nehod | 11 |
| 2.2 Závažné příčiny dopravních nehod chodců a cyklistů | 12 |
| 2.3 Následky dopravních nehod | 13 |
| 2.4 Viníci dopravních nehod | 16 |
| 3 Dopravně bezpečnostní výchova | 18 |
| 3.1 Historický vývoj dopravně bezpečnostní výchovy..... | 24 |
| 3.2 Výchova a učení | 26 |
| 3.3 Vývojová stádia a ontogeneze | 30 |
| 3.4 Koncepce dopravně bezpečnostní výchovy v ČR a vybraných zemích Evropy | 32 |
| 4 Dotazníkové šetření k výsledkům dopravně bezpečnostní výchovy | 42 |
| 4.1 Cíl a hypotézy dotazníkového šetření..... | 42 |
| 4.2 Metoda a provedení dotazníkového šetření | 43 |
| 4.3 Zpracování dat a prezentace výsledků..... | 45 |
| 4.4 Vyhodnocení výsledků - konfrontace výsledků s hypotézami | 71 |
| 5 Metodické pomůcky | 84 |
| 5.1 Zásady a pravidla nezbytná pro bezpečný pohyb po pozemních komunikacích.... | 84 |
| 5.2 Návrh edukativní deskové hry | 87 |
| Závěr | 89 |
| Resumé..... | 91 |
| Anotace | 92 |
| Seznam použitých pramenů a literatury | 93 |
| Seznam tabulek, grafů a obrázků..... | 96 |
| Seznam příloh..... | 100 |

Úvod

V naší společnosti se čím dál častěji setkáváme s nevhodným a nepřijatelným chováním účastníků silničního provozu. Každodenně se na pozemních komunikacích setkáváme s riskantním, neopatrným a bezohledným jednáním účastníků provozu, kdy projevy chování hraničí, a mnohdy také dosahují instrumentální agrese. Toto jednání vede k poškozování majetku, k újmám na zdraví, v mnohých případech bohužel také často ke smrti účastníků provozu, děti a mládež nevyjímaje. Je zřejmé, že toto nevhodné chování do jisté míry odráží současný stav naší společnosti z hlediska respektování, tedy spíše nerespektování společenských norem obecně. S ohledem na současný stav dopravní nehodovosti a v souvislosti s následky dopravních nehod, které mají nepříznivý dopad na celou naši společnost, je nezbytné vnímat dopravně bezpečnostní výchovu dětí a mládeže jako jednu z prioritních záležitostí.

Časová dotace věnovaná dopravně bezpečnostní výchově v České republice je zjevně nedostatečná, přičemž preventivně výchovné působení, orientované na děti a mládež při dopravně bezpečnostní výchově, sehrává klíčovou úlohu. Jinak řečeno práce s dětmi spolu se správně zvolenými metodologickými postupy, s vhodně zvoleným obsahem a účinnou strategií výchovy, je dle všeho podmínkou, předpokladem, a zároveň také jediným možným postupem při nápravě současného neutěšeného stavu panujícího na našich komunikacích. Na snížení počtu dopravních nehod a závažnosti jejich následků, a na zvýšení bezpečnosti provozu na komunikacích má samozřejmě vliv řada faktorů v různých stupních závislosti, přesahující rámec dopravně bezpečnostní výchovy dětí a mládeže. Pokud však na tuto problematiku budeme nahlížet z širšího hlediska, zjistíme, že se jedná o problém, který je možné úspěšně zvládnout jen za přispění více vědních oborů, a to např. sociologie, pedagogiky, psychologie, práva atd.

Z výše uvedeného vyplývá, že problematiku dopravně bezpečnostní výchovy je vhodné řešit za pomoci transdisciplinárního oboru, jímž sociální pedagogika ze své podstaty je. Je zřejmé, že využitím všech prostředků a možností sociální pedagogiky lze přispět ke zvýšení a zlepšení bezpečnosti dětí a mládeže na našich komunikacích.

Bakalářská práce je zaměřena na dopravně bezpečnostní výchovu dětí a mládeže v České republice. Jejím cílem je přiblížit problematiku dopravně bezpečnostní výchovy dětí a mládeže v České republice nejen úzce specializované skupině odborníků, ale také široké laické veřejnosti.

Práce obsahuje dvě části, část teoretickou a část praktickou. První kapitola pojednává o provozu na pozemních komunikacích. Druhá kapitola se zabývá problematikou dopravních nehod. Třetí kapitola pojednává o samotné dopravně bezpečnostní výchově. Čtvrtá kapitola je již součástí praktické části a je věnována samotnému dotazníkovému šetření a výsledkům dopravně bezpečnostní výchovy. Pátá kapitola obsahuje metodické pomůcky, které mohou být vhodnými podpůrnými prostředky pro zefektivnění dopravně bezpečnostní výchovy dětí a mládeže.

1 Provoz na pozemních komunikacích

Rozvoj dopravy byl vždy přímo úzce spojen s geografickou polohou každé země, regionu či obce. Pokud země, její oblast nebo obec ležela mimo obchodní, případně migrační trasy, byl její rozvoj velmi pomalý. Česká republika, respektive její historičtí předchůdci, z dob Velké Moravy, Českého království a Římského císařství, přes Rakousko-Uhersko a Československou republiku, je díky své geografické poloze příkladem země, v níž se doprava a s ní spojená infrastruktura rozvíjely už od pradávna.

1.1 Historický přehled vývoje dopravy

Již v paleolitu, mezolitu, neolitu, přes období poslední doby kamenné, dobu bronzovou a dobu železnou jsou na našem území díky archeologickým nálezům doloženy trasy obchodních stezek, po kterých probíhala obchodní výměna mezi středomořím, severní a západní Evropou. V pozdějších obdobích, v době keltského osídlení byly mezi tehdejšími sídelními oppidy budovány komunikace mající charakter jakýchsi „silnic“, po nichž se pohybovaly kupecké vozy tažené voly či koňmi. Na tyto komunikace musela logicky navazovat určitá dopravní infrastruktura, jako např. obchodní stanice, hostince, upravené brody přes vodní toky či mosty.

V dalším období na naše území sice zasahoval římský vliv - na jižní Moravě bylo nalezeno mnoho římských artefaktů, především táborů římských legií a obchodních stanic, avšak na naše území s největší pravděpodobností nezasahoval systém římských silnic. Římské silnice již byly skutečnými „silnicemi“, měly standardní šířku 80 stop (23,68 m), vlastní vozovka měla šířku 40 stop (11,84 m), vedle ní vedly dva postranní chodníky o šířce 20 stop (5,92 m), které byly od vozovky odděleny pruhy trávy nebo nízkými zídkami.

I když cesty a „silnice“ na našem území i v pozdějším období středověku nedosahovaly úrovně římské, neměli bychom je zcela opomíjet neboť po nich probíhala již zmíněná rozsáhlá obchodní výměna mezi severní a jižní Evropou.

Příchodem Slovanů na naše území se začal rozvíjet obchod především s našimi bezprostředními sousedy. První zprávy o pozemní dopravě na našem území se datují od 9. století, kdy existovala síť stezek, která ve své době však nebyla nijak zvlášť dobře upravena, a to až do 13. století, kdy byly tyto stezky zřejmě až na výjimky bez mostů, zato však na nich byly udržované brody. Důsledkem obrovského kulturního úpadku tohoto období ve srovnání s dobou antiky bylo mnoho dopravních a stavebních technologií buď zcela

zapomenuto, nebo se udržovalo jen ve velmi zjednodušené formě. V pozdějším období vrcholného středověku vznikaly takzvané „královské silnice“ a „zemské stezky“.

Až v období 14. století, tj. za vlády Karla IV. (1316-1378), se kvalita a především bezpečnost dopravy na pozemních komunikacích výrazně zlepšila. Bohužel toto období rozvoje dopravy trvalo jen krátce. S příchodem Husitských válek, následovaných lokálními „občanskými válkami“, přes Třicetiletou válku a dlouhé poválečné období rozvratu, byla zcela utlumena výstavba a rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury.

V 18. století, přesněji v období po nástupu císařovny Marie Terezie na trůn, zavládlo na našem území delší mírové období, díky němuž došlo k nebyvalému rozvoji obchodu a dopravy. Právě rozvoj dopravní infrastruktury a především výstavba nových silnic se zpevněným povrchem, které spojily nejvýznamnější města císařství, zůstane navždy spjata s obdobím vlády této osvícené císařovny, české královny a moravské markraběnky.

V první polovině 19. století však začíná silniční dopravě vznikat vážná konkurence, a to doprava železniční. Již v druhé polovině 19. století tak vznikaly obavy, že silniční přeprava s rozvojem železniční sítě zanikne. Tato představa se však v brzké době ukázala být mylnou. S rozvojem průmyslu a nově pociťovanou potřebou přepravovat čím dál větší množství zboží a osob do oblastí, kde železnice nebyla, se nově vznikuvší fenomén motorismu stal hybnou silou dynamického rozvoje silniční dopravy.

Od počátku 20. století až do současnosti probíhá takřka kontinuálně masivní rozvoj dopravy, jak z pohledu výstavby komunikací a množství vyrobených dopravních prostředků, tak z hlediska vytváření právních norem upravujících provoz na pozemních komunikacích. Značný rozsah a složitost komunikační sítě na straně jedné a množství účastníků provozu na straně druhé vedlo, a stále vede k úpravě a přijímání nových „pravidel chování na komunikacích“, které řeší akutní i dlouhodobé problémy v dopravě a snaží se uspokojit potřebu zachování bezpečného provozu na pozemních komunikacích.

1.2 Právní normy vztahující se k provozu na pozemních komunikacích

S rozvojem dopravy a zaváděním nových dopravních prostředků do provozu, především pak motorových vozidel a jízdních kol, vznikla na konci 19. století a začátku 20. století potřeba řešit zhoršující se dopravní situaci na komunikacích. Bylo nezbytné chování účastníků provozu upravit vydáním závazných pravidel chování na pozemních komunikacích. Tato potřeba tak vedla ke komplexní úpravě právních norem vážících se k provozu nových dopravních prostředků.

V českých zemích se ve dvacátých letech 20. století uplatňovalo tzv. partikulární právo přejeté z právního systému Rakouska-Uherska. Původní právní normy vztahující se k provozu vozidel na pozemních komunikacích pocházely z dob zemského zákonodárství. Těchto „silničních řádů“ bylo hned několik (český, moravský a slezský), přičemž rozdělení působnosti mezi stát a jednotlivé země mělo za následek jistou duplicitu všech „silničních řádů“. K zmiňovaným „silničním řádům“ ještě musí být přiřazeny lokální úpravy těchto řádů.

Ve třicátých letech 20. století byly přijaty dílčí právní normy řešící organizaci dopravy na silnicích. Obecná právní norma, která již byla připravována a pojata jako jednotný řád silniční policie, však nikdy nebyla realizována.

Od konce třicátých let 20. století až do poloviny čtyřicátých let 20. století, tj. období nacistické okupace Československa, se na tehdejší území Protektorátu Čechy a Morava zavedly říšské dopravně policejní předpisy, které obsahovaly silniční řád a předpisy o jízdě motorovými a jinými silničními vozidly. Nejvýznamnější změnou bylo zavedení jízdy všech vozidel vpravo.¹

V poválečném období až do padesátých let 20. století byly právní normy řešící silniční dopravu okrajovou záležitostí. V souvislosti s neustále se zvyšujícím počtem vozidel v provozu na pozemních komunikacích bylo postupně od padesátých let 20. století po současnost, v souladu s ratifikovanými mezinárodními smlouvami a přijatými úmluvami, přijímáno mnoho právních norem, ať již zákonů, nebo vyhlášek, zabývajících se dopravní problematikou.

Přehled klíčových mezinárodních úmluv:

- Mezinárodní úmluva o jízdě automobily ze dne 11. října 1909 v Paříži. Základním obsahem úmluvy byla registrace, povolování vozidel a regulace oprávnění k řízení. Zavedla výstražné tabulky (dopravní značky) jednotného vzoru a smluvní státy zavazovala k jejich zavedení.
- Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly ze dne 24. dubna 1926 v Paříži (v Československu ratifikována v roce 1930). Některé závazky z této úmluvy, jako např. zavedení dopravních značek a zavedení jízdy vpravo, splnilo Československo až v letech 1938 – 1939.
- Mezinárodní úmluva o jednotné silniční signalizaci - Ženeva 1931.

¹ Machutová, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009. s. 10.

- Liga Spojených národů – 1928 a 1939, pokusy o sjednocení dopravního značení.
- Úmluva o silničním provozu a Protokol o silničních značkách a signálech, tzv. Ženevský protokol – konference skončila 19. 9. 1949 vyhlášením úmluvy.
- Evropská úmluva o silničních značkách dne 13. 12. 1957 v Ženevě.
- Dne 8. 11. 1968 byly ve Vídni přijaty tzv. vídeňské úmluvy, Úmluva o silničním provozu a Úmluva o silničních značkách a signálech – schváleny např. nové informativní značky.

Přehled důležitých právních norem v chronologickém pořadí, platných na našem území:

- Zákon č. 47/1866 čes.z.z., kterým se vydává řád policie silniční, platný pro království České kromě královského hlavního města Prahy. Účinnost od: 1. 9. 1866.
- Zákon č. 5/1875 mor.z.z., kterým se vydává řád policie silniční pro veřejné nestátní silnice na Moravě s vyloučením hlavních měst Brna a Olomouce. Účinnost od: 1. 6. 1875.
- Zákon č. 5/1878 slez.z.z., jímž se vydává řád policie silniční pro veřejné silnice nestátní ve Slezsku. Účinnost od: 1. 6. 1878.
- Vyhláška č. 54/1886 čes.z.z., kterou se na základě platných zákonů a předpisů se schválením ministerstva vnitra prohlašuje prozatímní řád silniční policie, platný pro silnice státní v království Českém. Účinnost od: 1. 9. 1886.
- Vyhláška č. 29/1892 mor.z.z., kterou se na základě platných zákonů a předpisů se schválením ministerstva vnitra prohlašuje prozatímní řád policie silniční, platný pro státní silnice v markrabství Moravském. Účinnost od: 15. 6. 1892.
- Vládní nařízení č. 243/1939 Sb. (Vlády Protektorátu Čechy a Morava), o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích (řád o připuštění k silniční dopravě - ř.p.s.d.). Účinnost od: 1. 11. 1939.
- Vládní nařízení č. 321/1942 Sb. (Vlády Protektorátu Čechy a Morava), jímž se znovu doplňují předpisy o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích. Účinnost od: 2. 10. 1942.

- Vládní nařízení č. 245/1944 Sb. (Vlády Protektorátu Čechy a Morava), jímž se mění a doplňuje dopravní řád silniční. Účinnost od: 4. 10. 1944.
- Zákon č. 56/1950 Sb. (Národního shromáždění), o provozu na veřejných silnicích. Účinnost od: 1. 7. 1950.
- Nařízení č. 11/1951 Sb. (Vlády Československé republiky), jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích. Účinnost od: 1. 11. 1951.
- Nařízení č. 54/1953 Sb. (Vlády Československé republiky), o provozu na silnicích. Účinnost od: 1. 7. 1953.
- Zákonné opatření č. 13/1956 Sb. (Předsednictva Národního shromáždění), kterým se mění vládní nařízení o provozu na silnicích. Účinnost od: 7. 5. 1956.
- Zákon č. 135/1961 Sb. (Národního shromáždění), o pozemních komunikacích (silniční zákon). Účinnost od: 7. 12. 1961.
- Zákon č. 111/1994 Sb. (Parlamentu České republiky), o silniční dopravě. Účinnost od: 1. 8. 1994.
- Zákon č. 12/1997 Sb. (Parlamentu České republiky), o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Účinnost od: 21. 2. 1997.
- Zákon č. 13/1997 Sb. (Parlamentu České republiky), o pozemních komunikacích. Účinnost od: 1. 4. 1997.
- Zákon č. 361/2000 Sb. (Parlamentu České republiky), o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Účinnost od: 1. 1. 2001 ²

² Dostupné z:
http://www.systemaspi.cz/Co_je_system_ASPI/Co_je_system_ASPI.html [2012-04-07].

2 Dopravní nehody

Dopravní nehody se na prvních zpevněných cestách vyskytovaly již v dávných dobách. Dnes, v době vysokokapacitních dálničních těles, jsou dopravní nehody nedílnou součástí každodenního života všech lidí, kteří se pravidelně pohybují v provozu na pozemních komunikacích.

Pro zajímavost a ilustraci je možné uvést skutkový děj dopravní nehody počátku 18. století: „*Pojedeme-li u Prahy po bývalé císařské silnici neboli staré silnici benešovské, zaujme nás štíhlý trojboký barokní kamenný jehlan s křížkem na vrcholu. Ční k nebi jako boží muka, a protože byl umístěn v podstatě na prázdném rozcestí, neustále přitahuje pozornost. Do pískovce byla kdysi ztvárněna smutná událost, která se přihodila 22. prosince 1706. Zasněženou krajinou u tohoto rozcestí tehdy projížděla z Prahy v kočáře pražská šlechtična, baronka z Astfeldtu. Koně uklouzli, kočár dostal smyk a několikrát se převrátil. Baronka vypadla z kočáru a pod jeho korbou našla smrt. Na barokním soklu je tento výjev s latinským nápisem popisujícím celou událost dokonale zachycen. Na přední straně podstavce je v nízkém reliéfu vytesáno čtyřspřeží s převrženým kočárem a pod nímž leží postava v ženských šatech. Jehlan je skutečně jedním z prvních doložených pomníků silničního neštěstí u nás“.*³

Za první doloženou dopravní nehodu s účastí „motorového vozidla“, je považována dopravní nehoda z druhé poloviny 18. století, kdy v Paříži havarovala parní tříkolka pana Nicolase Josepha Cugnota.⁴

Počátkem novodobého rozvoje dopravy, tedy v období konce 19. století, nebyla dopravní nehodovost považována za příliš vážný problém snad i díky nízkému počtu dopravních nehod a úrovni rozvoje dopravy na pozemních komunikacích. Základními milníky, od nichž se de facto důkladně sleduje a zpracovává statistika dopravní nehodovosti, jsou první protokolárně zaznamenané dopravní nehody, které se udály na komunikaci v souvislosti s pohybem motorového vozidla s vážnými následky na životě:

- První dopravní nehoda na východní polokouli za účasti motorového vozidla, která skončila smrtí chodce. Stalo se tak v Londýně 17. srpna 1896 před hotelem Crystal Palace, kde byla automobilem sražena londýnská švadlena Bridget Driscollová.⁵

³ Machutová, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009. s. 25.

⁴ Dostupné z: <http://www.nicolascugnot.com/eng.html> [citováno 2012-02-15].

⁵ Dostupné z: <http://www.bbc.co.uk/news/magazine-10987606> [citováno 2012-02-15].

- Prvním chodcem a účastníkem dopravní nehody na západní polokouli, který svým zraněním podlehl, byl burzovní makléř Henry Bliss z New Yorku, který byl sražen vozidlem taxislužby 13. září 1899 na křižovatce newyorské 74. ulice a ulice Central Park West.⁶

Dnes, kdy dochází k neustálému nárůstu počtu vozidel a chodců pohybujících se po pozemních komunikacích, se zvyšuje riziko vzniku újmy na majetku, zdraví či dokonce na životě v přímé souvislosti s dopravní nehodou, kdy se dopravní nehodou rozumí: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“⁷

Na dopravní nehodovosti se také podílejí nejméně zkušenější účastníci provozu, kteří nemají dostatek zkušeností a dosud se dostatečně nenaučili předvídat nebezpečí plynoucí z dopravních situací. Těmito účastníky jsou samozřejmě děti a mládež, ať již jako chodci či cyklisté, a to z důvodu chybných reakcí v krizových situacích. Děti jsou jako chodci oproti dospělým osobám více ohroženy a znevýhodněny, jsou specifickou skupinou, lišící se přirozeně od dospělých nižší fyzickou, ale také psychickou úrovní vyspělosti. Úrazy chodců jsou časté ve věkových skupinách 5 až 14 letých dětí. U dětí je nejvyšší relativní riziko stát se účastníkem dopravní nehody ve věku od 5 do 8 let.

Důležitým mezníkem v dopravní nehodovosti dětí tohoto věku je jejich vstup do školy. Tento významný krok znamená pro většinu dětí velkou změnu jejich dosavadního životního rytmu, a také nutnost částečného osamostatnění se od rodičů. Děti absolvují první samostatné cesty (nejčastěji se jedná o cesty do školy) a mnohdy nejsou na tuto samostatnost dostatečně připraveny. Obecně známou skutečností je, že na prvním místě příčin dopravních nehod je člověk, poté teprve stav vozovky či technický stav vozidla. Jako velmi účinným preventivním opatřením proti boji s úrazovostí dětí a mládeže v souvislosti s dopravními nehodami se jeví včasná a všestranná výchova dětí, a to již od nejútlejšího věku.

Pro chodce do 16 let je riziko zranění při dopravní nehodě přibližně dvakrát tak velké, než pro chodce mezi 16 až 60 roky. Chlapci mají více úrazů než dívky, neboť se obvykle chovají riskantněji a impulzivněji. Chování dětí v rozporu s dopravními předpisy se objevuje tím méně, čím častěji jsou doprovázeny matkou, otcem či jiným zodpovědným dospělým, dítě

⁶ Dostupné z:

<http://www.wired.com/thisdayintech/2011/09/0913first-us-pedestrian-killed-by-car/> [citováno 2012-02-15].

⁷ Ustanovení § 47 odst. 1, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

tak častěji napodobuje většinou bezpečné chování svých rodičů. Je však nutno podotknout, že tomu tak bohužel není vždy.

2.1 Statistika dopravních nehod

V roce 2011 šetřila Policie ČR v průměru každých 7 minut dopravní nehodu, každých 23,3 minut byl při dopravní nehodě člověk zraněn lehce a každé 2,8 hodiny zraněn těžce. V průměru každých 12,4 hodiny při dopravní nehodě zemřel člověk a každou hodinu pak byla způsobena hmotná škoda přesahující 528 tisíc Kč. Policie ČR v roce 2011 šetřila na území České republiky 75 137 dopravních nehod, při kterých bylo celkem 707 osob usmrceno, těžce zraněno bylo 3 092 osob a 22 519 osob bylo lehce zraněno. Dopravní policií byla na místě dopravních nehod odhadnuta hmotná škoda ve výši 4 628,08 mil. Kč.

Porovnání hodnot základních ukazatelů roku 2011 s rokem 2010 je následující:

Nárůst proti roku 2010 byl zaznamenán v:

- počtu těžce zraněných o 269 osob, tj. o 9,5%
- počtu lehce zraněných o 909 osob, tj. o 4,2%

Pokles byl zaznamenán v:

- počtu dopravních nehod o 385, tj. o 0,5%
- počtu usmrcených osob o 46 osob, tj. o 6,1%
- odhadu hmotné škody o 296,9 mil. Kč, tj. o 6,0%

Počet dopravních nehod šetřených Policií ČR v roce 2011 byl od roku 1990 druhý nejnižší. Doposud bylo od roku 1990 šetřeno Policií ČR nejméně dopravních nehod v roce 2009 (74 815 dopravních nehod) a nejvíce dopravních nehod v roce 1999 (225 690 dopravních nehod). Při porovnávání počtu dopravních nehod v tomto období je nutné brát v úvahu legislativní změny upravující povinnost oznamovat dopravní nehody Policii ČR, kdy se od 1. ledna 2009 stala účinnou novela zákona o silničním provozu provedená zákonem č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky.⁸

⁸ Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d> [citováno 2012-02-26].

2.2 Závažné příčiny dopravních nehod chodců a cyklistů

Nejohroženější skupinou z hlediska dopravní nehodovosti jsou chodci, zejména děti a starší lidé, a to z důvodu nezkušenosti a nízkého stupně soustředění dětí a z důvodu delší reakce a snížené pohybové schopnosti starších osob.⁹ Hlavními příčinami dopravních nehod s nejtragičtějsími následky u chodců bylo v roce 2011 náhlé a neopatrné vstoupení do vozovky z krajnice nebo chodníku. Zemřelo při nich 9 chodců, dalších 7 chodců zemřelo v důsledku nesprávného zhodnocení dopravní situace, 4 chodci zemřeli v důsledku špatného odhadu vzdálenosti - rychlosti přijíždějícího vozidla a další z blíže nespecifikovaného nesprávného chování chodce.

Důležitým aspektem dopravních nehod chodců, jež však s dětmi přímo nesouvisí, ale který je také nutné zmínit, je vysoký počet dopravních nehod chodců zaviněných pod vlivem alkoholu. Přesněji 190 chodců - viníků bylo v době dopravní nehody pod vlivem alkoholu (tj. téměř každý 6. chodec - viník dopravní nehody).¹⁰

Příčiny dopravních nehod, při nichž dochází k závažným následkům na zdraví chodců a cyklistů:

- Vyběhnutí dítěte mezi zaparkovanými vozidly - vozidla často parkují u kraje vozovky či u chodníků, dítě tak nemá dostatečný rozhled a samo není vzhledem ke své výšce dobře vidět.
- Náhlé vstoupení chodce do vozovky - zbrklé následování spolužáků apod.
- Hra dětí na vozovce nebo v její bezprostřední blízkosti - děti často v zápalu hry zapomenou, jaké jim hrozí nebezpečí.
- Chůze po nesprávné straně vozovky.
- Nesprávné přecházení křižovatky (pozemní komunikace).
- Jízda na jízdním kole dvou cyklistů vedle sebe - cyklisté v tomto případě zabírají větší část vozovky, hrozí zde i nebezpečí, že o sebe vzájemně zavadí a vystaví se tak nebezpečí pádu pod projíždějící vozidlo.
- Nízká četnost používání prvků pasivní a aktivní bezpečnosti, tj. ochranných cyklistických přileb, pestrého oblečení s vhodnými retroreflexními prvky, používání svítilen a "blikaček".

⁹ Pavlíček, K. *Policejně dopravně bezpečnostní činnost z teoretického a vývojového hlediska*. Praha, 2003.s. 75.

¹⁰ Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d> [citováno 2012-03-02].

- Odbočování vozidel vpravo - zde jsou vinní řidiči, kteří při odbočování vjedou na přechod pro chodce.
- Odbočování vozidel vlevo - řidiči chtějí křižovatku co nejrychleji opustit a vjíždějí tak na přechod pro chodce s ještě vyšší rychlostí.
- Přecházení bez rozhlédnutí či špatný odhad rychlosti a vzdálenosti příjíždějícího vozidla.
- Vstup chodce do vozovky na signál “STŮJ” světelného signalizačního zařízení - chodec vstoupí do vozovky na “červenou”, neboť vidí, že vozidla před přechodem mají také “červenou“ a stojí, nepočítá však s automobily, které na přechod mohou vjet na “zelenou“ z jiného ramene křižovatky.
- Dělený přechod pro chodce s “dělenou“ světelnou signalizací - problém vzniká ve chvíli, kdy je v jednom úseku přechodu pro chodce na světelném signalizačním zařízení signál “VOLNO“ a v druhém úseku “STŮJ“ či opačně.¹¹

Jedním z nejdůležitějších a zároveň nejúčinnějších prvků zajištění bezpečnosti dětí a mládeže v provozu na pozemních komunikacích je vytvoření bezpečného dopravního prostoru. To se týká především místní úpravy provozu, která je provedena svislým a vodorovným dopravním značením (zařízením) a stavebně technickými úpravami okolí mateřských škol, základních škol a oblastí kde lze očekávat zvýšený pohyb dětí a mládeže, tj. okolí sportovních, kulturně-společenských zařízení atd.¹²

2.3 Následky dopravních nehod

Chodci a cyklisté patří obecně k nejzranitelnějším účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Připočteme-li k tomuto tvrzení ještě fakt, že děti a mládež tvoří významnou a velmi početnou skupinu chodců a cyklistů, vyvstane před námi nesnadno řešitelný úkol, snížit počet dopravních nehod, především však těch, při kterých jsou zraněny děti.

Častá spontánní a nepředvídatelná reakce dětí v dopravním prostoru v kombinaci s omezením rozhledu dítěte (daným výškou dítěte) jsou často původcem kolizních situací s řidiči motorových vozidel, nezřídka s tragickými následky. Úrazy z dopravních nehod představují 14 % z celkového počtu dětských úrazů. Nejčastěji se jedná o zhmožděny a zlomeniny, v řadě případů jde o kombinovaná poranění hlavy, hrudníku a břicha. Alarmující

¹¹ Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. *Psychologie v dopravě*. Praha, 2003. s. 186-187.

¹² Stojan, M. et al. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno, 2008. s. 80.

je skutečnost, že až dvojnásobně častěji nežli u jiných zranění (mimo dopravní nehody) se setkáváme s dlouhodobými nebo trvalými následky na zdraví dětí a mládeže.¹³

Avšak v poměru dětských obětí dopravních nehod k celkovému počtu usmrcených osob se Česká republika stále řadí mezi země s příznivější bilancí. Překvapivým zjištěním je však poměr počtu usmrcených dětí při dopravních nehodách ve Velké Británii, Nizozemsku, ale také Švédsku, tedy v zemích s velmi příznivou bilancí celkové nehodovosti na pozemních komunikacích, pro něž není tento poměr příliš příznivý. Využitím znalostí, dovedností a návyků dříve získaných v systému dopravně bezpečnostní výchovy a výuky, praktikovaném bezmála před čtvrt stoletím (v propracovaném systému přípravy předškolní a školní mládeže) a uplatňovaném jednotně na celém tehdejší území naší země, vděčíme za doposud relativně příznivou bilanci dopravních nehod s účastí dětí a mládeže.¹⁴

Policie ČR v roce 2011 šetřila celkem 75 137 dopravních nehod, při kterých 707 lidí podlehl svým zraněním, z toho bylo 156 chodců a 50 cyklistů. Z uvedeného počtu usmrcených chodců (152 při srážce vozidla s chodcem a další 4 chodci byli sekundárními účastníky dopravní nehody) připadá na dopravní nehody za snížené viditelnosti (po setmění) 92 usmrcených, tj. o 18 osob více než v roce 2010. Na „noční“ dopravní nehody tak připadá 60,5% z celkového počtu usmrcených chodců a tento podíl je v porovnání s rokem 2010 vyšší o 8 procentních bodů. Při dopravních nehodách šetřených v denní době zahynulo celkem 60 chodců, tj. o 7 chodců méně než v roce 2010. Z celkového počtu usmrcených osob bylo 12 dětí, což je o 5 usmrcených dětí méně, než v roce 2010.

Porovnání počtu usmrcených osob v souvislosti s dopravní nehodou (rok 2010 - 2011):

| Dopravní nehody | Rok 2011 | Rok 2010 | Rozdíl | Rozdíl v % |
|-----------------|----------|----------|--------|------------|
| I. čtvrtletí | 138 | 117 | 21 | 17,90% |
| II. čtvrtletí | 183 | 180 | 3 | 1,70% |
| III. čtvrtletí | 202 | 245 | -43 | -17,60% |
| IV. čtvrtletí | 184 | 211 | -27 | -12,80% |

Tabulka č. 1 - Porovnání počtu usmrcených osob v souvislosti s dopravní nehodou (2010-11).

¹³ Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/prevence-urazu-v-doprave.pdf> [citováno 2012-03-03].

¹⁴ Dostupné z: <http://www.studiotwist.eu/get.php?id=52> [citováno 2012-03-10].

Z porovnání jednotlivých kvartálů roku 2011 vyplývá, že počet usmrcených osob byl v porovnání se stejným obdobím roku 2010 nižší ve třetím a čtvrtém kvartálu (nejvyšší pokles byl zaznamenán ve třetím kvartálu o 43 osob, tj. téměř o 18 %). Z vývoje následků dopravních nehod dále vyplývá, že počet usmrcených osob ve druhém pololetí roku 2011 byl nejnižší za posledních 10 let a vůbec poprvé počet usmrcených osob klesl pod hodnotu 400 osob.

Porovnání počtu dopravních nehod a jejich následků za posledních 10 let:

| | Dopravní nehody | Usmrcené osoby | Těžce zraněné osoby | Lehce zraněné osoby |
|-----------------|------------------------|-----------------------|----------------------------|----------------------------|
| Rok 2002 | 190 718 | 1 314 | 5 492 | 29 013 |
| Rok 2003 | 195 851 | 1 319 | 5 253 | 30 312 |
| Rok 2004 | 196 484 | 1 215 | 4 878 | 29 543 |
| Rok 2005 | 199 262 | 1 127 | 4 396 | 27 974 |
| Rok 2006 | 187 965 | 956 | 3 990 | 24 231 |
| Rok 2007 | 182 736 | 1 123 | 3 960 | 25 382 |
| Rok 2008 | 160 376 | 992 | 3 809 | 24 776 |
| Rok 2009 | 74 815 | 832 | 3 536 | 23 777 |
| Rok 2010 | 75 522 | 753 | 2 823 | 21 610 |
| Rok 2011 | 75 137 | 707 | 3 092 | 22 519 |

Tabulka č. 2 - Porovnání počtu nehod a jejich následků za posledních 10 let.

Počet usmrcených osob v roce 2011 byl od roku 1990 nejnižší a nejvíce usmrcených v tomto období bylo v roce 1994 (1 473 osob). Ani v jednom měsíci roku 2011 nepřekročil měsíční počet usmrcených hranici 100 osob; v období od roku 1990 byl obdobný pozitivní stav dosud zaznamenán jen v roce 2009. Celkový počet usmrcených osob se v roce 2011 přiblížil hranici 700 osob.

Počet těžce zraněných osob byl v roce 2011 druhý nejnižší od roku 1990 (méně těžce zraněných bylo jen v roce 2010 – 2 823 osob). Nejvíce těžce zraněných osob bylo zaznamenáno v roce 1997 – 6 632 osob.

Počet lehce zraněných osob byl od roku 1990 druhý nejnižší (po roce 2010, kdy Policie ČR evidovala 21 610 lehce zraněných osob); nejvíce lehce zraněných osob bylo v roce 1996 – 31 296.

Dnem roku 2011, kdy bylo co do počtu šetřeno nejvíce dopravních nehod, byla středa 21. prosince, kdy Policie ČR šetřila 466 dopravních nehod a nejtragičtějším dnem roku 2011 byla středa 9. února, kdy při dopravních nehodách zemřelo 9 osob.¹⁵

2.4 Viníci dopravních nehod

V níže uvedené tabulce je uveden přehled celkového počtu dopravních nehod a počtu smrtelně zraněných osob podle jednotlivých skupin viníků dopravních nehod, včetně podílu na celkovém počtu dopravních nehod a počtu smrtelně zraněných osob v roce 2011.

Přehled viníků - zavinění dopravních nehod v roce 2011 v porovnání s rokem 2010:

| Viník, zavinění dopravní nehody rok 2011 | Počet nehod | Rozdíl nehod | Rozdíl v % | Počet úmrtí | Rozdíl úmrtí | Rozdíl v % |
|--|-------------|--------------|------------|-------------|--------------|------------|
| Řidičem motorového vozidla | 66 089 | -1 366 | -2% | 652 | -23 | -3,4% |
| Řidičem nemotorového vozidla | 2 363 | 512 | 27,7% | 22 | -18 | -45,0% |
| z toho dětmi | 291 | 90 | 44,8% | 1 | 1 | |
| Chodcem | 1 197 | -46 | -3,7% | 26 | -1 | -3,7% |
| z toho dětmi | 433 | -53 | -10,9% | 0 | -3 | -100,0% |
| Jiným účastníkem | 121 | 11 | 10,0% | 2 | 2 | |
| Závadou komunikace | 448 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | |
| Technickou závadou vozidla | 456 | -24 | -5,0% | 0 | -4 | -100,0% |
| Lesní, domácí zvířít | 4 064 | 541 | 15,4% | 0 | -1 | -100,0% |
| Jiné zavinění | 399 | -13 | -3,2% | 5 | -1 | -16,7% |

Tabulka č. 3 - Přehled viníků dopravních nehod v roce 2011 v porovnání s rokem 2010.

Z celkového počtu dopravních nehod připadá na řidiče motorových vozidel bezmála 88% dopravních nehod a 92,2% z celkového počtu smrtelně zraněných osob, kdy převážnou většinu těchto nehod zavinili řidiči osobních a nákladních automobilů.

¹⁵ Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d> [citováno 2012-03-10].

V roce 2011 zavinili chodci v porovnání s předchozím rokem méně dopravních nehod, a to celkem 1 197 dopravních nehod. Nejvíce těchto dopravních nehod zavinili muži - 464 dopravních nehod (tj. 38,8% z celkového počtu), děti zavinily - 424 dopravních nehod (tj. 35,4%) a ženy - 245 dopravních nehod (tj. 20,5%), zbytek připadá na jiné skupiny chodců. Při těchto dopravních nehodách zahynulo 26 osob, tj. o 1 osobu méně, než v roce 2010.

K pozitivnímu snížení počtu dopravních nehod chodců přispěly z hlediska zavinění především děti. Na nehodách chodců se děti podílely 433 nehodami (o 53 nehod méně), při nichž bylo 431 osob zraněno (o 73 osob méně). Cyklisté však zavinili více dopravních nehod (o 468 nehod, tj. o 26,3% více), z toho děti cyklisté zavinily 291 nehod (**o 90 dopravních nehod více**) a tyto dopravní nehody si vyžádaly smrt 1 osoby a 271 zraněných osob (**o 88 osob více**).¹⁶

Veškeré počty usmrcených a zraněných osob odpovídají stavu zjištěnému do 24 hodin po dopravní nehodě.

¹⁶ Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d> [citováno 2012-03-10].

3 Dopravně bezpečnostní výchova

Doprava zasahuje do života každého člověka různými způsoby - při využívání volného času, v oblasti uspokojování základních potřeb apod. To, že je každý člověk den co den konfrontován s nástrahami silničního provozu již od nejútlejšího dětství a musí řešit mnohdy jeho věku nepřiměřené situace, navozuje nutnost, aby se dopravní výchova stala v celé šíři součástí výchovně vzdělávacího systému.¹⁷

Dopravně bezpečnostní výchova úzce souvisí s potřebou zachovat bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, ať už se jedná o dálnice, silnice, místní komunikace či účelové komunikace. Dopravně bezpečnostní výchovu chápeme jako přípravu dětí a mládeže, ale mnohdy také dospělých, na bezpečný pohyb v provozu na pozemních komunikacích. Začíná prakticky tehdy, kdy dítě vedeno za ruku poprvé vstoupí na pozemní komunikaci a končí ve chvíli, když je člověk nucen se pohybu na pozemní komunikaci vzdát, ať již z jakékoli příčiny. Prostřednictvím dopravně bezpečnostní výchovy by děti měly získat schopnost vnímat okolí všemi smysly, bezpečně předvídat, vyhodnocovat situaci, měly by si uvědomit a pochopit nutnost znát a dodržovat pravidla silničního provozu, a to nejdříve v roli chodce a cyklisty, poté také v roli řidiče motorového vozidla.¹⁸

S ohledem na zvýšený nárůst motorismu je znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích velmi důležitá. Správným působením v této oblasti se dá předejít mnohým dopravním nehodám s vážnými následky na zdraví či životě člověka.¹⁹

Základy dopravně bezpečnostní výchovy dětí se vytvářejí v rodině, postoj dítěte a respektování dopravních pravidel jsou závislé na vztahu rodičů (ostatních členů rodiny) k dopravní kázni. Svou ukázněností, obezřetností a ohleduplností v silničním provozu jsou rodiče dětem vzorem a příkladem (v kladném či záporném smyslu).

Aby děti postupně získaly schopnosti a znalosti potřebné pro bezpečný pohyb v dopravě, je velmi důležité s nimi cvičit, a to nenásilně, na různých místech, cvičení s nimi při každé vhodné příležitosti co nejčastěji opakovat, např. při společných procházkách, při cestách na nákupy apod.²⁰

Děti v období předškolního věku se většinou v dopravním prostředí pohybují v doprovodu starších sourozenců či dospělých osob. Přesto ale může nastat situace, kdy se

¹⁷ Dostupné z: <http://www.amavet.org/sites/default/files/dokumenty/dopravka/13.pdf> [citováno 2012-02-23].

¹⁸ Stojan, M. a kol. *Implementace dopravní výchovy do školních vzdělávacích programů*. Brno, 2006. [CD ROM].

¹⁹ Límová, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 5.

²⁰ Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. *Psychologie v dopravě*. Praha, 2003. s. 189.

v tomto prostředí dítě očitne zcela samo a musí nastalou situaci řešit tak, aby neskončila přinejmenším úrazem. Pro takovéto situace je třeba dítě naučit bezpečnému pohybu postupně po jednotlivých „krůčcích“. Dítě musí chápat, proč se má v dané situaci chovat právě tímto způsobem, proč nesmí reagovat a jednat ukvapeně a neuváženě.

Nejúčinnější a nejsnadnější metodou je výchova vysvětlováním. Tím však není myšleno vysvětlování - poučování rodičem, ale dítě samo má dospělému vysvětlit, proč nesmí vkročit na přechod pro chodce, pokud svítí červené světlo, jaké následky by mohly nastat, kdyby si nevzalo ochrannou cyklistickou přílbu na kolo apod. V tomto věku již děti mají velmi rozvinutou schopnost dedukovat a dokážou pomocí takové dedukce dojít ke správné úvaze. Děti si také umí stanovit svá pravidla a řídit se jimi. Úkolem rodičů je děti navést k tomu, aby si taková pravidla vytvořily a opakovaně je s nimi doplňovat a rozšiřovat podle vývoje o nová. Pomocí těchto svých pravidel se dítě snáze učí orientovat v dopravním prostředí, učí se sebeovládání, učí se vnímat možná nebezpečí, rozvíjí si své schopnosti slyšet „neslyšitelné“ a vidět „neviditelné“. Jde tedy nejen o rozvoj smyslů, které dítě v tomto prostředí potřebuje, ale také o výuku k předvídání.²¹

Děti jsou schopny často přesně citovat daná pravidla, ale v provozu jednají riskantně, proto je u nich třeba vypěstovat tzv. dopravní smysl. Rodiče by rozhodně neměli podceňovat brzký začátek dopravní výchovy, který je základem celé další výchovy k dopravní bezpečnosti. Na tento základ pak mohou navazovat školy, školská zařízení, domy dětí a mládež a další subjekty, které se problematikou dopravně bezpečnostní výchovy zabývají. Rodiče by sami měli dodržovat pravidla provozu a být svým dětem vždy dobrým příkladem, vysvětlit dětem význam jednotlivých dopravních značek, cvičit s dětmi rozlišování pravé a levé strany, vést děti k poznávání rizikových lokalit v okolí bydliště, učit děti disciplíně a rozvíjet jejich motorické schopnosti, cvičit s nimi přecházení vozovky, zajistit dětem vhodné prostory pro hry a trvat na zákazu her na vozovce apod.²²

Na dopravní výchově dětí se podílí celá společnost, rodiče, policie, zájmové organizace, domy dětí a mládeže, sdělovací prostředky apod. Systematickou a odborně vedenou dopravní výchovu dětí však může nejlépe zajistit škola. Školy však mají omezenou hodinovou dotaci, a proto se nemohou dopravní výchově věnovat v samostatném předmětu. O to více je nutné zajistit, aby ve školních osnovách (příp. školských dokumentech) bylo konkrétně a jasně stanoveno, co by měla škola pro dopravní výchovu dětí udělat, a to jak v části povinné, tak i v části zájmové. Nejen proto, aby bylo jasné, co by měly děti určité věkové kategorie znát

²¹ Dostupné z:
<http://www.czrso.cz/index.php?id=455> [citováno 2012-02-23].

²² Límová, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 12.

a umět, ale také proto, aby příslušní učitelé získali dostatečné odborné vzdělání. Dále také proto, aby na tuto důležitou problematiku nezapomínali tvůrci standardů a výchovných programů a autoři učebnic, metodických materiálů apod.²³

V mateřské škole získávají děti základní znalosti o silničním provozu (např. znalost významu barev světelných signálů) a začínají si zde také osvojovat návyky bezpečného chování (např. v souvislosti s vytvářením pojmu pravá a levá strana si navykají chodit po správné straně chodníku).

Vedle rodiny, která má nesporně rozhodující význam výchovně na dítě působit před vstupem do školy i po něm, sehrává každá paní učitelka v mateřské škole velkou úlohu při výchově dětí k dopravní kázní. Musí dětem postupně předávat vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy, aby se u nich vytvářely správné návyky, vztahy k lidem a okolí, aby se vštěpovaná ukázněnost postupně měnila v pocit, že svými znalostmi jsou děti schopny rozeznat a odvrátit hrozící nebezpečí. Každá paní učitelka by měla u dětí rozvíjet ty vlastnosti, které ovlivňují reakci dětí při chování v určitých situacích, tedy i v určitých dopravních situacích. Jedná se zejména o paměť, soustředěnost, pozornost, ukázněnost, vnímání a orientace v prostoru a čase apod.

Hlavním záměrem dopravní výchovy v mateřských školách je tedy všestranná příprava dětí na bezpečnou účast v provozu na pozemních komunikacích. Děti se musí seznamovat s dopravním prostředím v reálném prostředí a v reálném čase, mají se učit znát význam dopravních značek a barev na semaforu. Je nutné děti učit myslet a rozvíjet u nich tzv. dopravní smysl (založený na vnímání skutečných situací a adekvátních reakcích na ně).

Dítě tohoto věku myslí a jedná podle zvláštností své psychiky a znalost těchto zvláštností podmiňuje účinek výchovného působení. Základní charakteristikou psychiky dítěte tohoto období je bezprostřední charakter poznání, tj. učení se prostřednictvím činnosti a jednání. Proto je tedy nutno chápat dopravní výchovu těchto dětí jako nácvik orientace v dopravních situacích, které se co nejvíce přibližují reálným situacím. Zvláštnosti psychiky dětí vyžadují, aby dříve, než začne dopravní výchova v pravém slova smyslu, byla věnována náležitá péče předběžné průpravě a výcviku smyslového vnímání, pěstování potřebných a žádoucích vlastností osobnosti (respekt k pravidlům apod.), rozvoji pohybové koordinace apod., tyto vlastnosti pak tvoří předpoklady vlastní dopravní výchovy.²⁴

Na dopravní výchovu v mateřských školách navazuje dopravní výchova na prvním a druhém stupni základních škol. Vzhledem k tomu, že se zde dopravní výchova nevyučuje

²³ Límová, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 21.

²⁴ Límová, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 14-15.

v samostatném předmětu, je učivo s dopravně výchovnou tematikou zařazeno do jednotlivých předmětů (prvouka, vlastivěda, tělesná výchova atd.).

Vedle toho se zařazují další formy a metody práce, jež vedou k osvojování poznatků z praktických dovedností. Výcvik dětí na dopravním hřišti je nedílnou a nezbytnou součástí dopravní výchovy. Prostřednictvím tohoto výcviku děti postupně přivykají dopravnímu ruchu, přizpůsobují své chování a jednání požadavkům na plynulost a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Děti tak získávají potřebnou jistotu pro samostatný pohyb ve skutečném provozu. V žádném případě však tato výuka nenahrazuje výcvik v reálném provozu, nelze ji však vynechat, ani ničím nahradit.

Cílem dopravní výchovy na prvním stupni základních škol je naučit žáka: prakticky uplatňovat obecné zásady účelného a bezpečného chování i jednání účastníka provozu na pozemních komunikacích, uvědomovat si odpovědnost za vlastní chování, samostatně používat prostředky hromadné dopravy, umět přivolat pomoc při dopravní nehodě, projevovat ohleduplnost k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích apod.²⁵

Dopravní výchova na druhém stupni základních škol teoreticky i prakticky navazuje na výuku a výcvik na prvním stupni. Zde je výuka věnována především problematice cyklisty, děti si rozšiřují své dovednosti a vědomosti v oblasti výuky a výcviku v silničním provozu, poznávají zásady údržby jízdního kola, učí se znát negativní vlivy dopravy na životní prostředí apod.

Dopravně bezpečnostní výchova ve školách (pokud je provedena v příslušné kvalitě) plní důležitou roli ve snižování dopravní nehodovosti dětí a mládeže. Nejen to, kromě poskytování příslušných dovedností a znalostí pokládá dopravně bezpečnostní výchova základy celoživotních postojů dětí a mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Dopravně bezpečnostní výchově ve školách by tedy měla být věnována náležitá pozornost.²⁶

Dopravně bezpečnostní výchova by měla probíhat ve dvou fázích:

- 1) Informativní působení - je potřeba dětem a mládeži předat základní instrukce o chování, na které se dopravní předpisy vztahují, a které jsou platné jak pro cyklisty, tak i pro chodce.
- 2) Formování dětí - je nutné vštípit dětem poznatky a nepřetržitě na ně působit, aby tyto poznatky uplatňovaly v praxi.²⁷

²⁵ Límová, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 21-24.

²⁶ Dostupné z:

<http://www.studiotwist.eu/get.php?id=52> [citováno 2012-03-07].

²⁷ Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. *Psychologie v dopravě*. Praha, 2003. s. 189-190.

Základní cíle dopravně bezpečnostní výchovy lze charakterizovat takto:

- pochopení funkce dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými normami,
- formování mravního vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti při chůzi a jízdě v silničním provozu,
- osvojení zásad bezpečného chování a jednání v silničním provozu dle zákonných norem jako chodec, cyklista, cestující (spolujezdec),
- znalost technických podmínek dopravy a zařízení ovlivňujících bezpečnost silničního provozu,
- osvojení základních dovedností a zásad jednání při dopravní nehodě,
- zvládnutí techniky chůze a jízdy na jízdním kole,
- pochopení významu a role policistů pro bezpečný a plynulý provoz na silnicích,
- pochopení významu technického stavu a údržby vozidel pro bezpečnou jízdu v silničním provozu a praktické zvládnutí základních úkonů údržby jízdního kola,
- zvládnutí základních taktických prvků chůze a jízdy v silničním provozu.²⁸

Dopravně bezpečnostní výchova dle role dítěte v dopravním prostředí:

- a) Chodec.
- b) Cyklista.
- c) Spolucestující (pasažér v automobilu).
- d) Cestující v hromadném dopravním prostředku.

Kompetence, které by si mělo dítě osvojit pro bezpečný pohyb v dopravním prostředí:

- a) Chodec v provozu na pozemních komunikacích musí vědět, umět a znát:
 - jak a kam se dívat,
 - jaké zvuky musí vnímat,
 - jaké nebezpečí hrozí v místech, kde se pohybuje,
 - jaké nebezpečí hrozí od ostatních účastníků silničního provozu a různých typů vozidel,
 - jak a kde přejít přes pozemní komunikaci,
 - jak a kdy přecházet na přechodu pro chodce,

²⁸ Dostupné z:
<http://www.amavet.org/sites/default/files/dokumenty/dopravka/13.pdf> [citováno 2012-02-23].

- jak přecházet na přechodu pro chodce, který je řízen světelným signalizačním zařízením,
- že i přecházení na přechodu pro chodce není zcela bezpečné,
- že brzdná dráha vozidel je různě dlouhá,
- jak se chovat na stezce pro cyklisty, v obytné zóně, apod.

b) Cyklista v provozu na pozemních komunikacích musí vědět, umět a znát:

- kde nesmí jezdit na jízdním kole či koloběžce,
- do jakého věku musí jezdit na kole v doprovodu rodičů nebo jiné způsobilé osoby,
- význam svislých a vodorovných dopravních značek,
- při odbočování dávat zřetelně a včas znamení o změně směru jízdy,
- pravidla provozu na pozemních komunikacích,
- jak jezdit na stezce pro cyklisty, v obytných a pěších zónách,
- jak jet na jízdním kole či koloběžce ve skupině,
- povinnou výbavu jízdního kola a doporučené ochranné prvky.

c) Spolucestující (pasažér v automobilu) musí vědět, umět a znát:

- jak bezpečně nastoupit a vystoupit z vozidla,
- proč a jak používat bezpečnostní pásy a dětské autosedačky (bezpečnostní zádržný systém),
- základní pravidla pro spolujezdce (rušení řidiče při jízdě, odhazování odpadků atd.).

d) Cestující v hromadném dopravním prostředku musí vědět, umět a znát:

- základní pravidla pro cestující ve veřejných dopravních prostředcích,
- jak se bezpečně chovat při čekání na zastávce (nástupním ostrůvku),
- jak bezpečně nastupovat a vystupovat do a z autobusu, trolejbusu či tramvaje.²⁹

²⁹ Dostupné z:
<http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>
 [citováno 2012-02-28].

3.1 Historický vývoj dopravně bezpečnostní výchovy

Přibližně od konce 19. století se na pozemních komunikacích začínají objevovat vozidla, jejichž počet se rok od roku začal zvyšovat. Jednalo se o vozidla, jež byla zpočátku poháněna párou, později vozidla poháněna spalovacími motory a dnes již poháněna elektrickou energií. Neměli bychom však také zapomenout na vozidla, která se na pozemních komunikacích pohybovala ještě dříve a ve větších počtech než vozidla výše uvedená. Těmito vozidly samozřejmě byla a jsou jízdní kola. V neposlední řadě je třeba zmínit chodce, kteří jsou jednoznačně nejpočetněji zastoupenou skupinou mezi účastníky provozu na pozemních komunikacích, ale bohužel i nejvíce zranitelnou.

Dopravně bezpečnostní výchova byla a také vždy bude spojována s problémem řešení negativních dopadů motorizace na společnost a především také se snižováním dopravní nehodovosti. Již počátkem 30. let 20. stol. bylo zřejmé, že se motorismus bude rychle rozvíjet. Varujícím faktem byly již tehdy policejní statistiky nehod a úrazů způsobených vozidly, které v té době již byly velmi podrobné, s rozdělením dopravních nehod podle druhu vozidel, druhu zranění a způsobu zavinění. Po výrazném vzestupu nehodovosti se společnost tímto stavem začala vážně zabývat. Řešení tohoto problému si na území naší republiky mezi sebe rozdělily tři organizace, které se tehdy bezpečností silničního provozu (tedy i výchovou k dopravní bezpečnosti) zabývaly na profesionální úrovni. Byl to především Autoklub republiky Československé, Elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy a Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze.

Již tehdy vyvstala potřeba řešit pět palčivých problémů (podobně jako v současnosti):

- 1) Problém nehodovosti dětí a mládeže spojený s nutností školního a mimoškolního dopravně výchovného vzdělávání.
- 2) Nedostatky ve výchově řidičů motorových vozidel, především působení soukromých nekoncesovaných autoškol.
- 3) Zjišťování duševní způsobilosti k řízení motorových vozidel.
- 4) Nedostatky v metodice a náročnosti vlastních řídičských zkoušek.
- 5) Alkohol jako důležitá a závažná příčina dopravních nehod.

Takto přesně byly tehdy problémy formulovány a na základě vědeckých poznatků také prakticky řešeny. Jejich publikování se ujal motoristický časopis Autosport.

Elektrické dráhy zřídily psychotechnickou laboratoř, v níž Josef Váňa (psycholog a pedagog) prováděl psychotechnický výběr adeptů pro řízení vozidel veřejné dopravy. Byl zostřen postup proti pokoutnímu vyučování automobilové jízdy, a také postup proti nekvalitním autoškolám a nenáročnému provádění řídičských zkoušek.

V roce 1932 uspořádal Národní komitét pro vědeckou organizaci v Praze „bezpečnostní týden spojený s ochranou před úrazem a požárem“. Pro seznámení veřejnosti se společensky potřebnou problematikou byly v co nejširším měřítku pořádány výstavy, které se těšily velké popularitě.

Dopravně bezpečnostní výchovou se také zabývala expozice Autoklubu republiky Československé. V expozici byl prezentován bohatý materiál, týkající se zejména práce za zvýšení bezpečnosti na silnicích, byly zde také vystavovány všechny druhy výstražných značek. Později otevřel Autoklub republiky Československé ve své budově již specificky zaměřenou výstavu „Výstava dopravní bezpečnosti“, která musela být pro velký zájem prodloužena. Autoklub na výstavních panelech předvedl, jak byla v uplynulém období prováděna dopravní výchova dětí a mládeže na školách a kurzech přímo v jeho budově. Jednalo se o tzv. „hodinky bezpečnosti“, kde v roce 1935 F. A. Elstner poprvé použil termín **dopravní výchova**. Od 19. 3. do 19. 12. 1935 jich proběhlo celkem padesát. V Praze bylo proškoleny 15.000 dětí, v ostatních městech 20.000 dětí. Pro venkov byly tyto hodinky vedle kurzů s přímou účastí dětí, také k dispozici prostřednictvím vysílání rozhlasu pro školy.³⁰

Postupující snahy školství o bezpečnost školní mládeže v dopravním prostředí je dobře patrná i z „Podrobných učebních osnov obecných škol pražských“ z roku 1934 pro 1. až 5. ročník. Prvky dopravně bezpečnostní výchovy byly v 1. a 2. třídě soustředěny do obsahu prvouky, ve 3. třídě do obsahu vlastivědy, ve 4. třídě do obsahu kreslení a občanské nauky.

V letech 1969 – 2004 vydala domácí nakladatelství přes 70 výukových materiálů pro mateřské a základní školy, většinou se jednalo o pracovní listy a sešity, hry a prvouky apod.

Přes slibný začátek dopravně bezpečnostní výchovy v českých zemích došlo po roce 1989 k jejímu útlumu. Za zlepšení v oblasti dopravně bezpečnostní výchovy můžeme považovat změnu v systému školství – Rámcový vzdělávací program, který umožňuje začlenění dopravně bezpečnostní výchovy do vzdělávacích oblastí.

Výuka dopravně bezpečnostní výchovy na českých školách je plně v působnosti každé školy, i z tohoto důvodu se v naší republice v oblasti dopravní výchovy angažuje velké množství různých organizací.³¹

³⁰ Límová, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 10-12.

³¹ Dostupné z: <http://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/32/32/texty/provalilova.pdf> [citováno 2012-02-23].

3.2 Výchova a učení

Záměrné a cílevědomé působení na člověka, nejčastěji na dítě, nazýváme výchovou. Klíčovou roli při výchově dětí hraje samozřejmě rodina, jakožto nejvýznamnější sociální skupina, jež zásadním způsobem ovlivňuje rozvoj psychiky dítěte a poskytuje mu základní zkušenosti. Na výchovné působení rodiny navazují a doplňují je předškolní zařízení a později také škola, jako jeden z nejdůležitějších a nejvýznamnějších výchovných činitelů.

Výchovná zařízení si však nekladou za úkol děti od rodin odpoutávat, naopak se snaží o navázání neformálních a účinných forem spolupráce, včetně zapojování rodičů (a jiných dospělých osob) do volnočasových činností dětí. Výchova dětí a mládeže je významnou oblastí výchovného působení, poskytuje možnost vést je k racionálnímu využívání volného času, uspokojovat a kultivovat jejich významné potřeby, rozvíjet specifické schopnosti a upevňovat žádoucí morální vlastnosti, formovat hodnotné zájmy apod. Výrazně také přispívá k prevenci škodlivých a společensky nevhodných forem chování, jako je záškoláctví, kriminalita a delikvence, vandalismus, gamblerství, alkoholismus, drogová závislost apod.³²

Umění vychovávat dítě není jistě jednoduché, žádoucí je zde např. láskyplný a trpělivý přístup, respektování osobnosti dítěte a ponechání přiměřené samostatnosti. Naopak negativně na dítě působí nezájem ze strany rodičů, málo podnětné prostředí, časté používání tvrdých trestů apod. Když rodič dítěti říká, co se má a co se nemá dělat, je nutné mu spolu s tím podat vysvětlení, proč. Důležitá je také skutečnost, že chování a jednání rodičů je pro děti vzorem, který přirozeně napodobují.³³

Existují čtyři typy výchovy dítěte:

- 1) **Zanedbávající výchova** - jde o zcela nevyhovující výchovu, neboť dítě po této výchově není připraveno na budoucí život, rodiče o dítě nemají zájem, ve výchově dětí jsou nezúčastnění. Děti jsou v některých situacích vzpurné a agresivní, nevybudují si návyky určitého řádu.
- 2) **Autoritářská výchova** - dnes se již s touto výchovou dítěte lze setkat velmi málo. Výchova spočívá v přísné disciplíně, dítě musí plnit veškeré příkazy, jakékoliv nesplnění úkolu vyžaduje trest. U dítěte se může projevit ostýchavost, neschopnost jednání ve společenském životě, autoagresivita (agresivita namířená proti vlastní osobě), svárliвість, neschopnost kompromisů apod.

³² Pávková, J. Hájek, B., Hofbauer, B., Hrdličková, V., Pavlíková, A. *Pedagogika volného času*. Praha, 2002. s. 33, 37.

³³ Dostupné z: <http://www.psyx.cz/texty/vychova-ditete-rodina.php> [citováno 2012-02-23].

- 3) **Ochranářská výchova** - tato výchova si dítě přivlastňuje, kontroluje jednání dítěte a určuje mu cestu, kterou si vysnili rodiče. Dítě se nedokáže orientovat v některých souvislostech, má malou tvořivost, je nesamostatné a egocentrické, emočně labilní, zcela závislé na rodičích.
- 4) **Demokratická výchova** - dává dítěti svobodu v jednání, možnost rozhodování v rodině. Dítě je aktivní, tvořivé, nezávislé, otevřené, společenské, emočně vyrovnané a cílevědomé. Tento typ výchovy však dělá z dítěte "velkého pána", může dělat vše, co jen chce. Zákazy pak nejsou vedeny káráním a přísným trestem, ale pouze demokratickým jednáním. Dítě poté chce za každou cenu dosáhnout svého a nedbá na přání či příkazy rodičů.³⁴

Lze říci, že žádný typ výchovy není správný sám o sobě. Za nejlepší teoretickou výchovu je považována výchova demokratická, v praxi je však nejlepší uplatnit jednotlivé prvky všech typů výchovy dítěte, které mohou přispět ke splnění vytyčených cílů.

Výchova jako celoživotní, nikdy nekončící proces má dvě odlišné etapy:

- 1) Výchova dětí a mládeže, spočívající ve vytváření člověka jako společenské bytosti, ve vytváření osobnosti, v základní přípravě na výkon sociálních rolí.
- 2) Výchova dospělých, spočívající v neustálém dotváření osobnosti (případně v jejím udržování), dále v adaptaci na neustále se měnící životní podmínky, ve zdokonalování výkonu sociálních rolí a ve vytváření možností přecházet na sociální role nové, ve všestranném ovlivňování chování a jednání apod.³⁵

Chování při chůzi nebo jízdě na jízdním kole lze do značné míry ovlivnit výchovou vedoucí k požadovaným vlastnostem a schopnostem účastníka provozu na pozemních komunikacích. Jak bude proces dopravně bezpečnostní výchovy úspěšný, je do značné míry závislé na samotném procesu učení, kdy se učením rozumí proces získávání a předávání zkušeností, dovedností, návyků, hodnot, znalostí apod. Učení jako činnost lze rozlišit na:

- spontánní získávání vlastních zkušeností (učení se), neformální předávání dovedností, zvyklostí a hodnot v rodině a ve společnosti,
- formalizované učení a vzdělávání v institucích (škola).

³⁴ Dostupné z: <http://www.zaujmi.cz/spolecnost/deti/umite-vychovavat-dite/> [citováno 2012-02-23].

³⁵ Dostupné z: <http://www.andromedia.cz/andragogicky-slovník/vychova> [citováno 2012-02-23].

Dítě ještě nemá problémy s učením, je zvědavé, všechno ho udivuje, chce se dozvědět, co je kolem nového, chce všechno poznat a pochopit. Mateřskou řeč se učí jednoduše, lehce se naučí koordinovat své tělo (skákání přes švihadlo) či zacházet s věcmi kolem sebe (hračky).³⁶

Dispozice k učení je důležitou součástí inteligence, závisí na ní schopnost učit se rychle a efektivně. Učení je ovlivňováno jak dispozicemi, tak aktuální úrovní dané psychické funkce. Učení se na jedné straně spolupodílí na jejich rozvoji, získaná zkušenost mění způsoby poznávání, zpracování informací, a také přístup k učení. Na druhé straně pro další učení hraje významnou roli způsob, jakým jsou informace zpracovány. Dosaženou úroveň různých psychických funkcí lze chápat jako výsledek učení, ale také jako předpoklad pro další, účelnější učení.

Učení závisí také na motivaci, tedy na tom, jaký bude mít tato činnost vztah k uspokojení některé významné potřeby. Motivace ovlivňuje funkci pozornosti, pokud má výsledek učení pro jedince nějaký význam, lépe se pak na takovou aktivitu koncentruje.

Tam, kde nelze regulovat aktivitu zaměřenou na učení pomocí zájmu, se musí uplatnit vůle. Vůlí se člověk k učení přinutí, pokud k tomu ovšem má dostatečný důvod. Lidské formy zahrnují takové varianty, jež jsou nějakým způsobem spojené s myšlením a s užíváním nějakého znakového systému (především s řečí), a ty, které jsou vázány na specifické působení lidské společnosti. Jedná se o kognitivní a sociální učení.

Ke **kognitivnímu učení** dochází prostřednictvím zpracování různých informací. Zahrnuje tedy získávání informací, a také poznávání a porozumění různých vztahů i platných obecnějších pravidel. Kognitivní učení je předpokladem rozvoje poznávacích procesů i jejich využívání. Jeho efektivita závisí na dosažené úrovni rozumových schopností jedince. Jeho motivačním základem je především potřeba orientace a potřeba smysluplného učení. Do jisté míry je však ovlivňuje také potřeba jistoty a bezpečí. Lepší porozumění vlastnímu okolí, pravidlům i sobě samému posiluje pocit jistoty. Kognitivní učení je u člověka většinou zprostředkované znakovým systémem, tedy řečí, to znamená, že zahrnuje učení na různé úrovni obecnosti: pojmy, obecná pravidla a principy, poznávací strategie.

Sociální učení je závislé na kontaktu se společností. Umožňuje jedinci porozumět pravidlům (platící v dané společnosti) a na jejich základě se společnosti přizpůsobit a začlenit se do ní. Toto učení je předpokladem k porozumění různým projevům lidského chování, ale také k osvojení požadovaného způsobu chování. Do této kategorie patří např. osvojení

³⁶ Birkenbihlová, V. *Piliny v hlavě?* Hradec Králové, 1996. s. 14.

komunikačních dovedností, hodnot a norem chování, postojů, sociálních rolí a z toho vyplývajících požadovaných způsobu chování a jednání.³⁷

Paměťové funkce pozitivně ovlivňují celkový rozvoj poznávacích schopností. Dítě od raného věku využívá základní paměťové mechanismy, v průběhu vývoje se rozvíjí kapacita paměti, rychlost zpracování informace, rozvíjí se různé strategie zapamatování, a také flexibilita jejich využití. K intenzivnímu rozvoji paměti dochází mezi 6-12 rokem dítěte, tzn. ve školním věku. Děje se tak nejen v závislosti na zrání, ale také na základě vlivu specifické stimulace, kterou poskytuje škola. V tomto období se zlepšují především strategie zaměřené na uchování informací a jejich vybavování.

Vývoj paměti a učení probíhá následujícím způsobem:

- Předškolní děti (5 - 6 let) - si neuvědomují, že existují způsoby, usnadňující zapamatování různých informací, pokud si něco zapamatují, děje se tak bez předchozího úmyslu. Tyto děti si také ještě nedovedou opakovat z paměti, informace musí znovu vidět či slyšet. Nedovedou také odhadnout své paměťové schopnosti.
- Mladší školáci (6 - 8 let) - nejsou ještě schopni užívat jakýkoliv efektivnější systém zapamatování, jejich jedinou využívanou strategií je pro ně opakování. Převažuje mechanický způsob učení. Mají sklon k přeceňování své paměti, všichni lidé podle jejich názoru mají stejné schopnosti.
- Střední školní věk (9 - 11 let) - v tomto věku ubývá tendence učit se mechanicky, začínají si učivo rozdělovat podle souvislostí, děti si dovedou opakovat i z paměti, začínají si uvědomovat rozdíly v paměťových schopnostech různých lidí.
- Dospívající (12 - 15 let) - vytváří si systém, který jim může pomoci ulehčit si zapamatování, používají efektivnější strategie učení, např. selektivní opakování, při kterém zaměřují svou pozornost na obtížnější části učiva. Dospívající dovedou lépe odhadnout své paměťové schopnosti, umí si zvolit účelnější způsoby učení a lépe také odhadnout míru svých znalostí.³⁸

³⁷ Vágnerová, M. *Základy psychologie*. Praha, 2007. s. 82-86.

³⁸ Vágnerová, M. *Základy psychologie*. Praha, 2007. s. 89-90.

3.3 Vývojová stádia a ontogeneze

Vývoj je proces evolučních změn duševních a tělesných znaků člověka v průběhu jeho individuálního života, kdy spolu tyto změny navzájem souvisí. V dětství a dospívání lze vývoj chápat jako proces výstavby stále komplexnějších struktur, v pozdějších fázích dochází k narůstání individualizace průběhu vývoje na základě osobních a vnějších zvláštností. Obecný průběh vývoje je ovlivněn třemi vzájemně se ovlivňujícími faktory, a to dědičností, prostředím a seberegulací.

Prenatální „fáze“ a první rok života - narození člověka není počátkem jeho vývoje, vývoj začal již při početí. Novorozenec stráví 90% dne spánkem, v krátkých obdobích bdělosti si osvojuje druhy chování, jež částečně slouží k přizpůsobení se novému prostředí, a které částečně probíhají zdánlivě bezúčelně (sací reflexy, úchopy, otáčení hlavy apod.). Všechny smyslové funkce (s výjimkou citlivosti na bolest) jsou již vyvinuty před narozením, v prvním roce života jen dochází ke zlepšení jejich funkce. Děti jsou na základě svého zvědavého chování bytostmi s velkou schopností se učit. V prvním roce života převládá učení podle principu klasického podmiňování, učení nápodobou a učení na základě úspěchu, později převažuje stále více vědomý proces získávání informací. Od přírody daná vazba mezi matkou a dítětem přetrvává i po porodu. Matka (blízká osoba) předává dítěti základní důvěru při jeho prvních kontaktech se světem. Neexistující těsná vazba s blízkou osobou vede k těžkým poruchám vývoje, a tím také k poruchám osobnosti.

Rané dětství a předškolní věk - asi od 2 roku života začíná dítě „zkoumat“ své blízké okolí. Velmi důležitá je v tomto období hra, která významně rozšiřuje dětské zkušenosti, podporuje dětskou fantazii a umožňuje dítěti vyzkoušet si závažné situace v chráněných podmínkách.³⁹

V předškolním věku je stále důležitá potřeba aktivity, nových podnětů, zážitků a informací. Na významu v předškolním věku nabývá zejména potřeba sociálního kontaktu, která se projevuje především ve vztazích s vrstevníky. Dítě se zde učí mnoha sociálním dovednostem, např. spolupráci.⁴⁰

³⁹ Kern, H., Mehlová, Ch., Nolz, H., Peter, M., Winterspergerová, R. *Přehled psychologie*. Praha, 2006. s. 172-175.

⁴⁰ Vágnerová, M. *Základy psychologie*. Praha, 2007. s. 194.

Školní věk - dítě radikálně vstupuje do života s příchodem do školy. Musí zde pracovat cíleně a koncentrovaně, být delší dobu ve skupině a umět odolat určitému pracovnímu tlaku. Škola je zdrojem důležitých impulzů pro další vývoj myšlení a řeči dítěte. Procesy zrání v mozku mu umožňují dosahovat lepších paměťových výkonů. Dítě přejímá stále více svou pohlavní roli. Častěji řídí své chování na základě vlastních hodnot, nikoli podle strachu z trestu či očekávání odměny.

Puberta a adolescence - s počátkem pohlavního dozrávání se začínají v dospívajícím odehrávat tělesné změny, jejichž novost má vliv na psychické prožívání. Dospívající se již necítí jako dítě, ale zároveň ještě není dospělý, hlavním problémem dospívajícího v tomto období je tedy jeho „sociální nezakotvenost“. V pubertě vzniká mezi rodiči a dětmi mnoho konfliktů. Dospívající se distancují od rodičů či jiných autorit a začleňují se do skupiny svých vrstevníků. Puberta přináší i svůj pozitivní vývoj - dochází k sebereflexi, dospívající objevuje sám sebe jako samostatně jednajícího a myslícího jedince, narůstá jeho zájem o vlastní psychické dění a o duševní dění blízkých osob, prohlubuje se jeho pochopení politických, sociálních a historických souvislostí. Dospívající dokončuje své sociální osamostatnění, i když se od rodiny již distancuje, jeho vazba na ni stále trvá. Kontakt se skupinou vrstevníků se v tomto období stává stále intenzivnější, jsou uzavírána přátelství (mohou přetrvat až do dospělosti), plní funkce, které dosud plnila rodina (vzory, jistota apod.).

Dospělost - přechod z dospívání do dospělosti probíhá průběžně a souvisí se sociální pozicí jedince. Znaky dospělosti jsou: stabilizace osobnosti, definitivní převzetí pohlavní role a přijetí odpovědnosti v zaměstnání. Každý dospělý během života zaujímá různé role, a ty vyjadřuje různými způsoby.

Stáří - počátek stárnutí v psychologickém smyslu nelze přesně určit, existují zde velké individuální rozdíly. U starých lidí dochází např. ke snížení vitality, schopnosti sebeovládání, dochází také ke snížení pozornosti, iniciativy a fantazie. Na druhou stranu však stárnutí není pouze jevem negativním, následkem velkého množství životních zkušeností je starší člověk schopen dosáhnout suverenity v uvažování a ve zvládnání mnoha životních problémů.⁴¹

⁴¹ Kern, H., Mehlová, Ch., Nolz, H., Peter, M., Winterspergerová, R. *Přehled psychologie*. Praha, 2006. s. 176-179.

3.4 Koncepce dopravně bezpečnostní výchovy v ČR a vybraných zemích Evropy

Stát, demokracie, bohoslužba, manželství, přátelství, školství, výchova, potažmo dopravně bezpečnostní výchova a mnoho dalších, jsou skutečnosti, které mají něco společného. Všechny to jsou tzv. institucionalizované formy jednání. Určitý způsob jednání a samozřejmě i dodržování pravidel silničního provozu je institucionalizován, je-li obecně uznáván, jako forma jednání, bez ohledu na to v čem toto uznání spočívá.

Definice pojmu instituce, není jednoznačně ustálená a např. v sociologii, etnologii a kulturní antropologii jich známe hned několik desítek. Tyto definice se často v mnohém liší, všechny se však shodují v jednom, a to, že právě instituce považují za osu či páteř každé kultury, jejíž význam spočívá ve specificky lidském způsobu řešení problémů přežití v prostředí.

Dopravně bezpečnostní výchova uspokojuje potřeby společnosti zajistit bezpečnost v dopravním prostoru na pozemních komunikacích pro všechny její účastníky. V přeneseném významu výše uvedeného tvrzení můžeme na dopravně bezpečnostní výchovu pohlížet jako na institucionalizovanou formu jednání, která nám pomůže k „přežití“ v dopravním prostředí na pozemních komunikacích. Jinými slovy, nám pomůže ke zmírnění negativních následků na zdraví či životech účastníků provozu na pozemních komunikacích, tedy v prostředí velmi nebezpečném.

Z mnoha definic instituce jsou nejfrekventovanější dva přístupy (typy), které se označují jako funkcionální a antropologický:

- 1) Funkcionální přístup spočívá v tom, že instituce jsou vnímány jako funkční mechanismy z hlediska uspokojování určité potřeby společnosti (H. Spencer).
- 2) Antropologický přístup lze uvést na příkladu a koncepci tzv. odlehčení, jenž představil A. Gehlen, kdy má každý člověk jako příslušník určité kultury nebo společnosti k dispozici předávané vzorce jednání, které může použít k uspokojování svých potřeb.

V Gehlenově pojetí je jakékoliv praktikované jednání považováno za instituci bez ohledu na to, je-li také schváleno nebo zakotveno v morálních či právních normách společnosti.

Pojem instituce bývá jednoznačně vymezen vůči pojmu organizace, kdy např. vysoké školství, rodiče nebo bankovníctví jsou instituce a konkrétní univerzita, rodina, či banka jsou organizace. Je nutné také uvést, že člověk (např. pedagog, žák, vychovatel, chovanec...) často bývá členem mnoha organizací, avšak nemůže být s odkazem na výše

uvedené skutečnosti, členem žádné instituce. Instituce je chápána jako způsob „jak se co dělá“ a organizace je tvořena lidmi, kteří „něco dělají určitým způsobem“. Standardizované způsoby řešení problémů členů určité společnosti nebo kultury a ustanovené způsoby jejich jednání tedy představují instituce. Tak jako instituce manželství souvisí s potřebou „udržování rodu“, ekologické a ekonomické instituce regulují aktivity směřující k trvale udržitelnému rozvoji, politické instituce mají sloužit k regulaci veřejného života, tak instituce výchovy a vzdělávání, potažmo dopravně bezpečnostní výchova, má přispívat k potřebě utváření bezpečného prostředí v provozu na pozemních komunikacích.⁴²

Pokud jsou instituce obecně definovány jako ustavené způsoby řešení problémů „přežití“, pak organizace mohou být v nejširším smyslu chápány jako podmnožiny těchto institucí, neboť způsob, jakým se lidé organizují, je jen součástí způsobu, jakým řeší své problémy.

Organizace jsou však zpravidla chápány v méně obecném smyslu. Běžně je organizace chápána jako konkrétní podoba určitého sociálního útvaru, tj. škola jako organizace instituce vzdělávání, ale také například soubor organizací jako je rodina, škola, policie, Sokol (tělovýchovná jednota) jako instituce výchovy, tedy samozřejmě i dopravně bezpečnostní výchovy.⁴³

Instituce dopravně bezpečnostní výchovy a organizace podílející se na dopravně bezpečnostní výchově v České republice a vybraných zemích Evropy:

Česká republika

Dopravně bezpečnostní výchova je prováděna na všech třech stupních škol, tj. v předškolních zařízeních a na základních a středních školách. U dětí v předškolních zařízeních jde především o vytvoření základních návyků potřebných pro účast v silničním provozu v roli chodce s doprovodem či pasažéra v automobilu.

Důležitá je také tvorba správných vztahů k ostatním lidem. Děti by zde měly získat vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy k vytváření správných návyků, ukázněnost, opatrnost apod. U dětí tohoto věku by se měly také rozvíjet vlastnosti, které ovlivňují jejich reakci při chování v určitých (dopravních) situacích, např. pozornost, soustředěnost, ohleduplnost, vnímání nebezpečí apod., což je zajišťováno hraním her s dětmi, soutěžením a pozorováním silničního provozu při vycházkách.

⁴² Keller, J. *Úvod do sociologie*. Praha, 2007. s. 66-69.

⁴³ Keller, J. *Úvod do sociologie*. Praha, 2007. s. 82.

Školy mají omezenou hodinovou dotaci, a proto se nemohou dopravní výchově věnovat v samostatném předmětu. Na prvním stupni základních škol (1. až 5. třída) je učivo s dopravně výchovnou tematikou zařazeno do jednotlivých předmětů (prvouka, vlastivěda, tělesná výchova atd.). Děti by zde měly získat příslušné znalosti a dovednosti v oblastech bezpečné cesty do školy, chůze po chodníku, chování na stezce pro cyklisty, bezpečné přecházení vozovky apod. Děti by také měly znát význam světelných signálů pro chodce, měly by mít schopnost rozeznat nebezpečná místa v silničním provozu, nebezpečná místa pro přecházení vozovky, schopnost vidět a být viděn, zásady bezpečného chování v hromadné dopravě atd. Dopravní výchova na druhém stupni základních škol (6. až 9. třída) teoreticky i prakticky navazuje na výuku a výcvik na prvním stupni. Zde je výuka věnována především problematice cyklisty. Pozornost při přípravě dětí by měla být zaměřena na upevňování zásad správného chování chodce a cyklisty, výuku a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty, prohlubování dříve získaných znalostí, úctu k životu, toleranci a ohleduplnost, zvládnutí zásad poskytování první pomoci při úrazech atd. Děti také poznávají zásady údržby jízdního kola, učí se znát negativní vlivy dopravy na životní prostředí a rozšiřují si své vědomosti v oblasti výcviku silničního provozu.

Na základních a středních školách se dopravní výchově věnují zpravidla vysokoškolsky vzdělaní pedagogové. Náklady spojené s realizací přípravy mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu jsou hrazeny konkrétně vyčleněnou částkou ze státního rozpočtu, pro zajištění mimoškolních aktivit je spolupracováno se sponzory a dalšími subjekty.

Centrálním úřadem, který je odpovědný za oblast dopravní výchovy, je Ministerstvo dopravy ČR, konkrétně pak jeho specializované oddělení BESIP. Ministerstvo dopravy má v každém samosprávném kraji svého regionálního výkonného pracovníka, který ve spolupráci se školským odborem krajského úřadu pomáhá zajišťovat dopravní výchovu mládeže ve stanovené kvalitě.

Na dopravně bezpečnostní výchově se dále podílejí pracovníci Červeného kříže, Autoklub ČR, dovozci automobilů, Policie ČR a obecní policie, rodiče, Radiožurnál, různé nadace (např. Kolečko), domy dětí a mládeže apod.

Slovensko

Ve školkách se dopravně bezpečnostní výchova skládá z teoretické a praktické části a je povinná, podobná situace je na základních školách. Dále jsou pořádány mimoškolní aktivity ve spolupráci s policií a jinými organizacemi. Dopravně bezpečnostní výchova není pojata

jako samostatný předmět, ale jako součást ostatních aktivit. Na středních školách není výchova povinná (pouze na školách s dopravním zaměřením jsou vyučovány příslušné předměty).

Doposud zde není stanovena jednotná a závazná metodika provádění dopravně bezpečnostní výchovy, k dispozici také nejsou dílčí doporučení, co a jak vyučovat. Na přípravě dětí se podílejí učitelé ve spolupráci s různými organizacemi či policií. Role vlády je slabá, omezuje se pouze na vydávání metodických doporučení, do dopravně bezpečnostní výchovy se zapojuje především státní a městská policie.

Polsko

Dopravně bezpečnostní výchova je v mateřských školách a na prvním a druhém stupni základních škol povinná. V prvních třech ročnících základních škol je součástí jiných předmětů, v dalších ročnících je součástí předmětu technologie. Doposud zde nebyl stanoven závazný počet hodin pro přípravu školáků, dopravně bezpečnostní výchovu vyučují jen učitelé, jiné osoby (např. policisté) jim mohou pouze pomáhat. Učitelé musí absolvovat jednoroční přípravný kurz v rozsahu 120 hodin.

Ministerstvo školství a sportu tvoří doporučené metodiky výuky výchovy, oficiální závazné osnovy však doposud neexistují. Příprava dětí v rámci dopravně bezpečnostní výchovy je financována zřizovateli škol, ministerstvo školství a sportu na ni nepřispívá.

Dále se na dopravně bezpečnostní výchově podílejí ministerstvo infrastruktury (tvoří dopravně bezpečnostní legislativu), Národní rada bezpečnosti silničního provozu (podporuje pořádání dopravně bezpečnostních akcí), Institut silniční dopravy a další výzkumné ústavy (připravuje učitele škol), policie (podílí se na přípravě malých cyklistů), pojišťovny, autokluby, podnikatelské subjekty (např. Renault Poland, jež vyvíjí výukové pomůcky a spolupodílí se na financování přípravy dětí) apod.

Rakousko

Celý systém dopravně bezpečnostní výchovy je zde koncipován jako součást výuky ve školách. Na základních školách je v rámci každého ročníku na dopravně bezpečnostní výchovu vyčleněno 10 vyučovacích hodin, v prvních třech ročnících k nim přistupuje praktický výcvik (zaměřený na chování chodců a správné chování během přepravy v prostředku veřejné dopravy).

Obecně se má za to, že v rámci osnov na základních školách je malý tematický záběr a nabídka mimoškolních aktivit je zcela nevyhovující. Na středních školách je výchova postavena na dobrovolné bázi, starším žákům je nabídnuta možnost absolvovat přípravu k získání řidičského oprávnění na malý motocykl.

Celostátní dopravně bezpečnostní aktivitou je dobrovolný trénink správné jízdy na jízdním kole, jež školy zajišťují ve spolupráci s policií a Červeným křížem. Na regionální úrovni se především o víkendech odehrávají akce zaměřené na danou problematiku, jež jsou určeny dětem a jejich rodičům.

Rada pro bezpečnost silničního provozu se podílí především na zajišťování sponzorů za účelem podpory výuky na základních školách, Červený kříž se ve spolupráci s policií podílí na dobrovolném výcviku mladých cyklistů, Rakouský dopravní klub se podílí na výuce problematiky dopravně bezpečnostní výuky na středních školách, provozovatelé školních autobusů se podílejí na výcviku tematiky spojené s přepravou mládeže prostředky veřejné hromadné dopravy apod.

V médiích je zde dostupný celostátní pořad s tematikou dopravně bezpečnostní výchovy nazvaný „Helmi“, který se vysílá každou sobotu po celý rok.

Německo

Německo je federace složená z 16 zemí, školství a tedy i příslušné osnovy jsou v působnosti každé z nich, dopravně bezpečnostní výchovu řeší každá ze zemí dle vlastních propozic. Dopravně bezpečnostní výchova je v celé federaci povinná.

V závislosti na věku žáků je jí věnováno ročně 10 či 20 vyučovacích hodin, financování výukového materiálu provádějí školky a školy z ročního přiděleného rozpočtu. Výuku dopravně bezpečnostní výchovy provádějí učitelé škol a školek a vybraní policisté, kteří procházejí přípravným kurzem. Každá škola má k dispozici dopravní hlídku, jež v ranních hodinách před zahájením školní výuky dohlíží na dopravní bezpečnost v okolí škol. Jejimi členy bývají především starší žáci, ale také rodiče či někteří starší spoluobčané.

Federální ministerstvo dopravy není samo o sobě za dopravně bezpečnostní výchovu v jednotlivých zemích odpovědné, podporuje však provádění výzkumů a konání akcí v rámci mimoškolních aktivit. Dále také poskytuje jednotlivým zemím pomoc prostřednictvím dokumentu „Zdokonalení dopravní výchovy na středních a základních školách“.

Pracuje zde také celá řada veřejných organizací, orientujících se na oblast bezpečnosti silniční dopravy, jedná se např. o Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (podílí se na

provádění dopravních průzkumů a pod jeho záštitou probíhá celá řada dopravně bezpečnostních akcí), Deutsche Verkehrswacht e. V. (pomocí poboček v jednotlivých státech zajišťuje akce zaměřené na dopravní výchovu), ADAC (pořádá školní soutěže v jízdě na jízdním kole) apod.

Na problematiku bezpečnosti silniční dopravy je zaměřeno velké množství brožur, časopisů, odborných knih atd., s touto problematikou se lze také setkat v televizních či rozhlasových pořadech.

Nizozemsko

Příprava obyvatelstva v oblasti bezpečnosti silniční dopravy je zde pojata jako celoživotní vzdělávání. Dopravně bezpečnostní výchovou se zde tedy rozumí práce s šesti cílovými věkovými skupinami: předškolní vzdělávání (0 - 4 let, pozornost je zaměřena na rodiče, kteří jsou nabádáni, aby své děti vedli ke správnému chování), vzdělávání v rámci základní školní docházky (4 - 12 let, školy výchově obecně nevěnují přílišnou pozornost, aktivity se odehrávají především díky zájmu místních úřadů a praktického zapojení místní policie), vzdělávání v rámci středoškolské docházky (12 - 16 let), vzdělávání nových řidičů (16 - 25 let), vzdělávání držitelů řidičských oprávnění (25 - 60 let) a vzdělávání starších účastníků silničního provozu (60 + let).

Teorie je vyučována především učiteli škol, ti však nebývají odborně připravováni. Děti v 7. či 8. třídě vykonávají zvláštní zkoušku z bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, skládající se z teoretické a praktické části. Školy, splňující požadavky kladené na kvalitní přípravu v oblasti dopravně bezpečnostní výchovy, získávají „Znak bezpečnosti silniční dopravy“, což jim umožňuje nárokovat si speciální finanční příspěvek (na zabezpečování aktivit v rámci dopravně bezpečnostní výchovy).

Hlavní roli zde hraje ministerstvo dopravy, ministerstvo školství rozhoduje o povinné náplni školních osnov, velký význam také mají Regionální úřady pro bezpečnosti silničního provozu, které koordinují aktivity v rámci krajů. Speciální centra zdravotnické péče poskytují rodičům rady, jak se správně o své děti starat a jak je správně přepravovat v dopravních prostředcích.

K dispozici je zde také velké množství výukových pomůcek a materiálů vysoké kvality, kterých školy v rámci příslušných aktivit hojně využívají. Dopravně bezpečnostní výchova se rovněž těší pozornosti masmédií.

Itálie

Pro žáky ve věku od 11 do 19 let je dopravně bezpečnostní výchova považována za povinný předmět. Nejedná se však o samostatně vyučovaný předmět, je součástí jiných předmětů, především občanské nauky, zdravotnické přípravy apod. Doposud však zde nebyly stanoveny kvalifikační požadavky na učitele, metodika přípravy, ani hodinová dotace (za optimální je považováno 20 hodin ročně).

V mateřských školách (3 - 6 let) se učitelé a někdy i kooperující dopravní policisté zaměřují především na správné chování dětí jako chodců. Na prvním stupni základních škol (6 - 11 let) je hlavní pozornost zaměřena na chování dětí v roli cyklistů. Na druhém stupni základních škol (11 - 14 let) bývá dopravně bezpečnostní výchova součástí občanské nauky, v posledním ročníku školní docházky je pozornost soustředěna na výuku teorie za účelem získání řidičského oprávnění na moped. Na středních školách (14 - 19 let) bývá dopravně bezpečnostní výchova součástí občanské nauky a je soustředěna na správné chování motocyklistů.

Dopravně bezpečnostní výchově se věnují především učitelé příslušných škol, často ve spolupráci s dopravními policisty, podílet se na ní mohou také svazy rodičů, dobrovolníci Červeného kříže, dopravní experti atd. Učitelé nejsou povinni podstoupit kvalifikační přípravu, v každém případě však dopravní policie či regionální školské úřady pravidelně konají nepovinné zdokonalovací semináře.

Pro potřeby výuky na školách byly vyvinuty ve spolupráci ministerstva školství a Národní asociace konstruktérů mopedů, motocyklů a jejich příslušenství (ANCMA) potřebné pomůcky. V roce 1980 byly vytvořeny potřebné metodiky přípravy v oblasti dopravně bezpečnostní výchovy, které jsou průběžně aktualizovány a doplňovány. Ministerstvo školství navrhuje koncepci dopravně bezpečnostní výchovy pro školy vyučující mládež ve věku 14 - 18 let, školky a nižší stupně škol si tvoří programy výchovy samy. Ministerstvo dopravy se podílí především na financování dopravně bezpečnostní výchovy a upozorňuje na změny v oblasti pravidel silničního provozu. Ministerstvo vnitra školí policisty, kteří se podílejí na dopravně bezpečnostní výchově ve školách. Národní rada pro silniční bezpečnost navrhuje a iniciuje realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Další důležité subjekty, zapojené do dopravně bezpečnostní výchovy, jsou např. ACI (autoklub Itálie), UNRAE (národní unie dovozců automobilů), ANFIA (asociace italských automobilových výrobců) apod. Italská federace přátel jízdních kol (FIAB) pravidelně pořádá nedělní cyklistické akce určené široké veřejnosti „BIMBIMBICI“.

Rozhlasový pořad JUNIOR, zaměřený na dopravně bezpečnostní výchovu, je akcí italské rozhlasové asociace RAI. Obecně lze říci, že bezpečnosti silničního provozu je zde věnována velká pozornost, k dispozici je celá řada učebnic, videoher, videoprogramů, letáků, plakátů apod.

Francie

S dopravně bezpečnostní výchovou se zde děti poprvé setkávají ve školkách a následně na základních školách. V 11 letech školák obdrží potvrzení o prvotním vzdělávání v oblasti dopravní bezpečnosti, tzv. „APER“. Program byl zahájen v roce 2000 a jeho hlavními součástmi jsou: znalosti (pravidla silničního provozu), dovednosti (schopnost rozeznávat možná nebezpečí) a chování a postoje (respektování platných pravidel a jiných účastníků silničního provozu).

Se zvyšujícím se věkem žáka nabírá výuka na komplexnosti a uvedené hlavní součásti dopravně bezpečnostní výchovy se týkají šesti hlavních témat: chůze a identifikace různých dopravních situací, spolujezdec ve vozidle, jízda na kole, znalost a používání ochranných pomůcek, porozumění a respektování pravidel silničního provozu a schopnost poskytnout první pomoc.

Dopravně bezpečnostní výchova ve školách není samostatným předmětem, je součástí např. biologie, občanské nauky apod., do školní výuky je integrována od roku 2002. Pro zajištění potřebné efektivity přípravy dětí obdržel každý učitel důležitou didaktickou pomůcku, která doporučuje pro každou věkovou skupinu: cíle výcviku, dosažení stanoveného penza znalostí a dovedností a aktivity vhodné k dosažení cílů dopravně bezpečnostní výchovy. Učitelé mají k dispozici vyhodnocovací formulář, který je součástí celkového hodnocení žáka. Celkem třikrát (6, 8, 10 let) žák hodnotí své schopnosti chodce (spočívá v zodpovězení 17 otázek), spolucestujícího ve vozidle (spočívá v zodpovězení 10 otázek) a cyklisty (spočívá v zodpovězení 14 otázek), vše je vyhodnocováno učitelem. Hodnocení je předáváno s celkovým hodnocením žáka do dalších ročníků základní školní docházky.

Další fází přípravy je školní certifikát o bezpečnosti silniční dopravy ASSR1 (vydáváný ve 14 letech), který vyhodnocuje povinnou školní výuku dopravně bezpečnostní výchovy. Jde o dotazník s 20 otázkami v podobě dopravních situací či grafů, ověřuje se schopnost žáka rozeznat nebezpečí z pozice cyklisty, řidiče mopedu, chodce a spolucestujícího ve vozidle. Tento certifikát je nutný k získání certifikátu BSR (povinný výcvik k získání oprávnění k řízení mopedu). Třetím povinným certifikátem je ASSR2 (určený jedincům ve věku 15 - 17

let), jeho získání je nutným předpokladem pro účast v kurzu k získání řidičského oprávnění skupiny B v 18 letech.

Mezi nepovinné aktivity lze počítat akce pro školáky mimo rámec povinné přípravy (otevřené školy během školních prázdnin pro děti ve věku 6 - 14 let), akce ministerstva spravedlnosti a asociace pro prevenci deliktů, soutěže v jízdě na jízdním kole, akce sportovních a kulturních asociací apod. Na výuce dětí se podílejí učitelé (jejich odborné kompetence však nejsou příliš vysoké) a různé asociace (nejčastěji policisté sdružení v asociaci „Prevention Routière“).

Na školních besedách s příslušnou tematikou se podílejí Asociace obětí dopravních nehod a místní úřady se snaží zaangažovat mladé jedince jako „referenty pro dopravní bezpečnost“.

Mezi negativní aspekty zde patří např. příliš malá hodinová dotace, policisté, kteří mají tendenci výklad věnovat pouze pravidlům silničního provozu, velká část učitelů, preferujících provádění dopravně bezpečnostní výchovy v učebnách (tedy spíše teoreticky, nikoliv přímo v provozu) a rodiče, kteří se do vzdělávacích aktivit zapojují jen velmi málo. Za pozitivní lze považovat existující závazné metodiky pro provádění dopravně bezpečnostní výchovy (problémem je ovšem jejich mnohdy nedbalá aplikace).

Velká Británie

Dopravně bezpečnostní výchova ve školách není povinná, množství a kvalita vyučované látky závisejí na míře zainteresovanosti učitele či školy. Návštěva jeslí a školek není povinná, příprava dopravně bezpečnostní výchovy zde může probíhat např. formou vyprávění příběhů apod.

Na prvním stupni základních škol (5 - 11 let) může být výchova pojata jako specifický předmět, součást předmětu (osobní, společenská a zdravotní výchova), část speciálního tématu (barvy, tvary atd.) nebo součást regulárního předmětu (anglický jazyk, přírodověda, matematika). Na druhém stupni základních škol (11 - 16 let) příprava v rámci dopravně bezpečnostní výchovy prohlubuje kompetence získané na první stupni, výchova bývá rovněž součástí předmětů jako jsou angličtina, technologie, ekonomie apod. Na středních školách (16 - 18 let) má dopravně bezpečnostní výchova podobu „předřidičské“ výchovy.

V rámci každého obecního úřadu působí úředník, mající na starosti problematiku bezpečnosti silničního provozu. Ministerstvo dopravy podporuje, aby dopravně bezpečnostní výchovu vyučovali učitelé, úředníci pro silniční bezpečnost se podílejí na přípravě osnov

a poskytují výcvik učitelům, v některých lokalitách vyučují také policisté, jejich hlavní úlohou je však poskytovat školní tréninky a vést “předřidičskou“ přípravu.

Zajímavou akcí, konající se v některých regionech, je „divadlo ve vzdělání“, kdy do vystoupení s tematikou drog a alkoholu v dopravě mohou aktivně zasahovat i mladí diváci.

V gesci každé národní či regionální vlády je vždy jedno ministerstvo odpovědné za kvalitu dopravně bezpečnostní výchovy. Dopravně bezpečnostní výchova je součástí aktivit celé řady klubů (Brownies and Cub Scouts atd.), základem jejich činnosti je pořádání her.

Policisté se účastní školních akcí a ze svého každoročního rozpočtu přispívají na pokrytí nákladů spojených s jejich pořádáním, ve srovnání s Českou republikou zde policie hraje nesrovnatelně větší a kvalifikovanější roli. Tematikou bezpečnosti v silniční dopravě se zabývají noviny, televizní programy, časopisy, internet, rozhlas apod.⁴⁴

⁴⁴ Dostupné z:
<http://www.studiotwist.eu/get.php?id=48> [citováno 2012-03-11].

4 Dotazníkové šetření k výsledkům dopravně bezpečnostní výchovy

Po prostudování literárních pramenů, majících souvislost s dopravně bezpečnostní výchovou dětí a mládeže, tj. tištěné odborné literatury, publikací v elektronické podobě, odborných webových portálů a absolvování odborného semináře k „Tematickému plánu dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích“ pořádaném Ministerstvem dopravy - BESIP, tedy seznámení se s nezbytným teoretickým základem, vztahujícím se k problematice dopravně bezpečnostní výchovy, bylo přistoupeno k přípravě praktické části bakalářské práce - dotazníkového šetření.

4.1 Cíl a hypotézy dotazníkového šetření

Vliv na dopravní nehodovost má jistě mnoho aspektů, mezi ně jistě patří např. stav pozemních komunikací, hustota silničního provozu, dopravní značení, preventivní a represivní činnost státních orgánů apod. Velmi důležitým a s největší pravděpodobností i klíčovým faktorem, který dopravní nehodovost ovlivňuje, je však také samotné chování účastníků silničního provozu.

Vzhledem k obecným zkušenostem s pohybem chodců a cyklistů na našich pozemních komunikacích lze konstatovat, že preventivní činnost a osvěta v naší zemi má své nedostatky a existuje zde nemalý prostor pro zlepšení. Větší rozsah a časová dotace dopravně bezpečnostní výchovy na základních školách, ale i osvěta při mimoškolních činnostech a využití do značné míry opomíjeného potenciálu rodičovské dopravně bezpečnostní výchovy, může do značné míry snížit počty dopravních nehod či zmírnit následky na životě, zdraví, ale i majetku.

Cílem této práce je přispět ke zkvalitnění výuky a upozornit na důležitost dopravně bezpečnostní výchovy dětí ve škole, při mimoškolních aktivitách, a především v rodinném prostředí. Správnou a dostatečnou dopravní výchovou dětí již od předškolního věku lze zlepšit jejich chování v silničním provozu i v dospělosti. Lze tak zároveň přispět ke zlepšení neutěšeného stavu dopravní nehodovosti na silnicích, snížit zdravotní, ekonomické a sociální následky a další negativní dopady pro společnost.

Poté co děti absolvují dopravně bezpečnostní výuku a výchovu na prvním stupni základních škol za pomoci pedagogů ve spolupráci s pracovníky BESIP a příslušníky obecní či dopravní POLICIE, se v následujících letech žádná organizace v naší zemi systematicky

a pravidelně nevěnuje upevňování a v pozdějším věku i prohlubování již získaných vědomostí, znalostí a dovedností dětí a mládeže.

Vzhledem k počtu podnětů v souvislosti s vysokou intenzitou dopravy ve městech a nutností každodenního řešení složitých dopravních situací je do značné míry pravděpodobné, že děti vyrůstající ve městech se lépe orientují v dopravním prostoru na pozemních komunikacích. Dalším obecným předpokladem vyšší připravenosti dětí a mládeže navštěvujících základní školy ve městech je vyšší materiální podpora zřizovatelů základních škol spočívající např. v provozování dětských dopravních hřišť.

Zvýšení podílu dopravně bezpečnostní výchovy v rámci rodinné výchovy za pomoci rodičů, prarodičů, ale také starších sourozenců, může chování a pohyb dětí v provozu na pozemních komunikacích v mnoha ohledech zlepšit.

Hypotéza 1:

Znalostmi a vědomostmi, které přímo ovlivňují správné rozhodování a chování při pohybu na pozemních komunikacích, jsou lépe vybaveny děti navštěvující 5. třídy základních škol, než mládež navštěvující 9. třídy základních škol.

Hypotéza 2:

Děti a mládež navštěvující základní školy ve městech mají oproti dětem a mládeži navštěvující základní školy v menších obcích (na venkově) komplexnější znalosti týkající se bezpečného pohybu na pozemních komunikacích.

Hypotéza 3:

Rodiče nevěnují dostatečnou pozornost dopravně bezpečnostní výchově a nevytvářejí vhodné podmínky pro rozvoj dopravně bezpečnostní výchovy v rámci rodinného prostředí (i přes obrovský potenciál této formy výchovy).

4.2 Metoda a provedení dotazníkového šetření

Dotazníkové šetření bylo provedeno na čtyřech základních školách, a to ve dvou městských a dvou venkovských školách. Jednalo se o I. Základní školu národního umělce Petra Bezruče ve Frýdku-Místku (Frýdek)⁴⁵, VIII. Základní školu „OSMIČKA“ ve

⁴⁵ Dostupné z:
<http://www.1zsfm.cz/> [citováno 2012-03-03].

Frýdku-Místku (Místek) ⁴⁶, Základní školu Palkovice ⁴⁷ a Základní školu a Mateřskou školu Dolní Domaslavice ⁴⁸.

Byla zvolena kvantitativní metoda ve formě dotazníkového šetření. Nástrojem dotazníkového šetření (jak již ze samotného názvu vyplývá) byl zvolen dotazník, použitou technikou bylo písemné dotazování. Počáteční fáze obnášela přípravu jednoduchých otázek, které byly formulovány jasně, aby dětem a mládeži nedělalo problém odpovědět. Poté byl sestaven dotazník, který se skládal ze dvou částí. První část obsahovala uzavřené otázky s omezenou možností se dále vyjádřit a zaměřovala se na rozsah znalostí a vědomostí dětí a mládeže, nezbytných pro jejich bezpečný pohyb po pozemních komunikacích. Druhá část dotazníku se skládala z uzavřených otázek a kladla si za úkol zjistit, do jaké míry se s dětmi a mládeží pracuje v rámci rodinného prostředí v otázkách týkajících se dopravně bezpečnostní problematiky.

Pro získání odpovědí na kladené otázky se skupinou respondentů stali žáci 5. a 9. tříd základních škol. Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 173 respondentů, z toho:

- 93 chlapců a 80 dívek,
- 89 žáků 5. tříd ZŠ a 84 žáků 9. tříd ZŠ,
- 93 žáků navštěvujících ZŠ ve městě a 80 žáků navštěvujících ZŠ v menších obcích (na venkově).

Respondenti odpovídali na přesně dané otázky v 1. osobě jednotného čísla a měli označit pouze jednu z možných odpovědí. ⁴⁹ Všechny odpovědi byly zaznamenány písemně, vlastní rukou respondentů, a to v přirozeném prostředí školních učeben. Časový limit pro vyplnění dotazníku nebyl pevně stanoven, všem chlapcům a dívkám byl ponechán dostatečný prostor pro jeho vyplnění. Respondenti byli dále poučeni, aby pracovali samostatně a v případě nepochopení významu kladených otázek měli možnost otázky konzultovat s přítomným pedagogem.

⁴⁶ Dostupné z:
<http://www.osmicka.cz/> [citováno 2012-03-03].

⁴⁷ Dostupné z:
<http://palkovice.skolyfm.cz/> [citováno 2012-03-03].

⁴⁸ Dostupné z:
<http://www.zsddomaslavice.cz/> [citováno 2012-03-03].

⁴⁹ Heinrichová, J., Stránská, I., Winklerová, M. *Metodika pro výuku dopravních značek*. Praha, 2006. s. 2.

4.3 Zpracování dat a prezentace výsledků

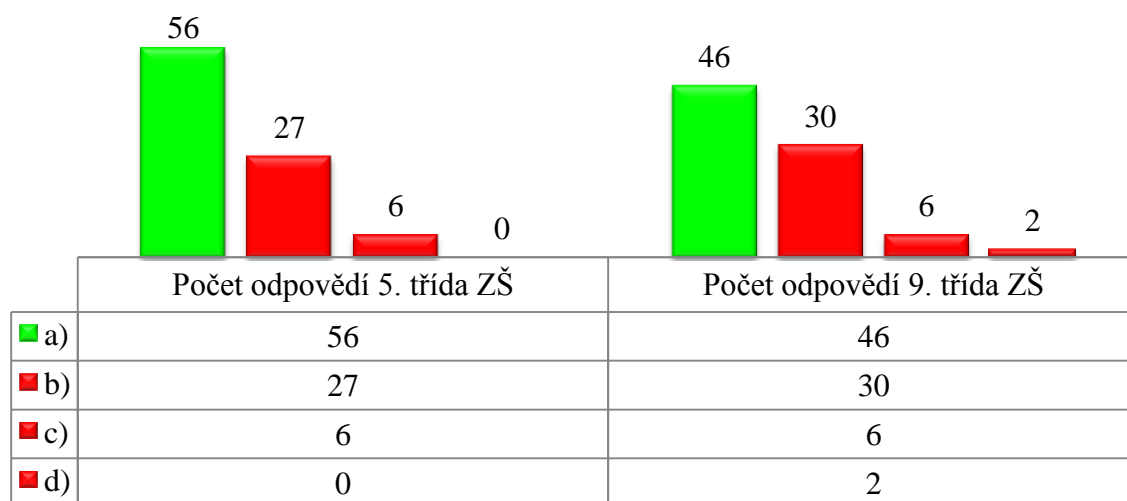
Data z dotazníkového šetření, vztahující se k hypotéze 1 a hypotéze 2, byla respondenty zaznamenána do dotazníku v části A (otázka č. 1 až č. 20 včetně) a v části B dotazníku (otázky č. 1 až č. 10 včetně) byla zaznamenána data pro hypotézu 3. Pro zajištění přehlednosti byla všechna data, vztahující se k hypotézám 1 a 2, převedena do grafické podoby, tj. sloupcového grafu s přimknutou tabulkou a uvedenou konkrétní otázkou s vyznačenou správnou odpovědí. Data, vztahující se k hypotéze 3, byla také převedena do grafické podoby ve formě sloupcového grafu s přimknutou tabulkou a uvedenou otázkou v plném znění (správná odpověď byla vzhledem k charakteru otázek uvedena pouze u otázek části A dotazníku).

Hypotéza 1:

1) Jak budeš reagovat, když přijedeš na jízdním kole k této dopravní značce:



- a) Dám přednost v jízdě všem vozidlům, které přijíždějí po hlavní silnici
- b) Zastavím a dám přednost v jízdě všem vozidlům
- c) Dbám zvýšené opatrnosti, na křižovatce však mám přednost v jízdě
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

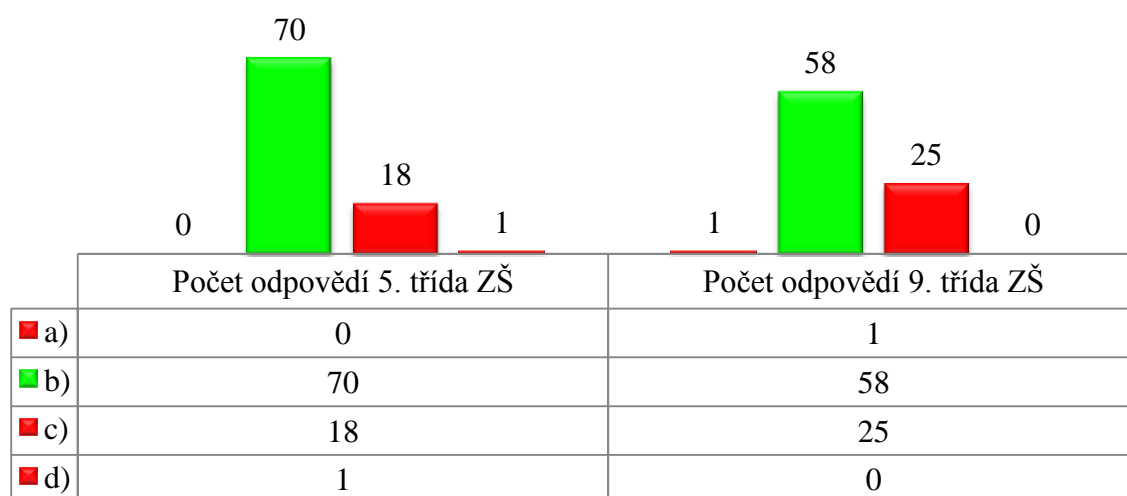


Obrázek č. 1 a Graf č. 1 - H1 Otázka č. 1, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).

2) Jak se zachováš, když přijedeš k této dopravní značce:



- a) Pojedu dál na kole a přijedu k opravě kol
- b) Tam, kde je tato značka umístěna dál nepojedu
- c) Na kole pojedu dál po stezce pro cyklisty
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

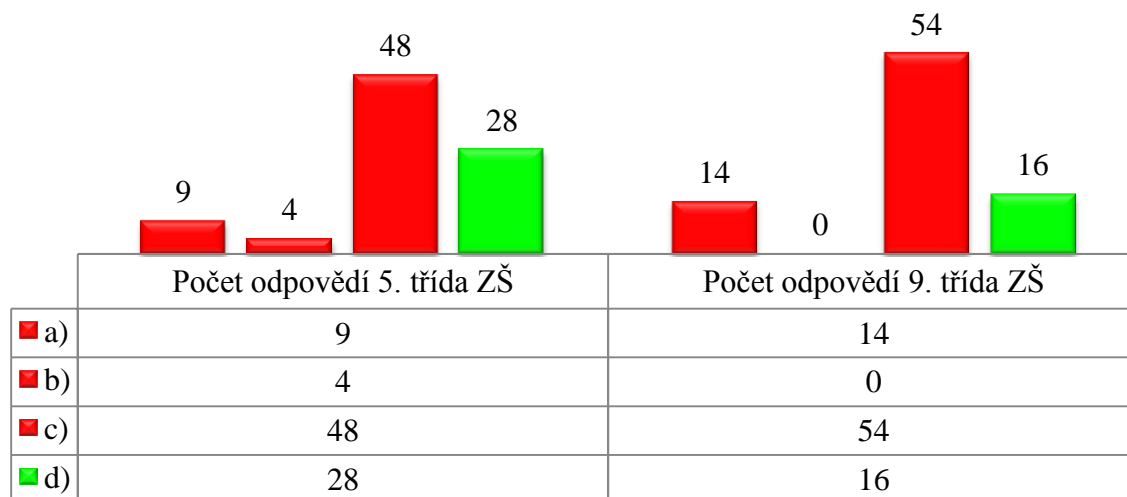


Obrázek č. 2 a Graf č. 2 - H1 Otázka č. 2, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).

3) Co musíš udělat, když přijedeš na kole k této dopravní značce:



- a) Nesmím jet dál, zákaz vjezdu platí pro všechna vozidla
- b) Pojedu nerušeně dál, tato dopravní značka pro cyklisty neplatí
- c) Zastavím a dám přednost v jízdě všem vozidlům, které jedou z prava
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

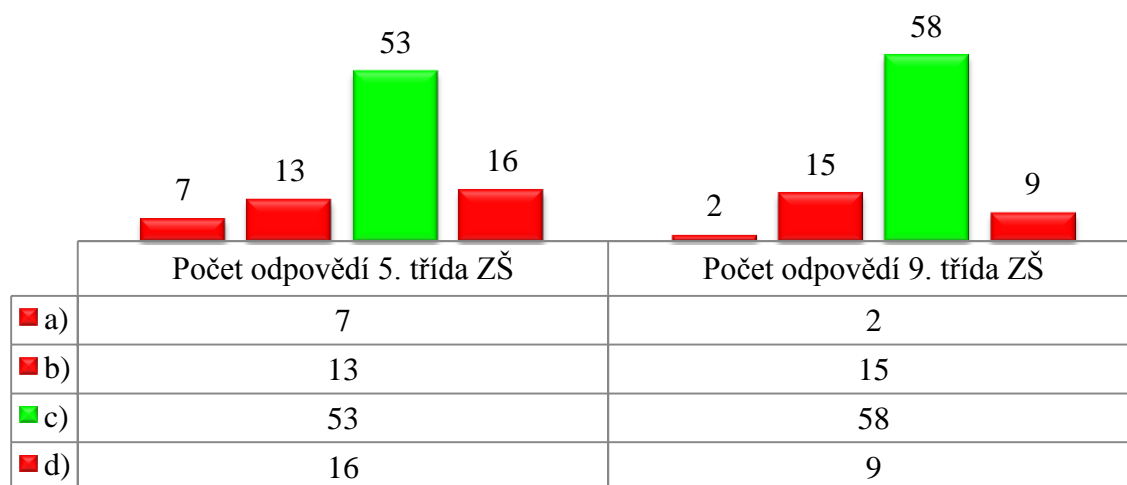


Obrázek č. 3 a Graf č. 3 - H1 Otázka č. 3, část A dotazníku, správná odpověď možnost d).

4) Jak se zachováš, když přijedeš k této dopravní značce:



- a) Jedu po hlavní komunikaci, mám vždy přednost i před chodci na přechodu
- b) Jedu po vedlejší komunikaci a musím dát přednost ostatním vozidlům
- c) Jedu po hlavní komunikaci, mám přednost před ostatními vozidly
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

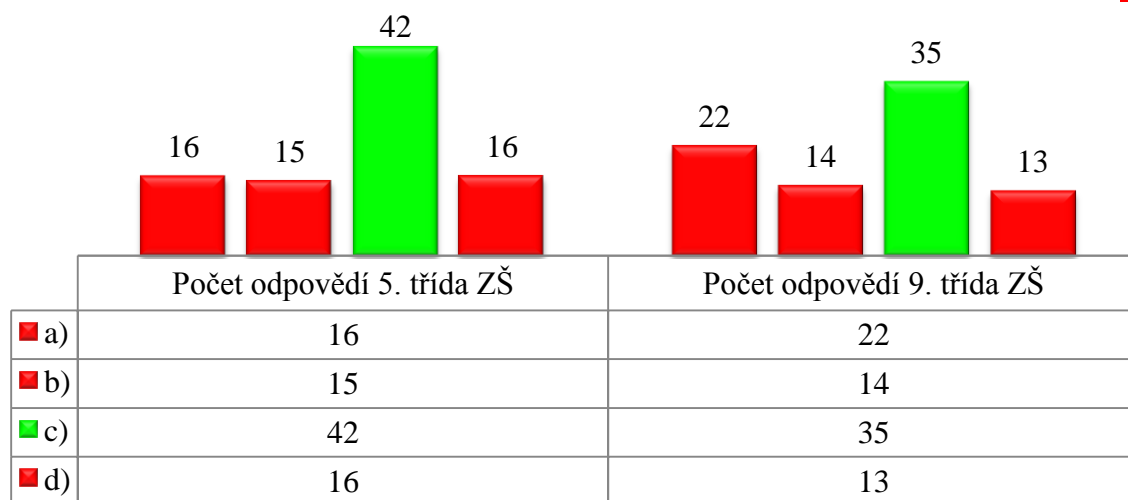


Obrázek č. 4 a Graf č. 4 - H1 Otázka č. 4, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

5) Jak budeš reagovat, když přijedeš k této dopravní značce:



- a) Pokud půjdu dál, přijdu na stezku pro chodce
- b) Nepůjdu dál, přechod pro chodce byl zrušen
- c) Nepůjdu dál, je to pro mne nebezpečné
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

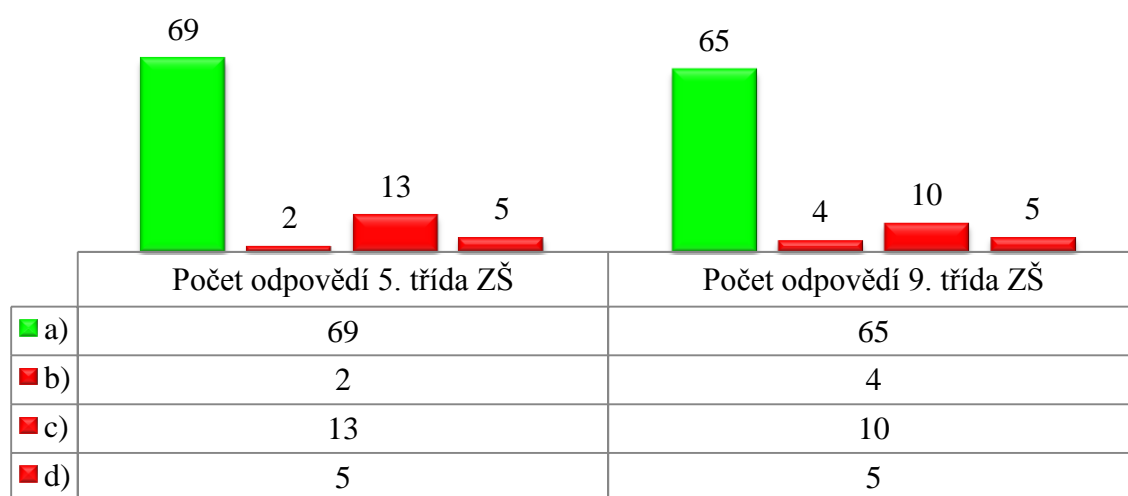


Obrázek č. 5 a Graf č. 5 - H1 Otázka č. 5, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

6) Co musíš udělat, když přijdeš pěšky nebo přijedeš na kole k této dopravní značce?



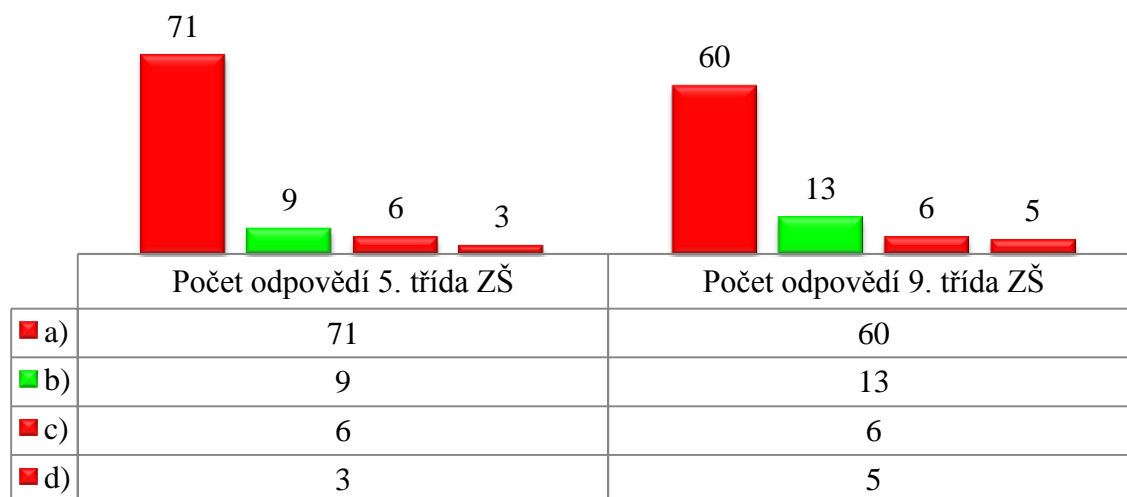
- a) Za značkou půjdu pěšky nebo pojedu na kole, ale ve správném pruhu
- b) Za značku nesmím vstoupit ani za ní jet na kole
- c) Za značkou půjdu pěšky nebo pojedu na kole podle svého uvážení
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná



Obrázek č. 6 a Graf č. 6 - H1 Otázka č. 6, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).

7) Při přecházení vozovky smím jako chodec:

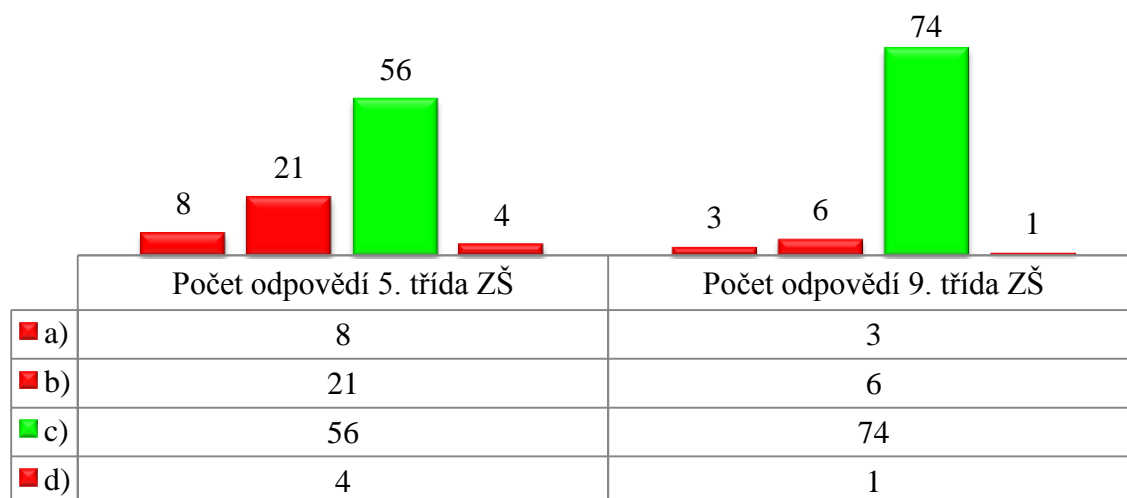
- a) Přecházet jen na vyznačeném přechodu pro chodce
- b) Přecházet na dostatečně přehledném místě v nejkratším směru - kolmo
- c) Přecházet kdekoli na přehledném místě
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 7 a Graf č. 7 - H1 Otázka č. 7, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).

8) Tam, kde je podél pozemní komunikace chodník jen po její pravé straně (jedné straně):

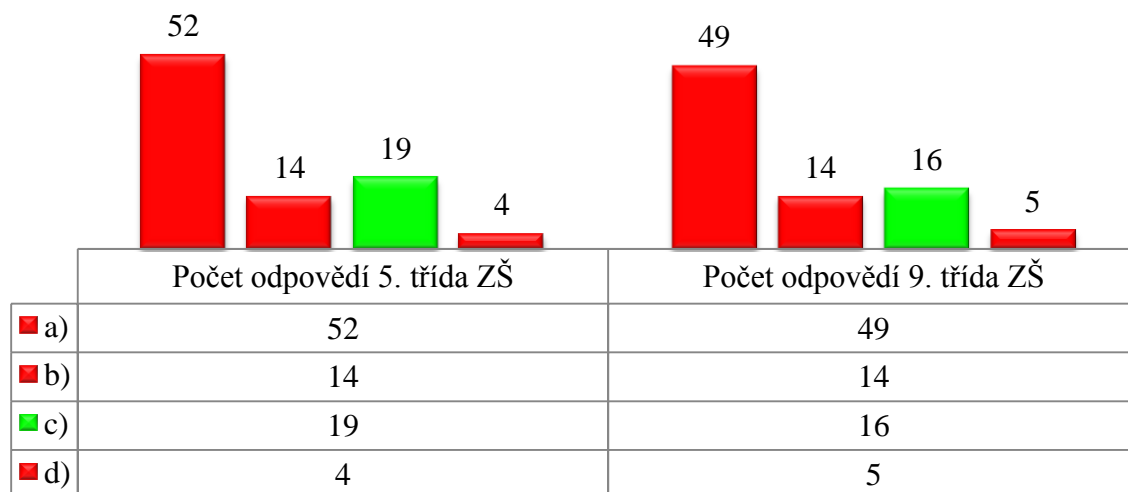
- a) Půjdu při levém okraji vozovky, tak jako obvykle
- b) Můžu jít při pravém okraji vozovky, ale i po chodníku
- c) Půjdu vždy po chodníku, přestože se nachází po pravé straně
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 8 a Graf č. 8 - H1 Otázka č. 8, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

9) Tam, kde je stezka pro chodce označena svislým dopravním značením:

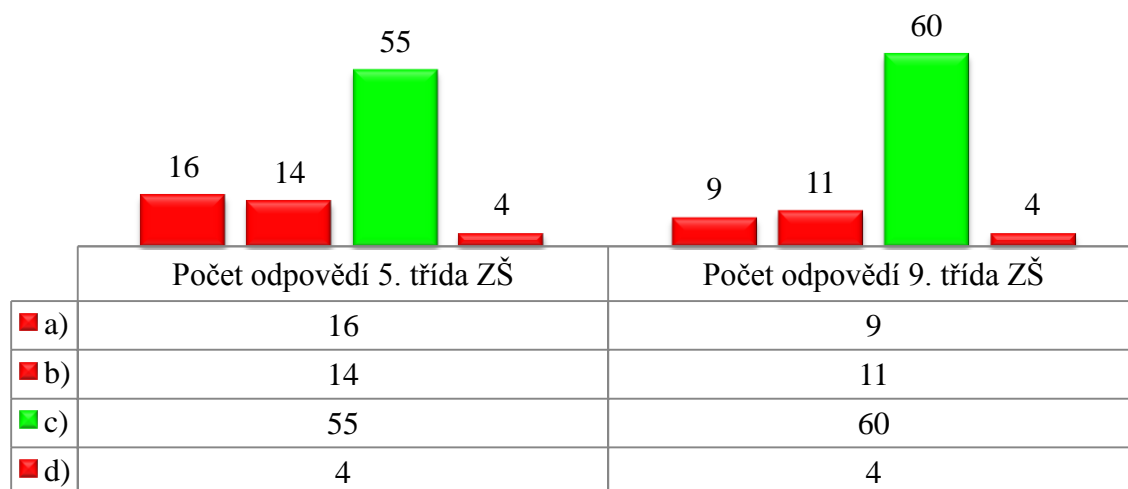
- a) Můžu stezku pro chodce použít jako chodec
- b) Nemůžu stezku pro chodce použít vedu-li vedle sebe kolo
- c) Jako chodec musím stezku pro chodce použít
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 9 a Graf č. 9 - H1 Otázka č. 9, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

10) Přecházejím-li vozovku po přechodu pro chodce přes tramvajové koleje:

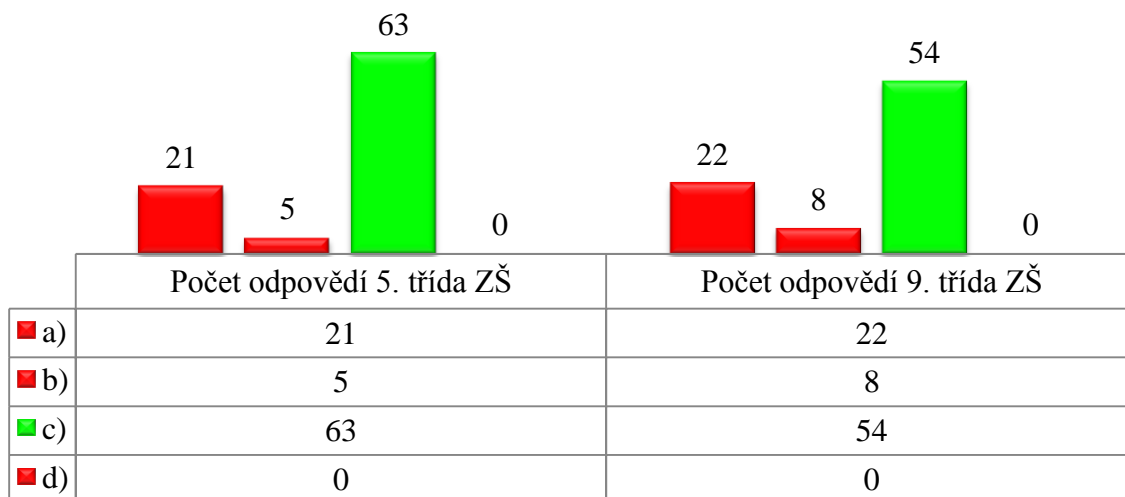
- a) Musí mi dát řidič tramvaje přednost
- b) Může mi dát řidič tramvaje přednost dle svého uvážení
- c) Řidič tramvaje mi nedává přednost
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 10 a Graf č. 10 - H1 Otázka č. 10, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

11) Při jízdě na kolečkových bruslích po chodníku nebo po stezce pro chodce:

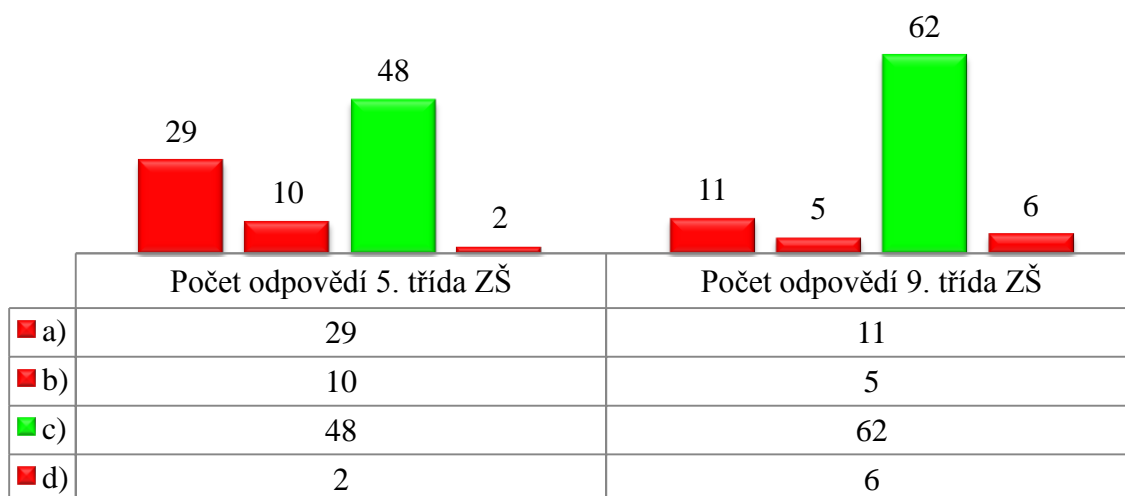
- a) Nikdy nesmím svoji jízdou omezovat chodce
- b) V nutném případě smím chodce ohrozit
- c) V žádném případě nesmím svoji jízdou ohrozit chodce
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 11 a Graf č. 11 - H1 Otázka č. 11, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

12) Řádně na hlavě nasazenou a připevněnou cyklistickou přilbu při jízdě na kole:

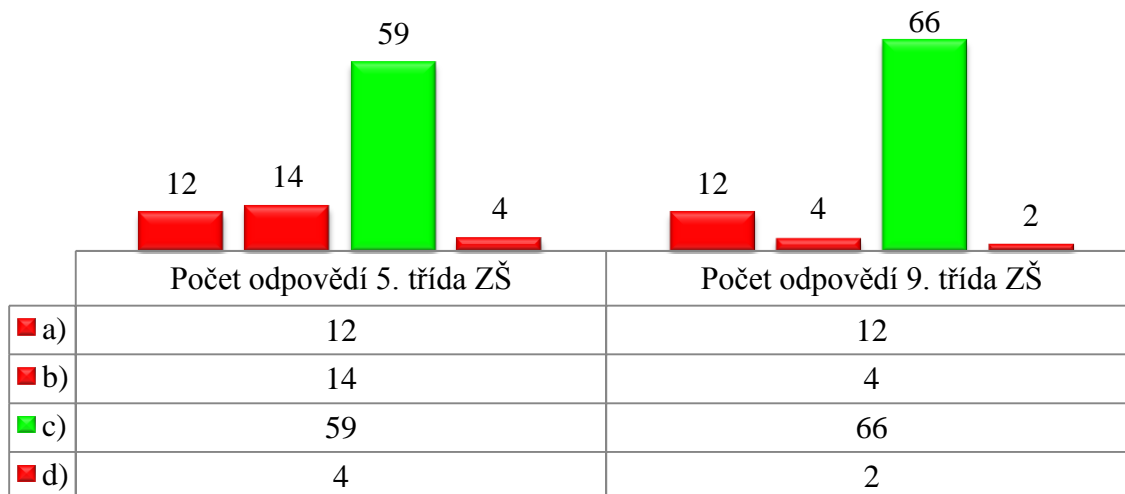
- a) Musí používat každý bez ohledu na věk
- b) Musí použít cyklista mladší deseti let věku
- c) Musí použít cyklista mladší osmnácti let věku
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 12 a Graf č. 12 - H1 Otázka č. 12, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

13) Která součást kola nepatří do povinné výbavy kola:

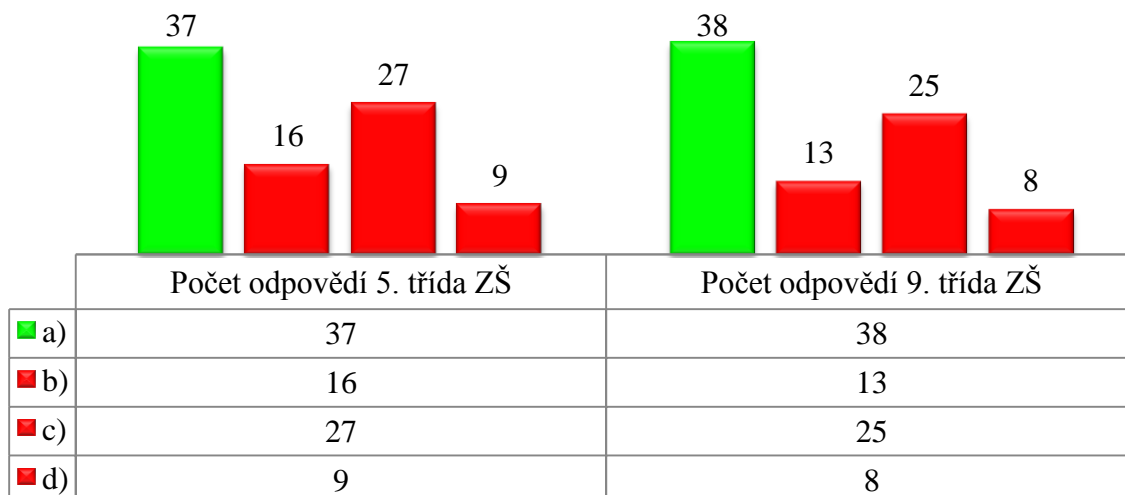
- a) Přední odrazka bílé barvy
- b) Dvě na sobě nezávislé účinné brzdy
- c) Blatníky
- d) Zadní odrazka červené barvy.



Obrázek č. 13 a Graf č. 13 - H1 Otázka č. 13, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

14) Před odbočením vlevo se jako cyklista:

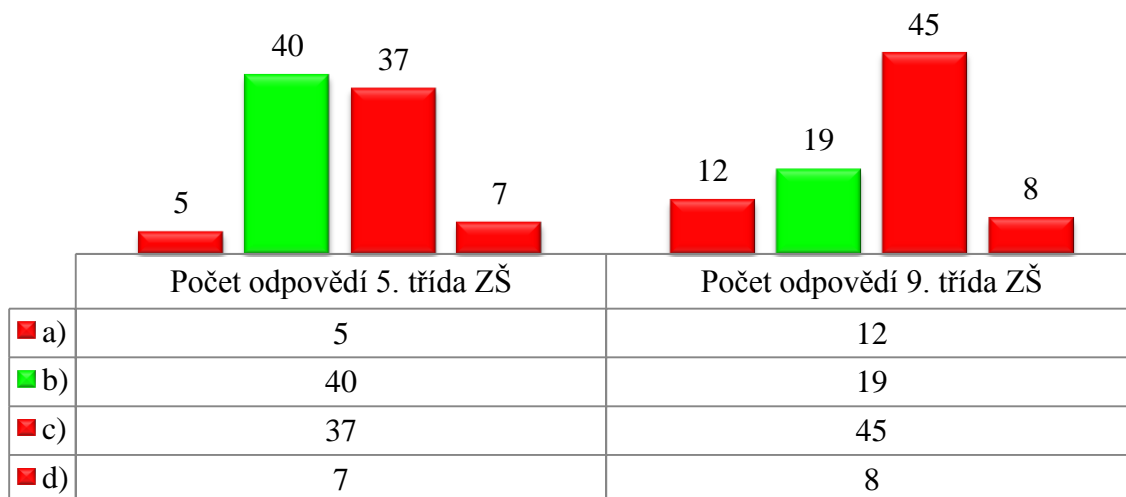
- a) Řadím co nejdále vlevo v části vozovky určené pro můj směr
- b) Zařadím na vozovce vlevo nebo vpravo, podle hustoty provozu
- c) Vždy řadím nejbliže k pravému okraji vozovky
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 14 a Graf č. 14 - H1 Otázka č. 14, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).

15) Na pozemní komunikaci, mimo cyklostezky a obytné zóny, smím jezdit na kole:

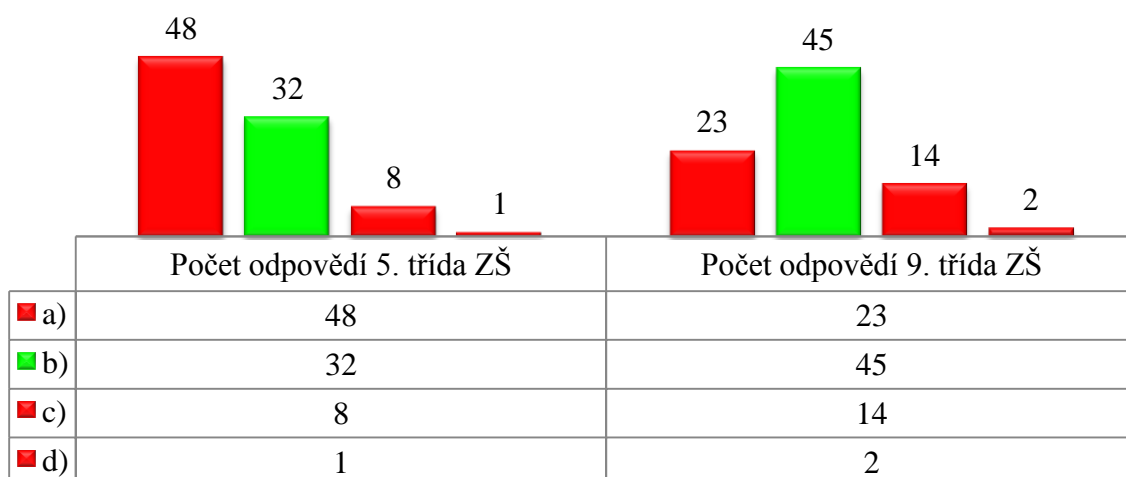
- a) Samostatně od osmi let věku.
- b) Samostatně od deseti let věku.
- c) Samostatně od dvanácti let věku.
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 15 a Graf č. 15 - H1 Otázka č. 15, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).

16) Jedu večer na kole, vozovka je dostatečně a souvisle osvětlena pouličním osvětlením:

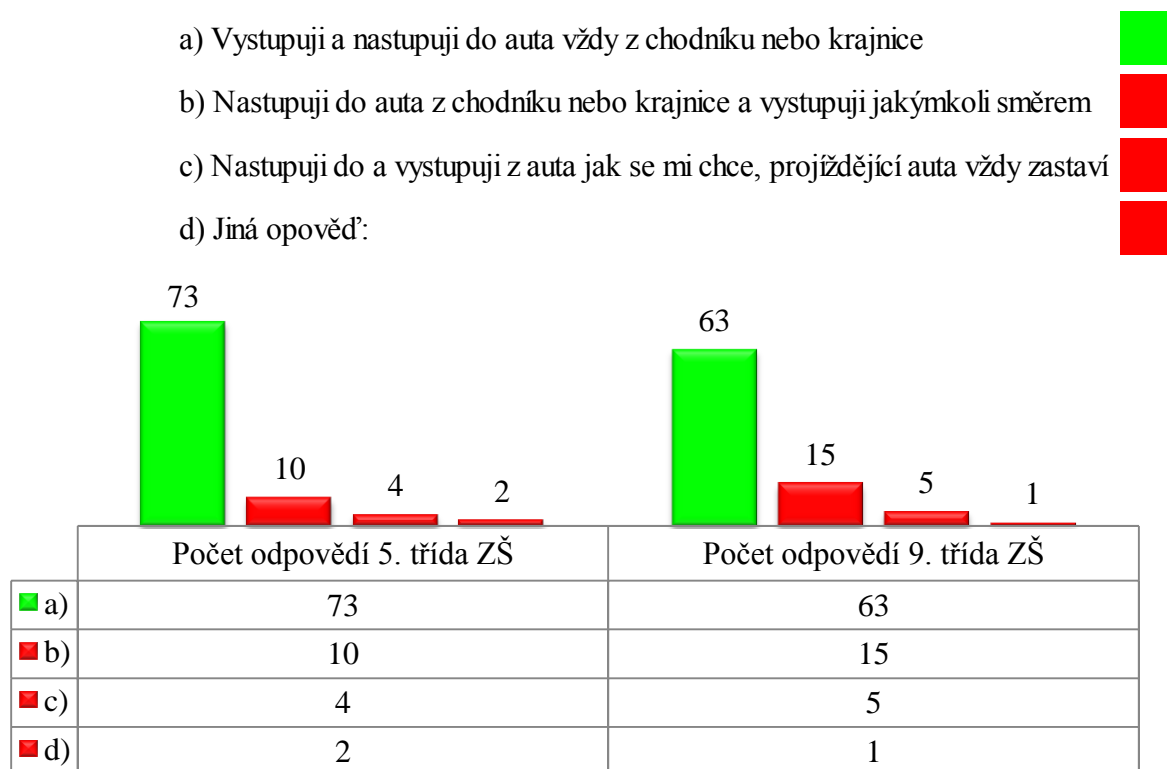
- a) Musím mít na kole rozsvíceno světlo bílé barvy a světlo červené barvy
- b) Musím mít rozsvícenu alespoň "blikačku" bílé barvy a světlo červené barvy
- c) Musím mít rozsvíceno alespoň světlo bílé barvy
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 16 a Graf č. 16 - H1 Otázka č. 16, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).

17) Nastupuji do a vystupuji ze stojícího auta na vozovce:

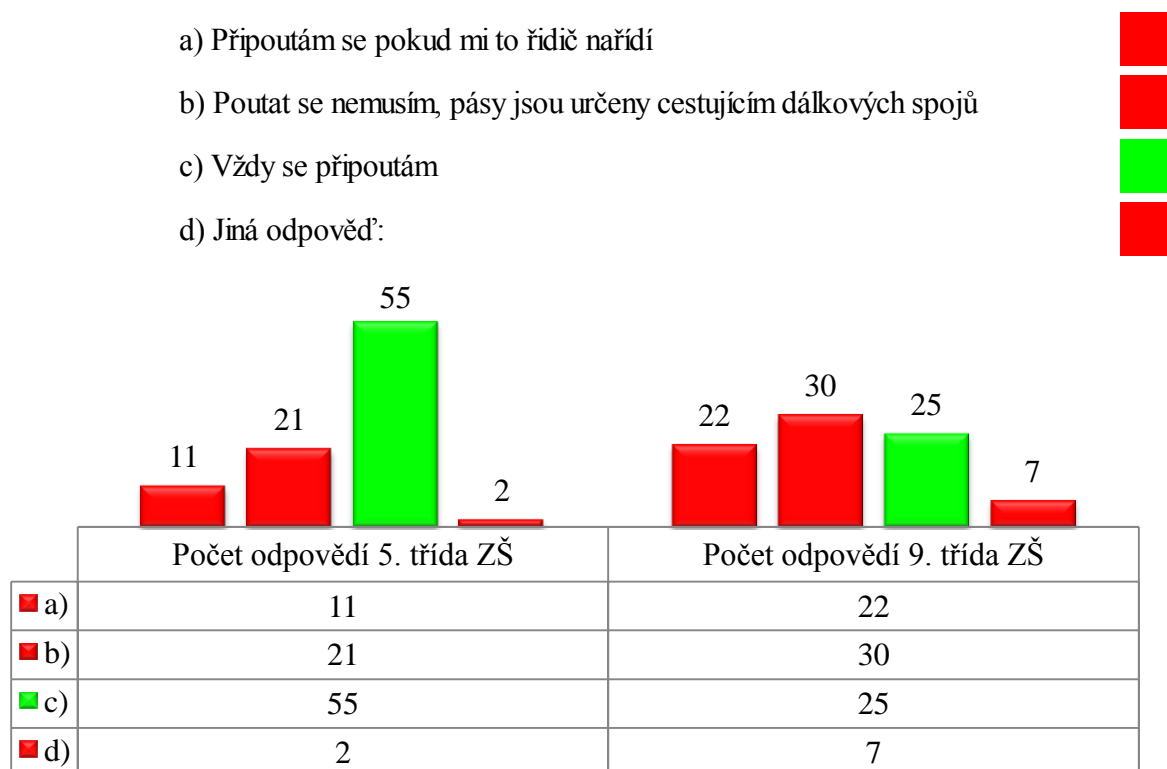
- a) Vystupuji a nastupuji do auta vždy z chodníku nebo krajnice
- b) Nastupuji do auta z chodníku nebo krajnice a vystupuji jakýmkoli směrem
- c) Nastupuji do a vystupuji z auta jak se mi chce, projíždějící auta vždy zastaví
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 17 a Graf č. 17 - H1 Otázka č. 17, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).

18) Jedu-li autobusem ze školy, který má na sedačkách instalované bezpečnostní pásy:

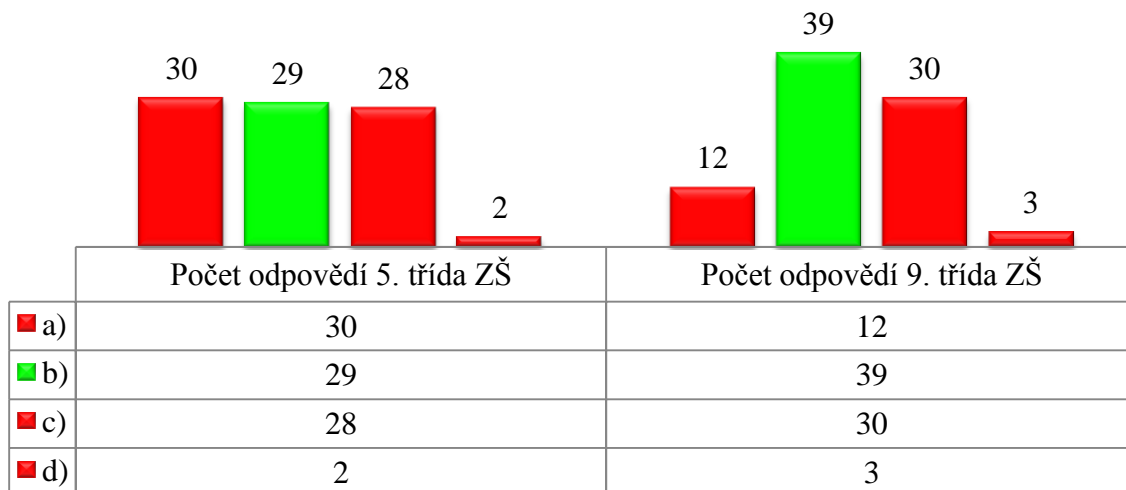
- a) Připoutám se pokud mi to řidič nařídí
- b) Poutat se nemusím, pásy jsou určeny cestujícím dálkových spojů
- c) Vždy se připoutám
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 18 a Graf č. 18 - H1 Otázka č. 18, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

19) Na křižovatce se jako chodec i cyklista přednostně řídím (urči správné pořadí):

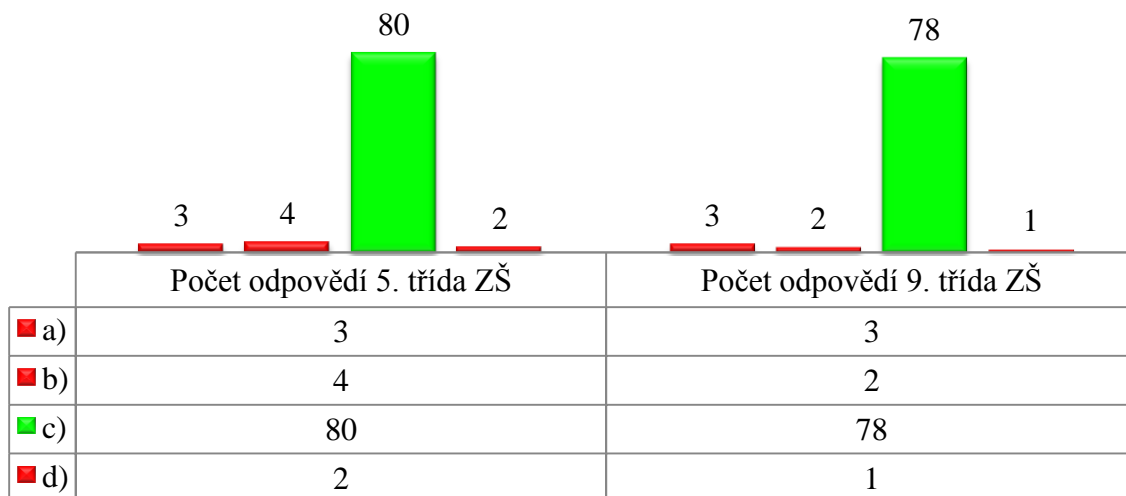
- a) Signály "semaforu", pokyny policisty, dopravním značením
- b) Pokyny policisty, signály "semaforu", dopravním značením
- c) Signály "semaforu", dopravním značením, pokyny policisty
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 19 a Graf č. 19 - H1 Otázka č. 19, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).

20) Pokud dojde k dopravní nehodě, pomoc bezplatně přivolám na telefonním čísle:

- a) 122
- b) 111
- c) 112
- d) 123



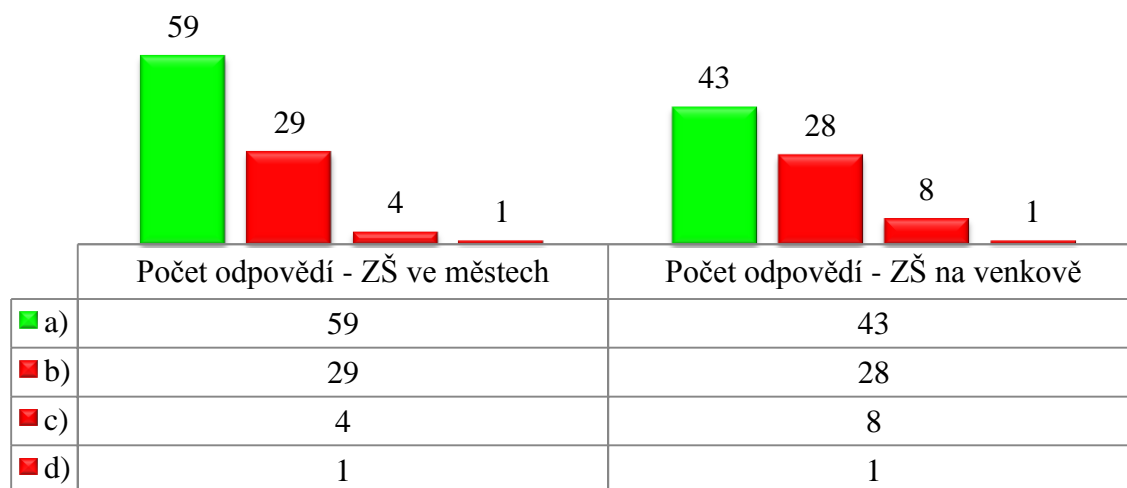
Obrázek č. 20 a Graf č. 20 - H1 Otázka č. 20, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

Hypotéza 2:

1) Jak budeš reagovat, když přijedeš na jízdním kole k této dopravní značce:



- a) Dám přednost v jízdě všem vozidlům, které přijíždějí po hlavní silnici
- b) Zastavím a dám přednost v jízdě všem vozidlům
- c) Dbám zvýšené opatrnosti, na křižovatce však mám přednost v jízdě
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

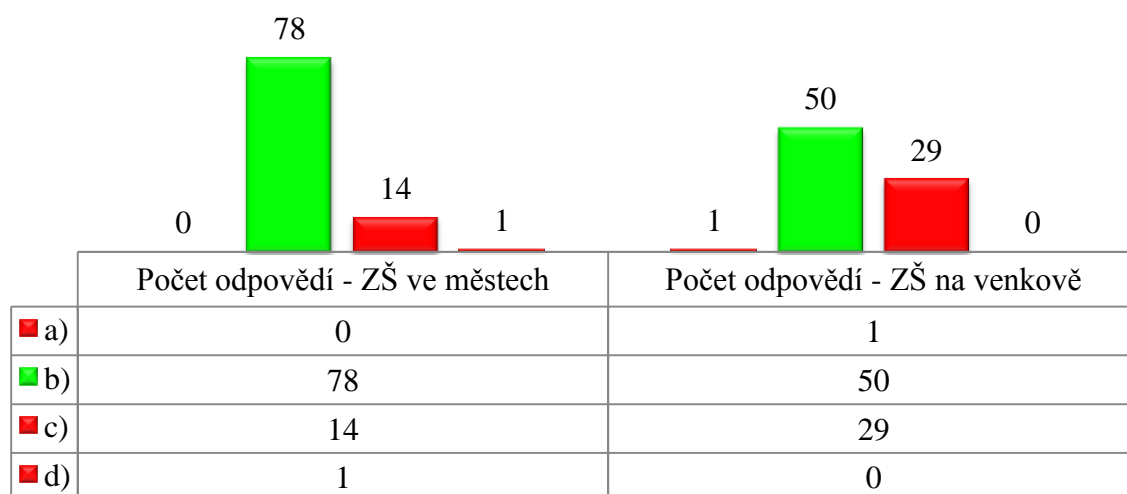


Obrázek č. 21 a Graf č. 21 - H2 Otázka č. 1, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).

2) Jak se zachováš, když přijedeš k této dopravní značce:



- a) Pojedu dál na kole a přijedu k opravě kol
- b) Tam, kde je tato značka umístěna dál nepojedu
- c) Na kole pojedu dál po stezce pro cyklisty
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

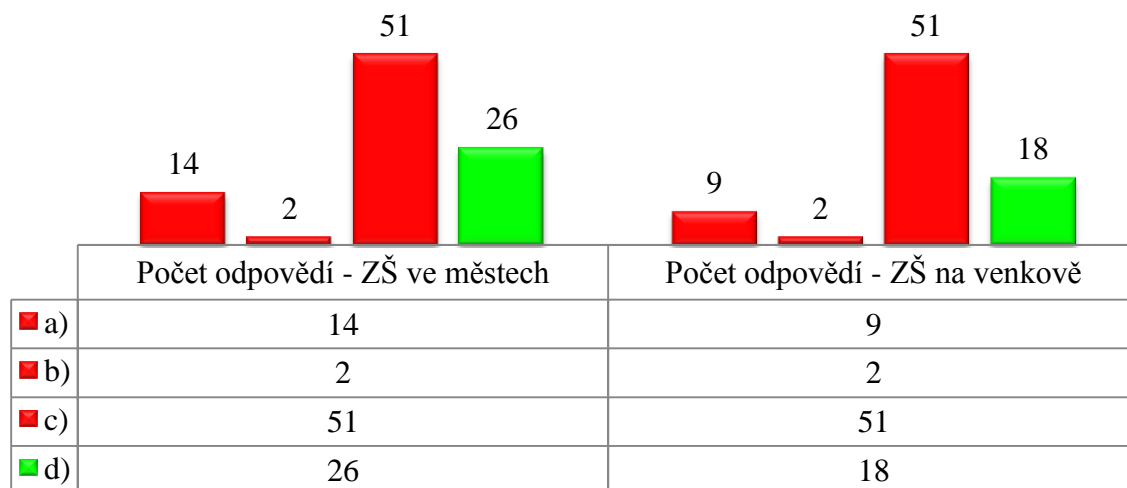


Obrázek č. 22 a Graf č. 22 - H2 Otázka č. 2, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).

3) Co musíš udělat, když přijedeš na kole k této dopravní značce:



- a) Nesmím jet dál, zákaz vjezdu platí pro všechna vozidla
- b) Pojedu nerušeně dál, tato dopravní značka pro cyklisty neplatí
- c) Zastavím a dám přednost v jízdě všem vozidlům, které jedou z prava
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

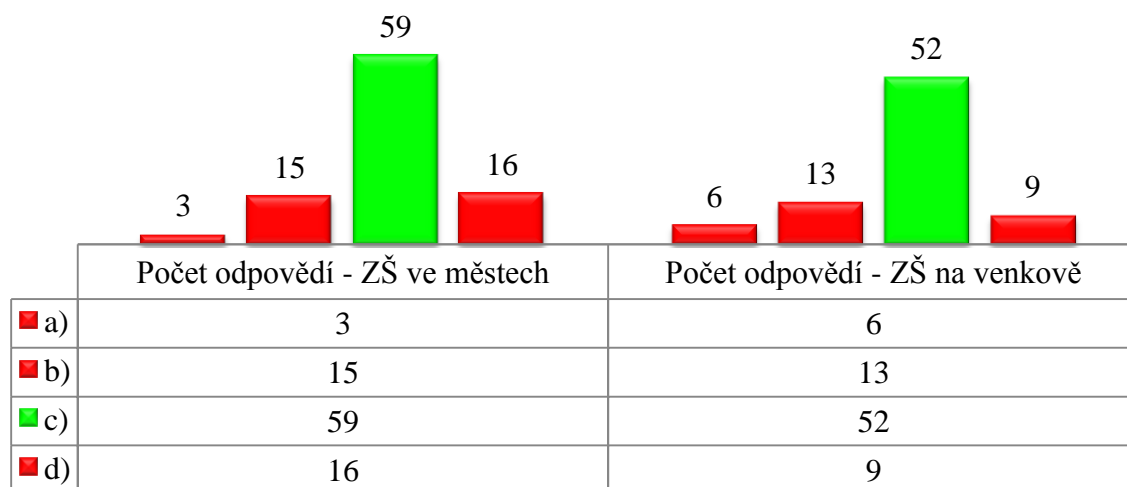


Obrázek č. 23 a Graf č. 23 - H2 Otázka č. 3, část A dotazníku, správná odpověď možnost d).

4) Jak se zachováš, když přijedeš k této dopravní značce:



- a) Jedu po hlavní komunikaci, mám vždy přednost i před chodci na přechodu
- b) Jedu po vedlejší komunikaci a musím dát přednost ostatním vozidlům
- c) Jedu po hlavní komunikaci, mám přednost před ostatními vozidly
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

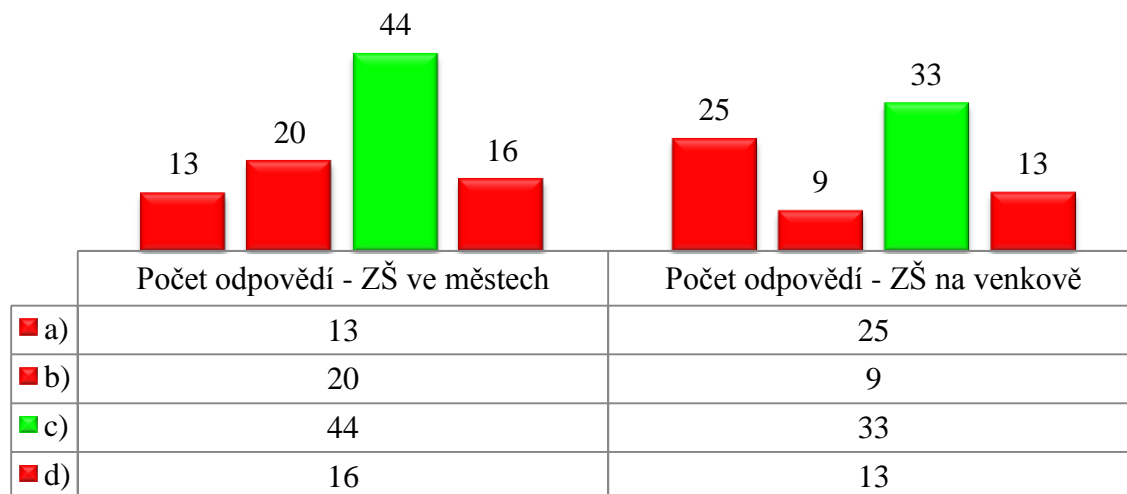


Obrázek č. 24 a Graf č. 24 - H2 Otázka č. 4, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

5) Jak budeš reagovat, když přijedeš k této dopravní značce:



- a) Pokud půjdu dál, přijdu na stezku pro chodce
- b) Nepůjdu dál, přechod pro chodce byl zrušen
- c) Nepůjdu dál, je to pro mne nebezpečné
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

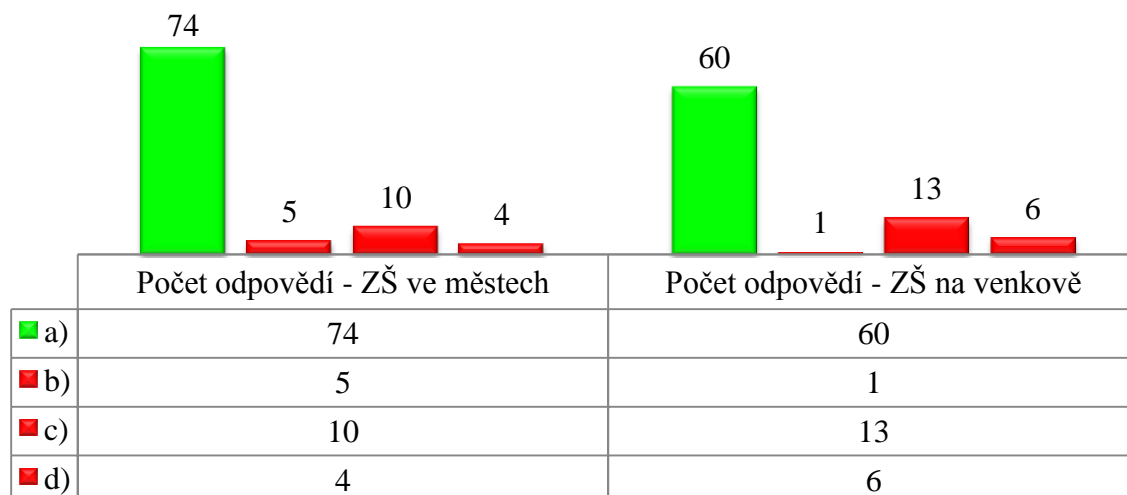


Obrázek č. 25 a Graf č. 25 - H2 Otázka č. 5, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

6) Co musíš udělat, když přijdeš pěšky nebo přijedeš na kole k této dopravní značce?



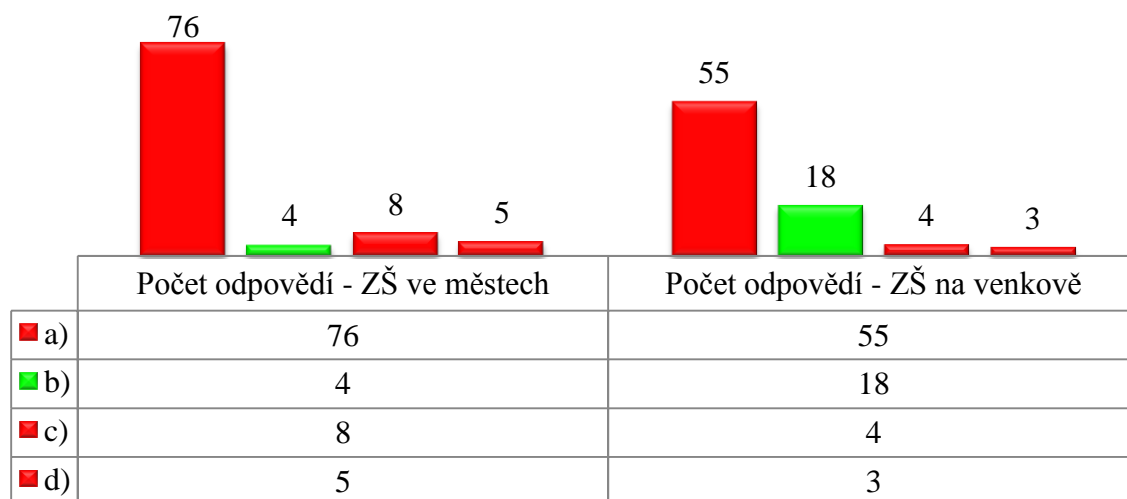
- a) Za značkou půjdu pěšky nebo pojedu na kole, ale ve správném pruhu
- b) Za značku nesmím vstoupit ani za ní jet na kole
- c) Za značkou půjdu pěšky nebo pojedu na kole podle svého uvážení
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná



Obrázek č. 26 a Graf č. 26 - H2 Otázka č. 6, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).

7) Při přecházení vozovky smím jako chodec:

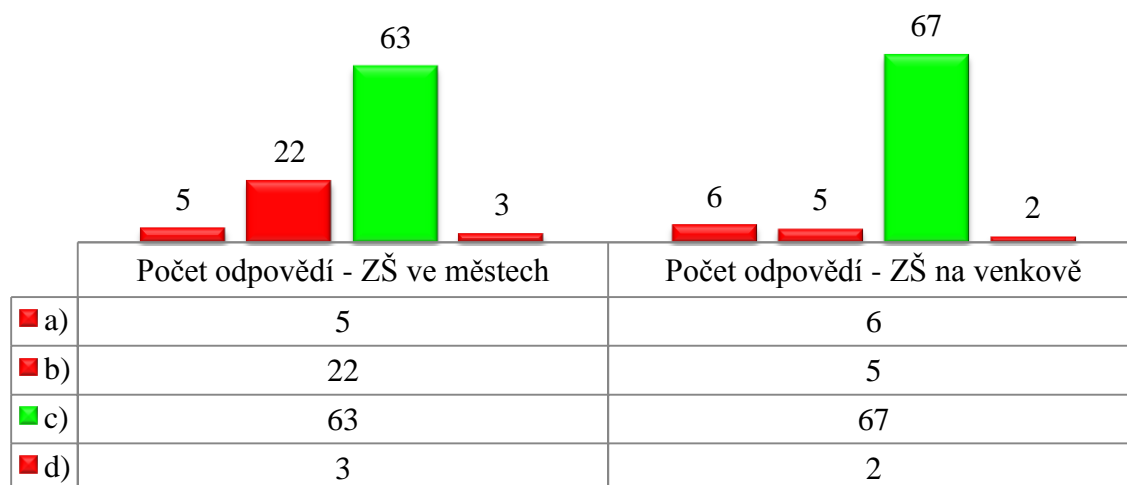
- a) Přecházet jen na vyznačeném přechodu pro chodce
- b) Přecházet na dostatečně přehledném místě v nejkratším směru - kolmo
- c) Přecházet kdekoli na přehledném místě
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 27 a Graf č. 27 - H2 Otázka č. 7, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).

8) Tam, kde je podél pozemní komunikace chodník jen po její pravé straně (jedné straně):

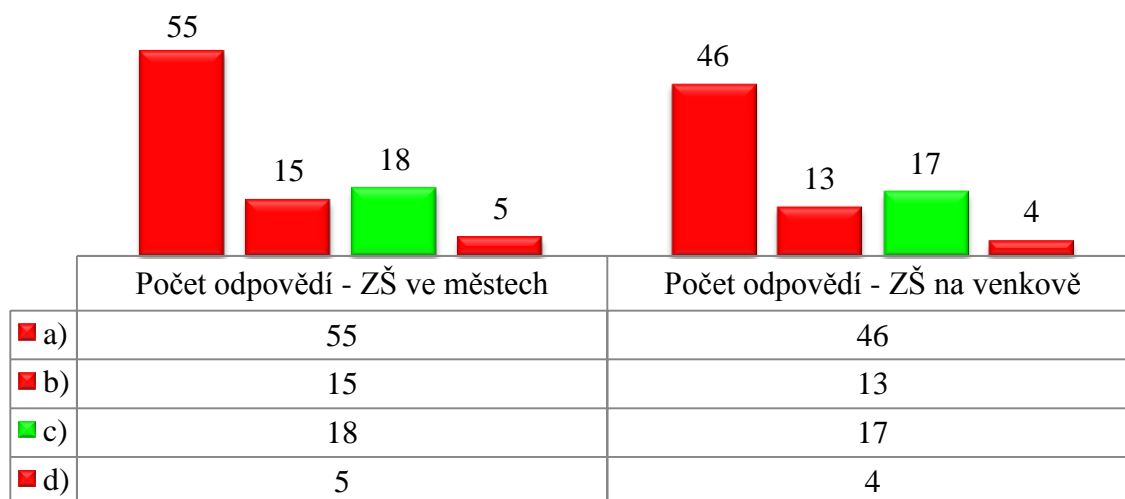
- a) Půjdu při levém okraji vozovky, tak jako obvykle
- b) Můžu jít při pravém okraji vozovky, ale i po chodníku
- c) Půjdu vždy po chodníku, přestože se nachází po pravé straně
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 28 a Graf č. 28 - H2 Otázka č. 8, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

9) Tam, kde je stezka pro chodce označena svislým dopravním značením:

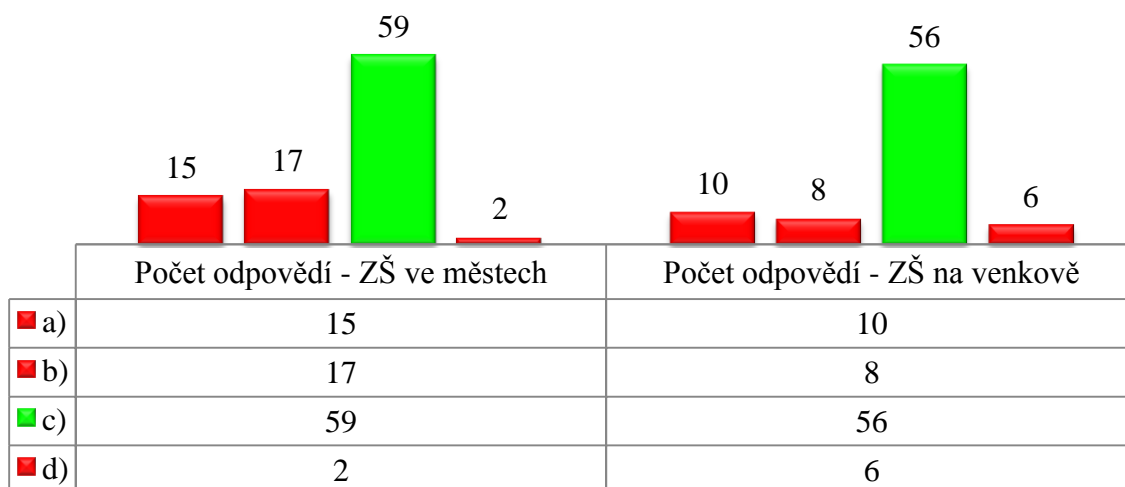
- a) Můžu stezku pro chodce použít jako chodec
- b) Nemůžu stezku pro chodce použít vedu-li vedle sebe kolo
- c) Jako chodec musím stezku pro chodce použít
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 29 a Graf č. 29 - H2 Otázka č. 9, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

10) Přecháším-li vozovku po přechodu pro chodce přes tramvajové koleje:

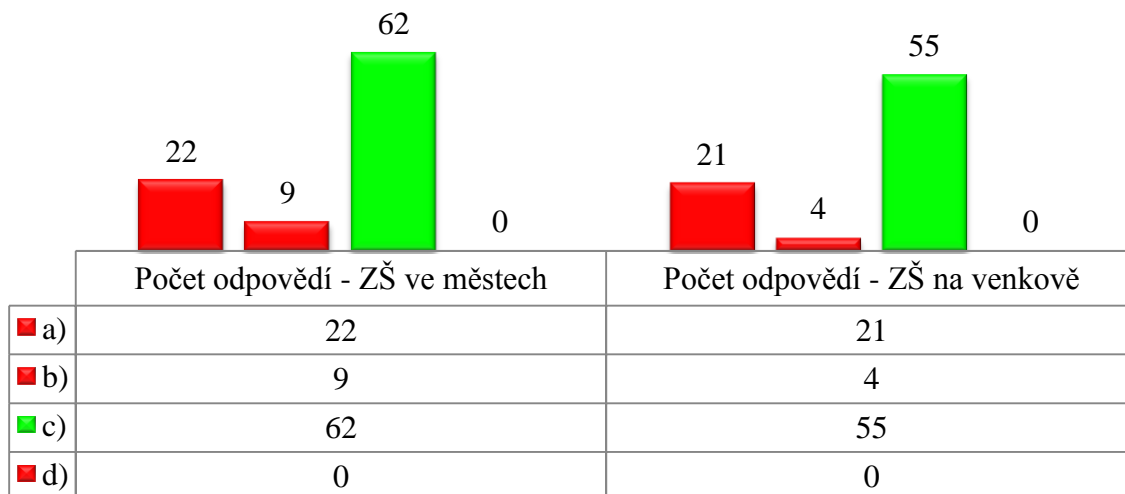
- a) Musí mi dát řidič tramvaje přednost
- b) Může mi dát řidič tramvaje přednost dle svého uvážení
- c) Řidič tramvaje mi nedává přednost
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 30 a Graf č. 30 - H2 Otázka č. 10, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

11) Při jízdě na kolečkových bruslích po chodníku nebo po stezce pro chodce:

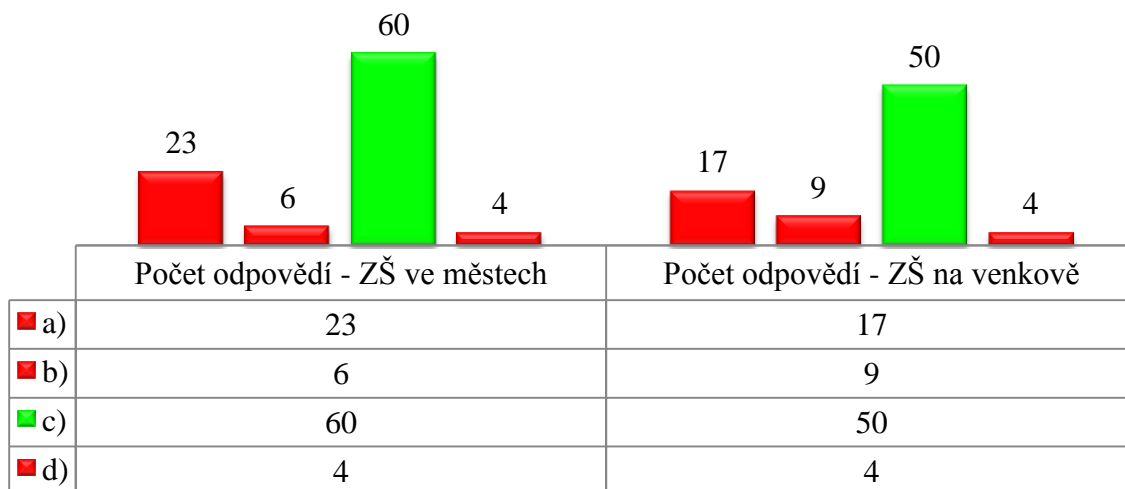
- a) Nikdy nesmím svoji jízdou omezovat chodce
- b) V nutném případě smím chodce ohrozit
- c) V žádném případě nesmím svoji jízdou ohrozit chodce
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 31 a Graf č. 31 - H2 Otázka č. 11, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

12) Řádně na hlavě nasazenou a připevněnou cyklistickou přilbu při jízdě na kole:

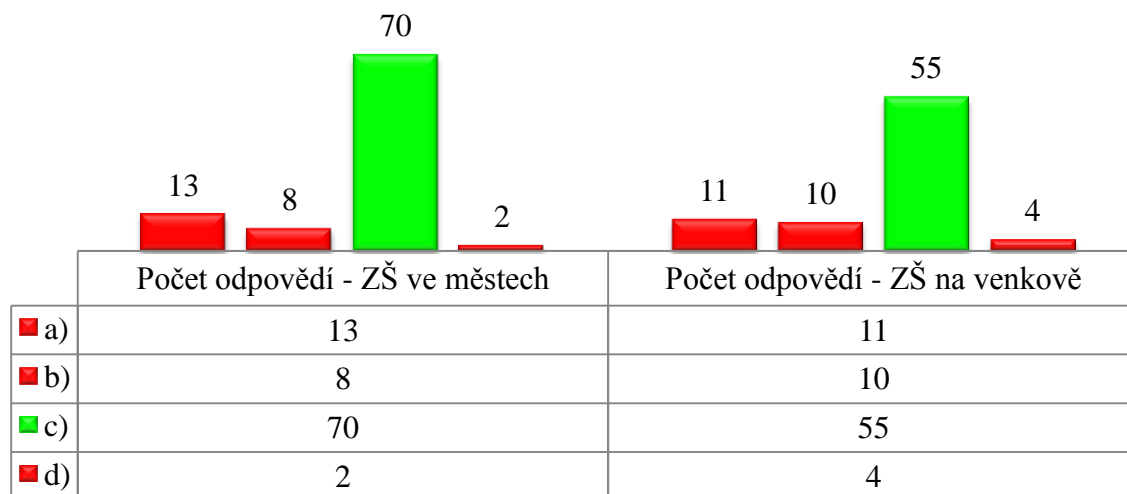
- a) Musí používat každý bez ohledu na věk
- b) Musí použít cyklista mladší deseti let věku
- c) Musí použít cyklista mladší osmnácti let věku
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 32 a Graf č. 32 - H2 Otázka č. 12, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

13) Která součást kola nepatří do povinné výbavy kola:

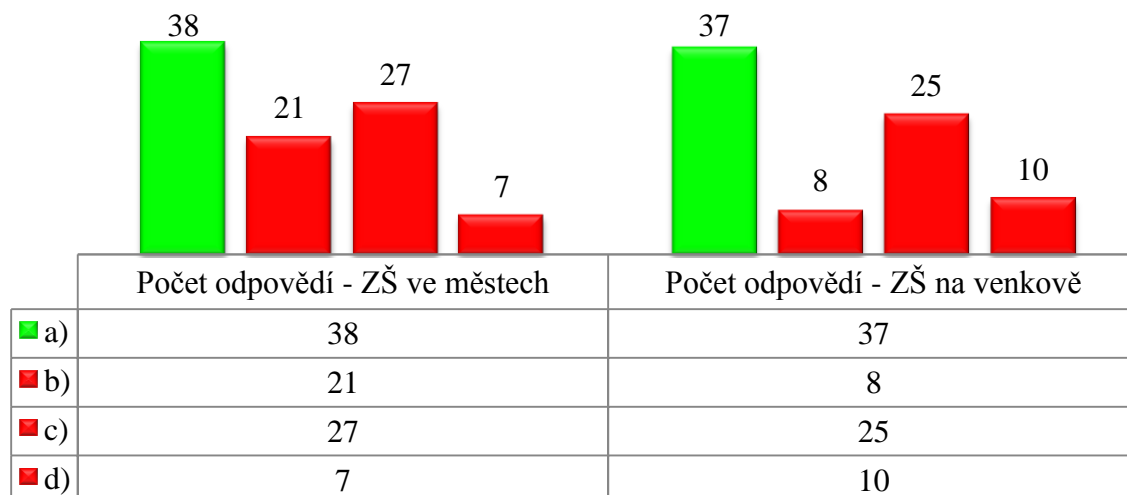
- a) Přední odrazka bílé barvy
- b) Dvě na sobě nezávislé účinné brzdy
- c) Blatníky
- d) Zadní odrazka červené barvy.



Obrázek č. 33 a Graf č. 33 - H2 Otázka č. 13, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

14) Před odbočením vlevo se jako cyklista:

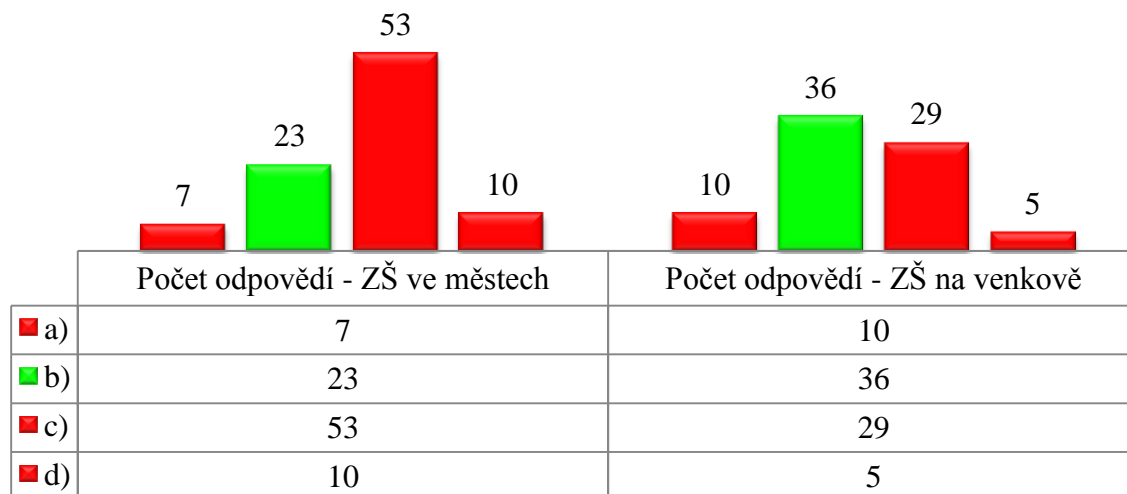
- a) Řadím co nejdále vlevo v části vozovky určené pro můj směr
- b) Zařadím na vozovce vlevo nebo vpravo, podle hustoty provozu
- c) Vždy řadím nejbliže k pravému okraji vozovky
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 34 a Graf č. 34 - H2 Otázka č. 14, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).

15) Na pozemní komunikaci, mimo cyklostezky a obytné zóny, smím jezdit na kole:

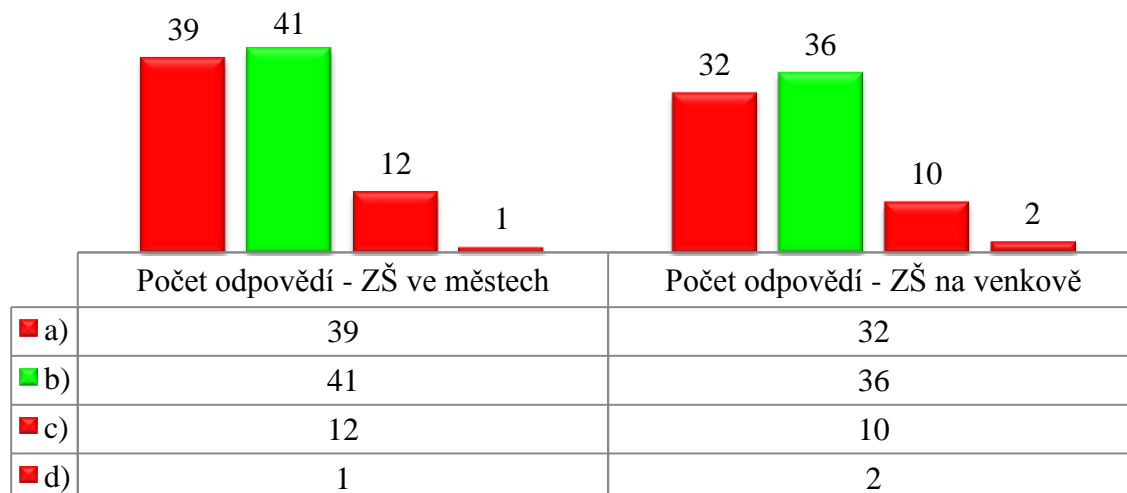
- a) Samostatně od osmi let věku.
- b) Samostatně od deseti let věku.
- c) Samostatně od dvanácti let věku.
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 35 a Graf č. 35 - H2 Otázka č. 15, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).

16) Jedu večer na kole, vozovka je dostatečně a souvisle osvětlena pouličním osvětlením:

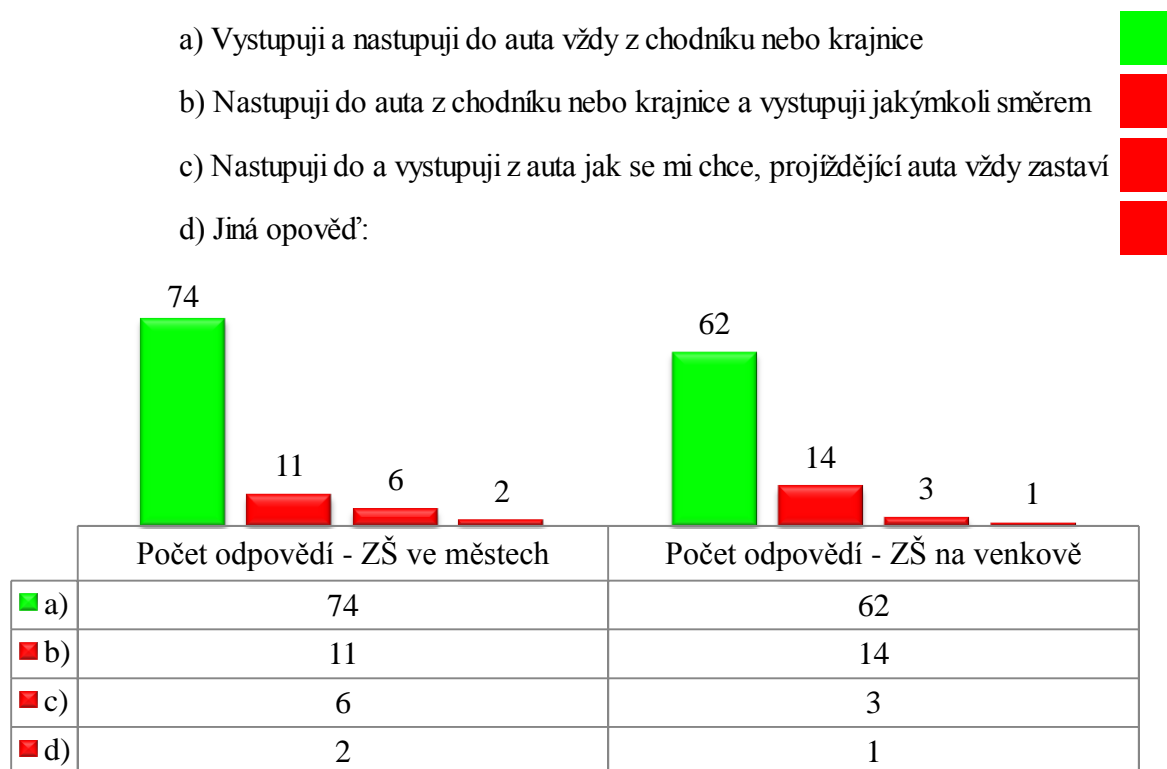
- a) Musím mít na kole rozsvíceno světlo bílé barvy a světlo červené barvy
- b) Musím mít rozsvícenu alespoň "blikačku" bílé barvy a světlo červené barvy
- c) Musím mít rozsvíceno alespoň světlo bílé barvy
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 36 a Graf č. 36 - H2 Otázka č. 16, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).

17) Nastupuji do a vystupuji ze stojícího auta na vozovce:

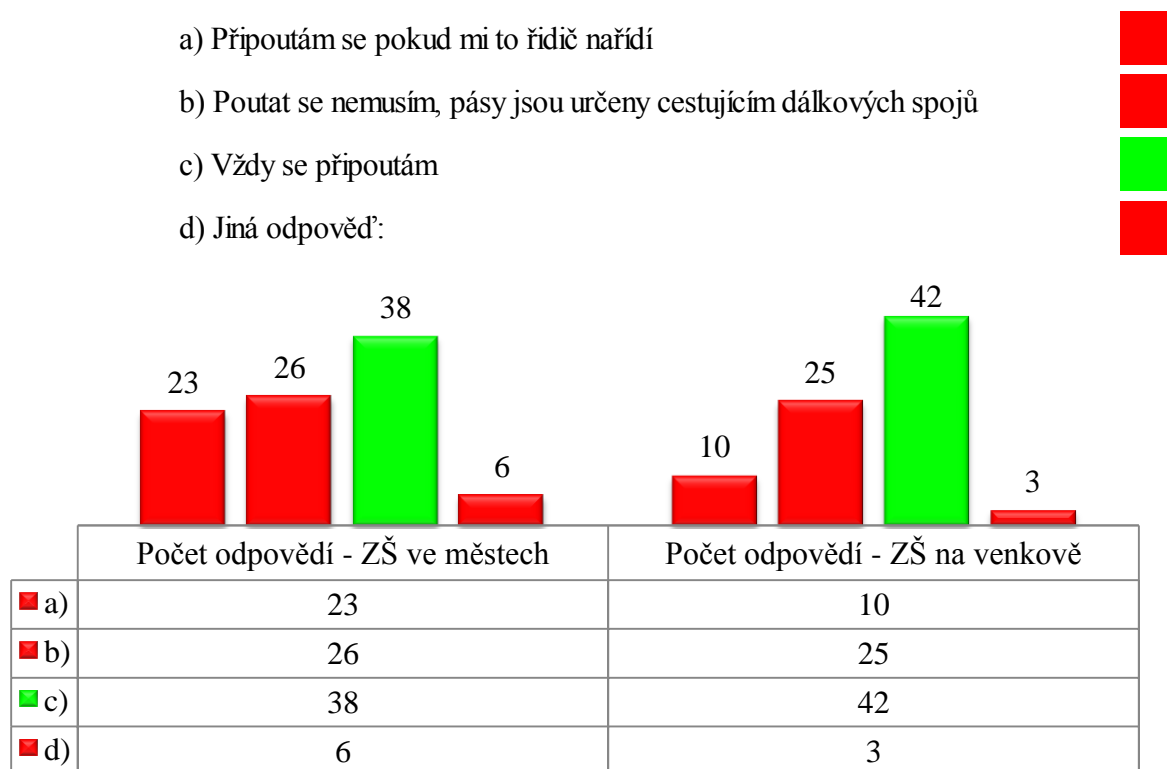
- a) Vystupuji a nastupuji do auta vždy z chodníku nebo krajnice
- b) Nastupuji do auta z chodníku nebo krajnice a vystupuji jakýmkoli směrem
- c) Nastupuji do a vystupuji z auta jak se mi chce, projíždějící auta vždy zastaví
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 37 a Graf č. 37 - H2 Otázka č. 17, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).

18) Jedu-li autobusem ze školy, který má na sedačkách instalované bezpečnostní pásy:

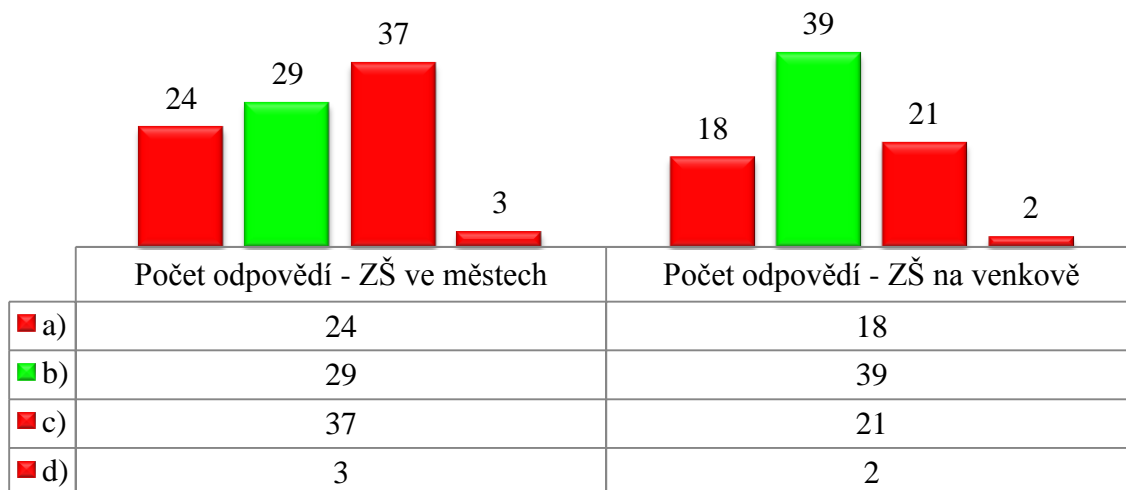
- a) Připoutám se pokud mi to řidič nařídí
- b) Poutat se nemusím, pásy jsou určeny cestujícím dálkových spojů
- c) Vždy se připoutám
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 38 a Graf č. 38 - H2 Otázka č. 18, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

19) Na křižovatce se jako chodec i cyklista přednostně řídím (urči správné pořadí):

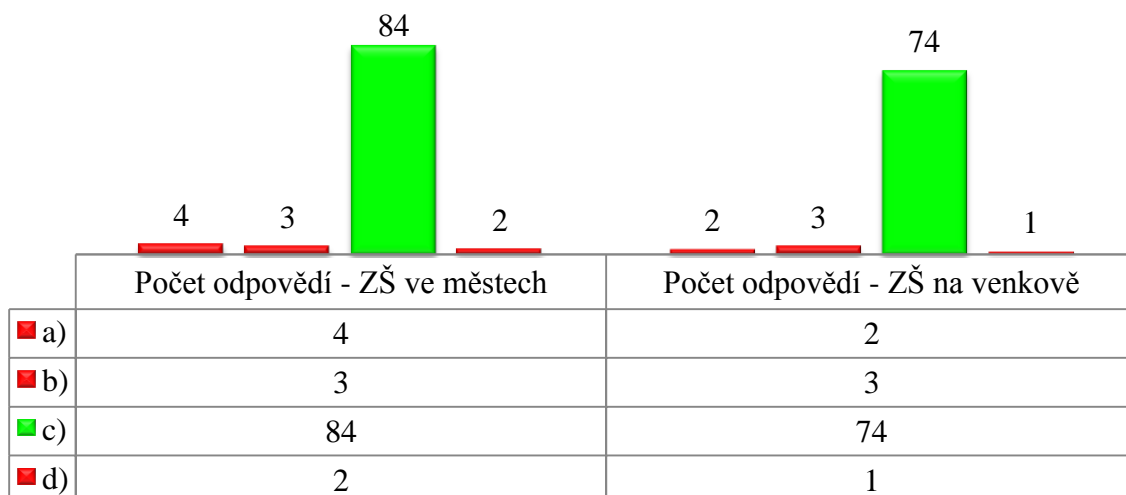
- a) Signály "semaforu", pokyny policisty, dopravním značením
- b) Pokyny policisty, signály "semaforu", dopravním značením
- c) Signály "semaforu", dopravním značením, pokyny policisty
- d) Jiná odpověď:



Obrázek č. 39 a Graf č. 39 - H2 Otázka č. 19, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).

20) Pokud dojde k dopravní nehodě, pomoc bezplatně přivolám na telefonním čísle:

- a) 122
- b) 111
- c) 112
- d) 123

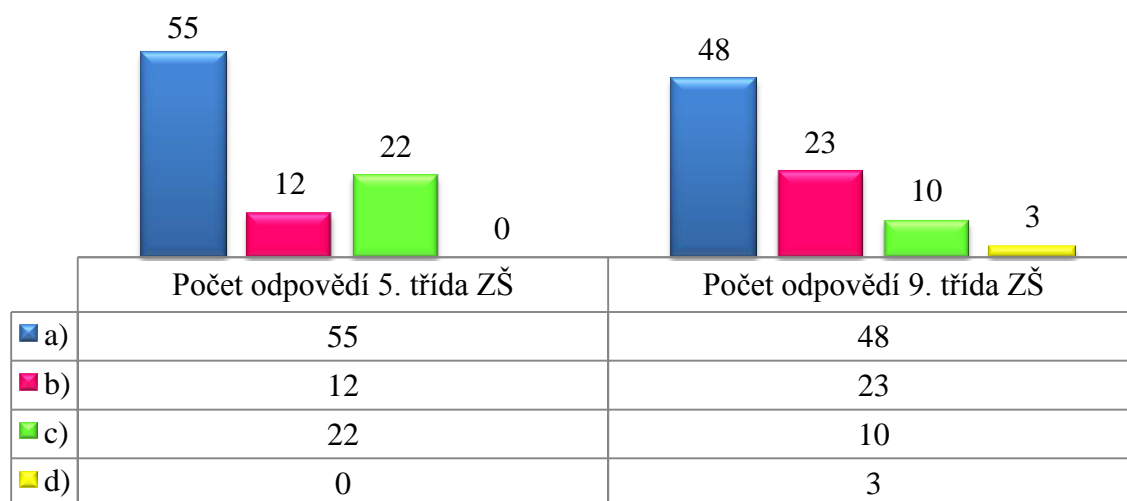


Obrázek č. 40 a Graf č. 40 - H2 Otázka č. 20, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

Hypotéza 3:

1) Kdo nebo co má nebo měl na tvoji dopravně bezpečnostní výchovu největší podíl:

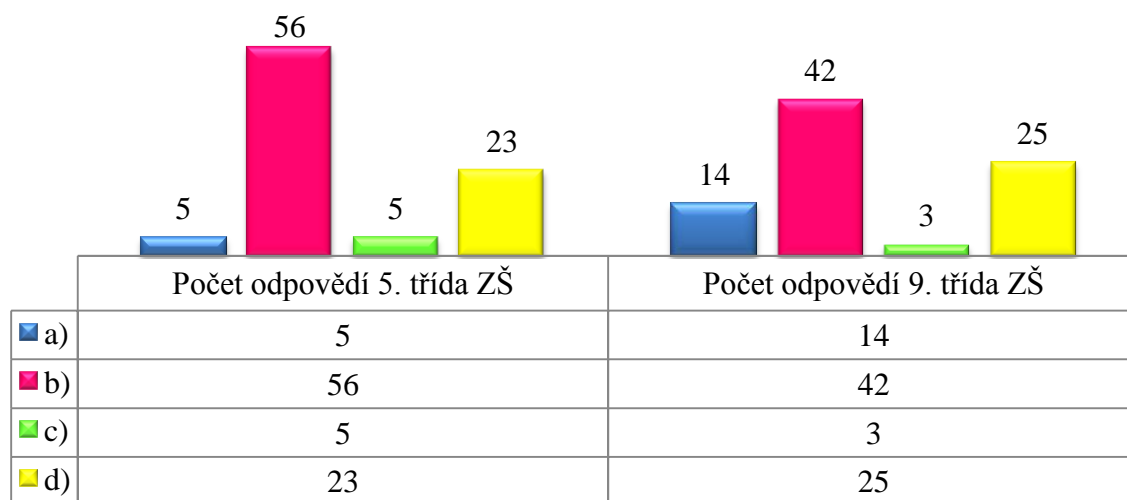
- a) Rodiče
- b) Škola
- c) Policisté
- d) Zájmový kroužek



Obrázek č. 41 a Graf č. 41 - H3 Otázka č. 1, část B dotazníku.

2) Kde a s kým by jsi se chtěl(a) učit bezpečnému pohybu po pozemních komunikacích?

- a) Ve škole s učiteli
- b) Na dopravním hřišti s policisty
- c) V zájmového kroužku s vedoucím
- d) Doma s rodiči



Obrázek č. 42 a Graf č. 42 - H3 Otázka č. 2, část B dotazníku.

3) Jsi obecně spokojen(a) s rozsahem a kvalitou dopravně bezpečnostní výchovy?

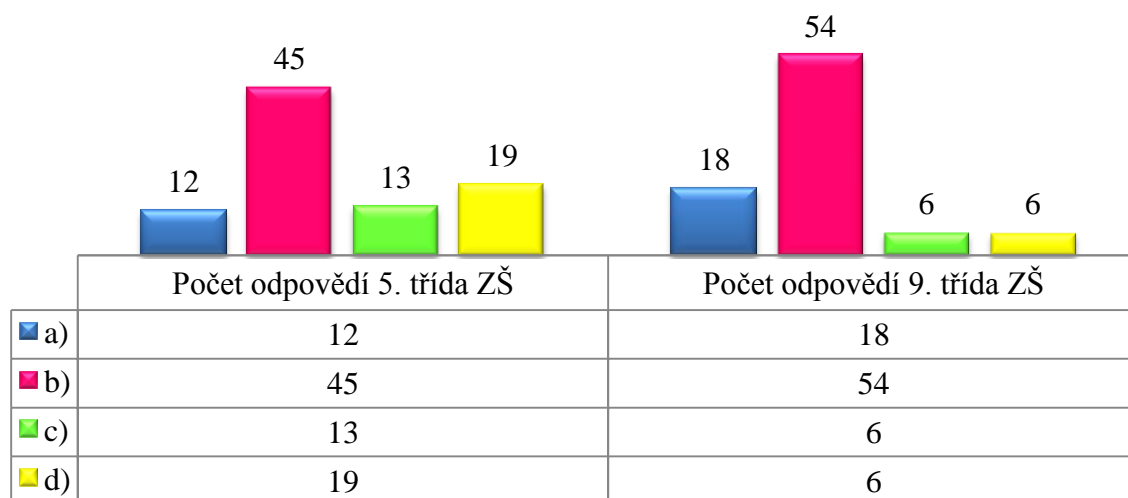
- a) Jsem zcela spokojen(a)
- b) Jsem celkem spokojen(a)
- c) Nejsem příliš spokojen(a)
- d) Nejsem vůbec spokojen(a)



Obrázek č. 43 a Graf č. 43 - H3 Otázka č. 3, část B dotazníku.

4) Mluvíš doma s rodiči o zásadách bezpečného chování na pozemních komunikacích?

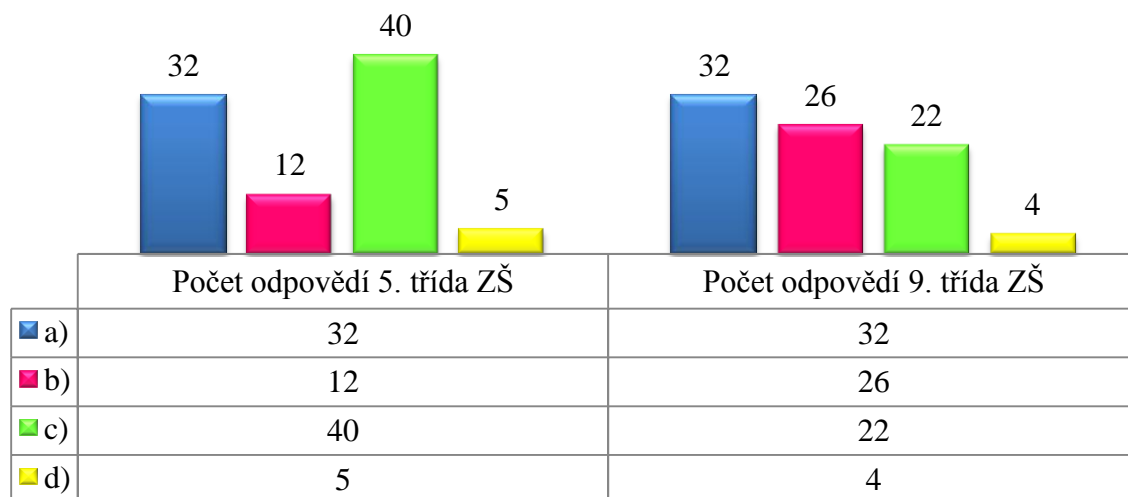
- a) Nemluvíme o tom nikdy
- b) Občas o tom mluvíme
- c) Nevzpomínám si, jestli jsme o tom někdy mluvili
- d) Mluvíme o tom dost často



Obrázek č. 44 a Graf č. 44 - H3 Otázka č. 4, část B dotazníku.

5) Byl(a) jsi někdy na dopravním hřišti?

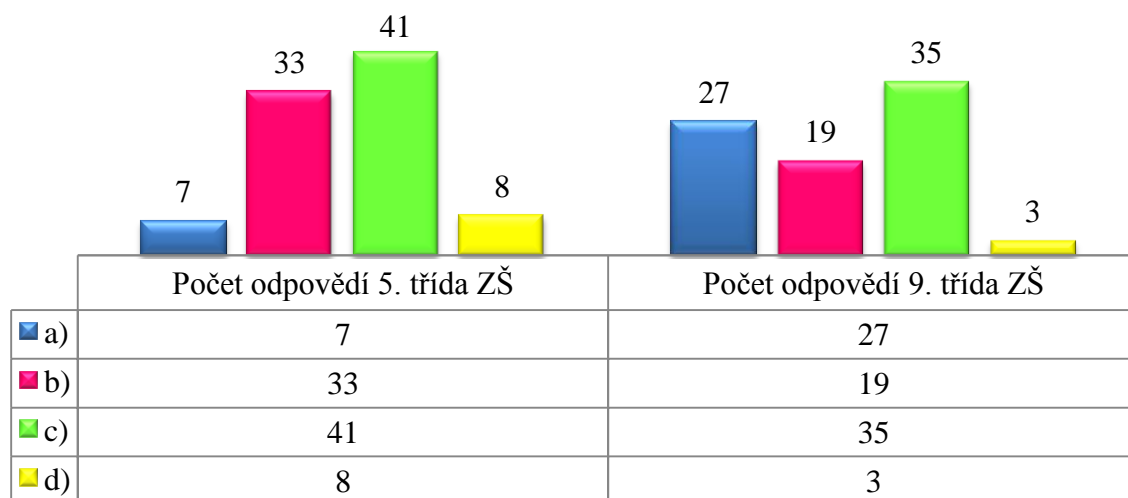
- a) Ano, již několikrát
- b) Ne, nikdy
- c) Ano, ale pouze jednou nebo dvakrát
- d) Pouze jsem o něm slyšel



Obrázek č. 45 a Graf č. 45 - H3 Otázka č. 5, část B dotazníku.

6) Dohlíží tví rodiče na to, jestli používáš ochranné reflexní prvky na kole a oblečení?

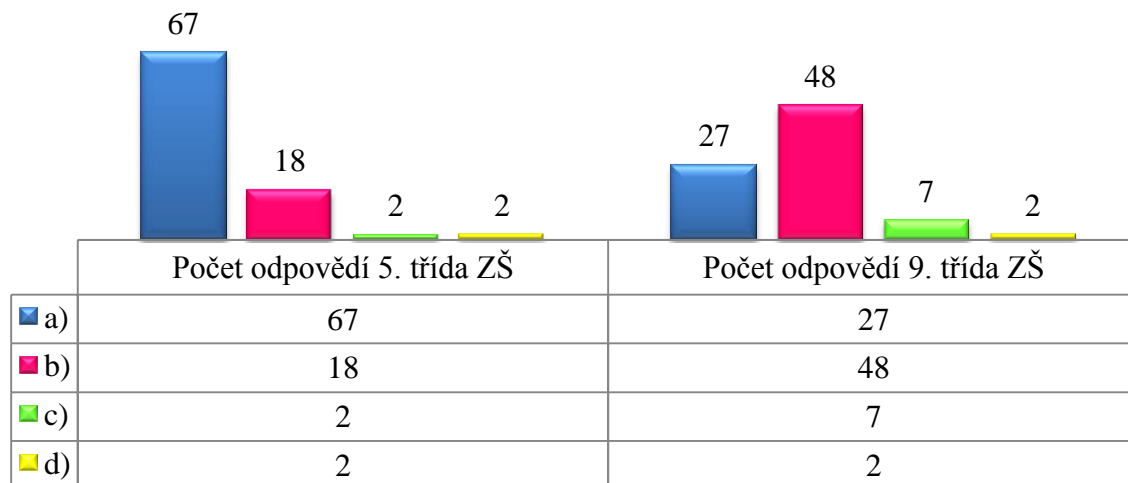
- a) Ne, nikdy
- b) Ano, pravidelně
- c) Občas
- d) Neustále



Obrázek č. 46 a Graf č. 46 - H3 Otázka č. 6, část B dotazníku.

7) Máš svou cyklistickou ochrannou přilbu a používáš ji při jízdě na kole?

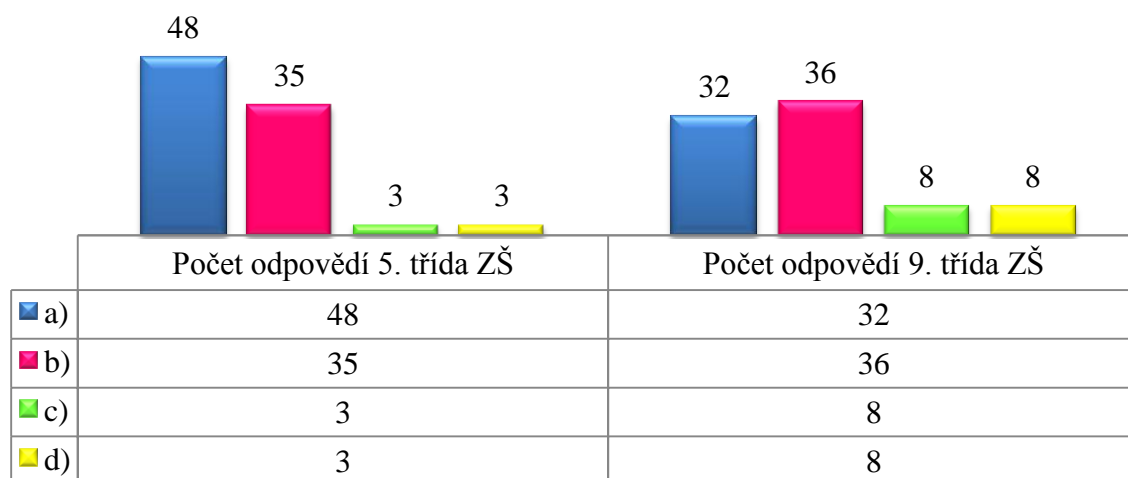
- a) Ano, při každé jízdě ji mám řádně nasazenou a připevněnou na hlavě
- b) Ano, ale nevyžívám ji při každé jízdě
- c) Cyklistickou přilbu nemám
- d) Ne nemám, ale poprosil jsem své rodiče, aby mi ji koupili



Obrázek č. 47 a Graf č. 47 - H3 Otázka č. 7, část B dotazníku.

8) Jezdíš na kole s kompletní povinnou výbavou?

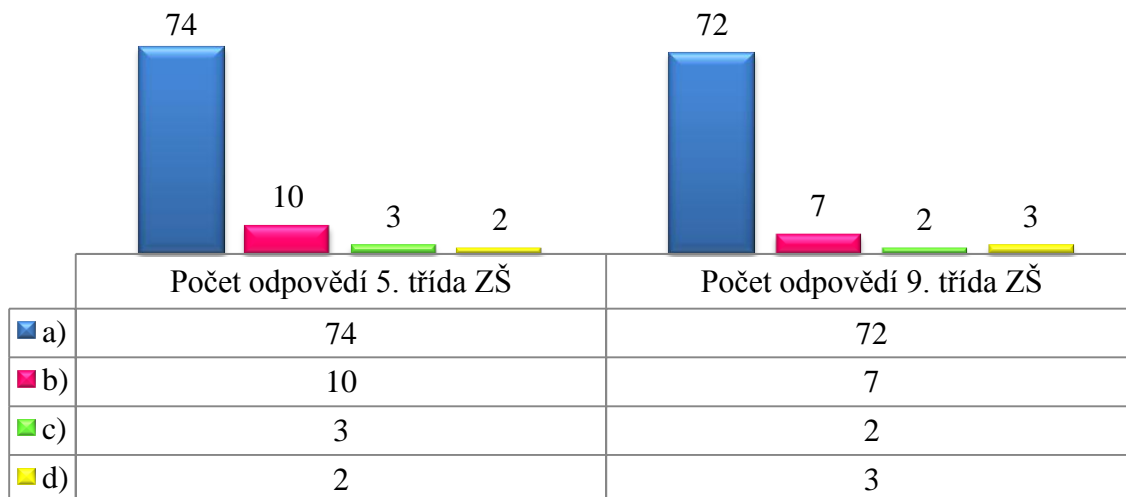
- a) Ano, na mém kole je veškerá povinná výbava
- b) Ne, na mém kole není kompletní povinná výbava
- c) Ne, na mém kole není nic z povinné výbavy
- d) Nemám kolo



Obrázek č. 48 a Graf č. 48 - H3 Otázka č. 8, část B dotazníku.

9) Poutají se tví rodiče, prarodiče nebo sourozenci při jízdě v autě bezpečnostním pásem?

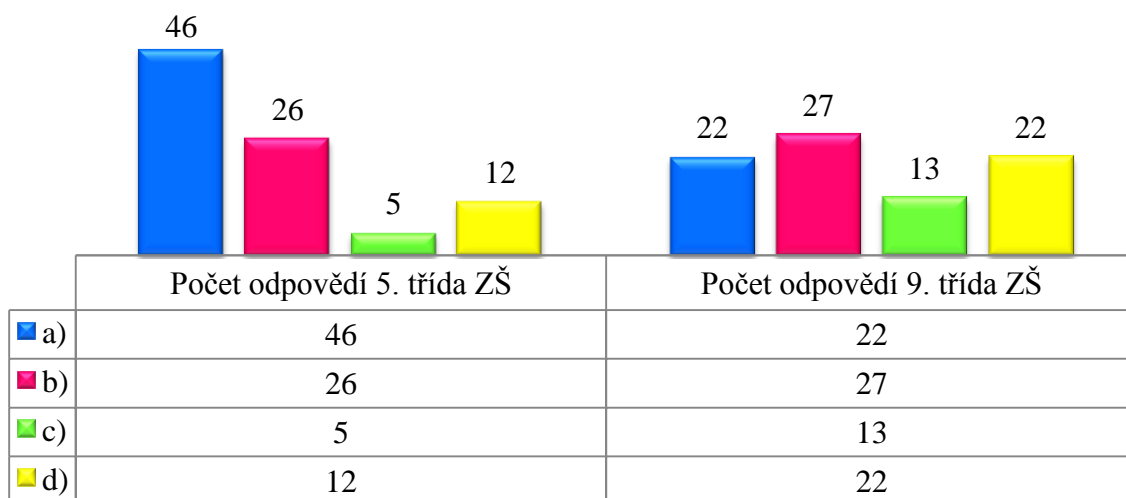
- a) Ano, a to vždy před jízdou
- b) Ano, ale jen při dlouhých cestách
- c) Ano, ale jen před policisty
- d) Ne, asi to nepovažují za důležité



Obrázek č. 49 a Graf č. 49 - H3 Otázka č. 9, část B dotazníku.

10) Pokud si všimneš, že tvoji rodiče nebo prarodiče při chůzi či jízdě porušují pravidla:

- a) Upozorním je na jejich chyby a přeji si, aby to již nikdy neopakovali
- b) Upozorním je na jejich chyby, ale dál se těmito věcmi nezabývám
- c) Neupozorňuji je na jejich chyby, protože to už dělají zcela běžně
- d) Nezajímá mě to



Obrázek č. 50 a Graf č. 50 - H3 Otázka č. 10, část B dotazníku.

4.4 Vyhodnocení výsledků - konfrontace výsledků s hypotézami

Vzájemné přímé (prosté) porovnání počtu odpovědí mezi jednotlivými skupinami respondentů, vztahující se k jednotlivým hypotézám, nemohlo být provedeno, jelikož se počet respondentů v jednotlivých skupinách lišil. K objektivnímu posouzení a porovnání mohlo dojít až po převodu počtu správných a chybných odpovědí na procentní podíly.

Pro vyhodnocení výsledků a konfrontaci výsledků s hypotézami bylo vzhledem k zajištění přehlednosti a názornosti použito sloupcových grafů s přimknutou tabulkou, stejně jako v případě zpracování dat a prezentaci výsledků (viz. část 4.3).

Část A dotazníku (20 otázek), která se vztahovala k hypotéze 1 a hypotéze 2, byla záměrně strukturovaná tak, aby umožnila část A rozdělit do čtyř oddílů. Otázky v prvním oddílu se vztahovaly k pochopení významu dopravního značení, druhý k pohybu chodců, třetí k jízdě cyklistů a čtvrtý oddíl se vztahoval obecně k účastníkům provozu na pozemních komunikacích a jejich chování v něm. K vyhodnocení výsledků byly zpracovány vždy čtyři grafy s přimknutou tabulkou, průvodním textem a uvedením poměru správných odpovědí.

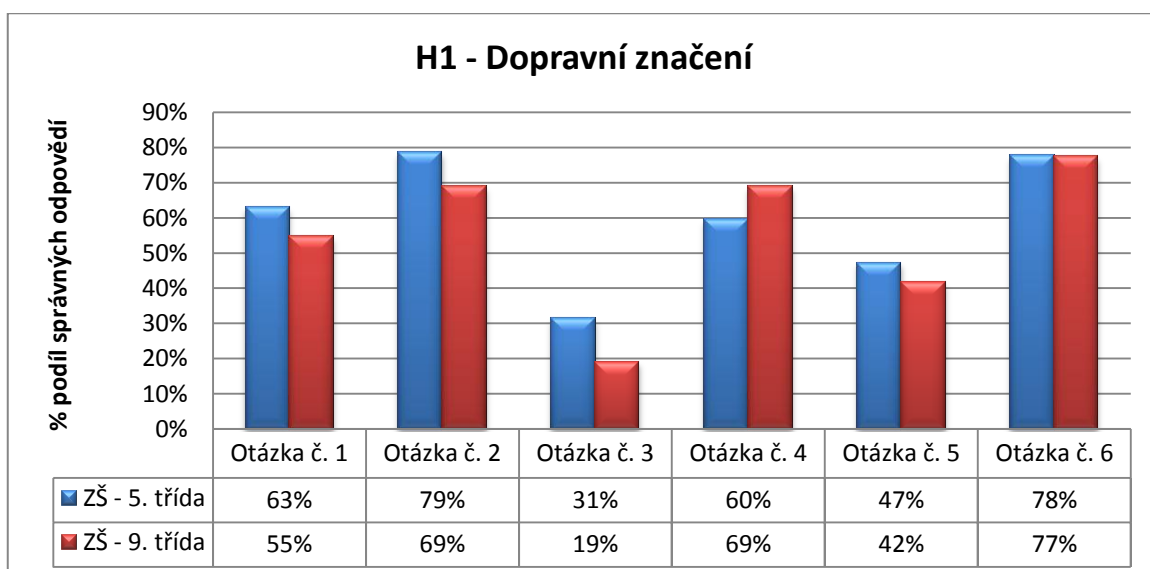
Přehled rozdělení části A dotazníku do čtyř oddílů s celkovým počtem 20 otázek:

- 1) Dopravní značky (význam dopravních značek) - 6 otázek.
- 2) Chodec - 5 otázek.
- 3) Cyklista - 5 otázek.
- 4) Účastník provozu obecně - 4 otázky.

Část B dotazníku (10 otázek) se vztahovala k hypotéze 3 a byla tvořena souborem 10 otázek vztahujících se k dopravně bezpečnostní výchově především v rodinném prostředí. Vzhledem k charakteru této části dotazníku bylo nutné k vyhodnocení výsledků zpracovat grafy s přimknutou tabulkou vždy pro každou otázku zvlášť a doplnit je průvodním textem.

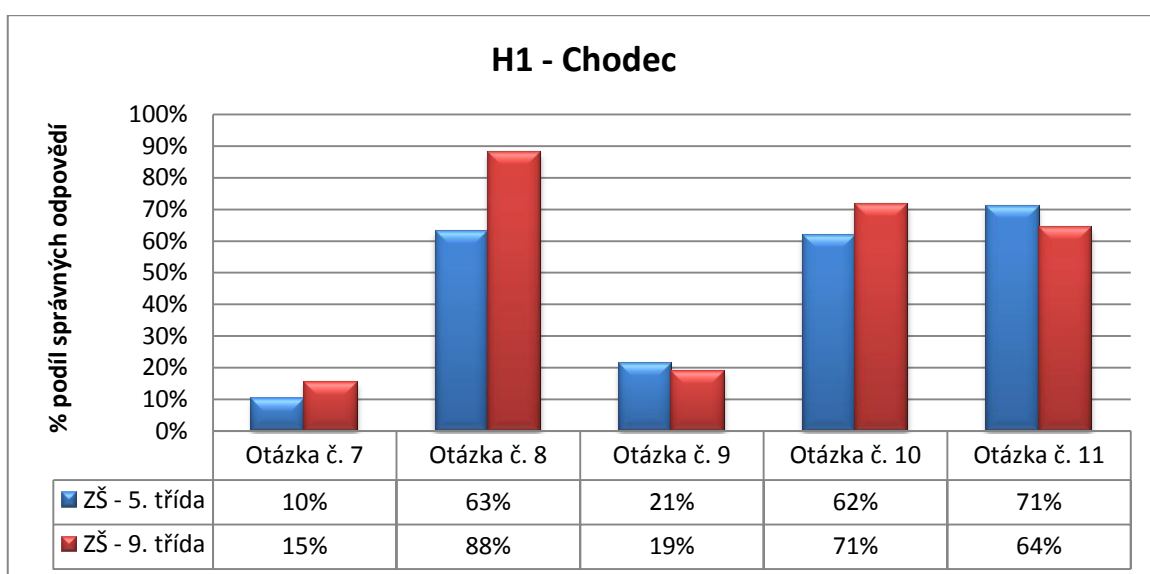
Hypotéza 1:

Znalostmi a vědomostmi, které přímo ovlivňují správné rozhodování a chování při pohybu na pozemních komunikacích, jsou lépe vybaveny děti navštěvující 5. třídy základních škol, než mládež navštěvující 9. třídy základních škol.



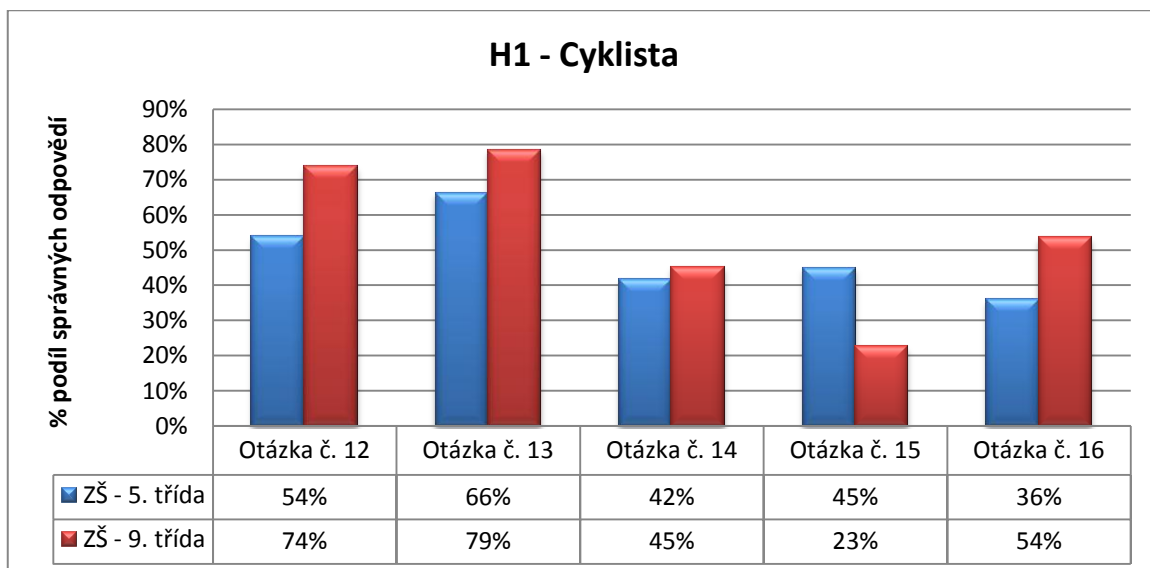
Graf č. 51 - Hypotéza 1, vyhodnocení části A dotazníku - dopravní značení.

Žáci 5. tříd základních škol byli oproti žákům 9. tříd základních škol jednoznačně úspěšnější u otázek vztahujících se k pochopení významu dopravních značek zákazových, příkazových a upravujících přednost na křižovatkách. Poměr správných odpovědí oddílu - Dopravní značení, je tedy v poměru **5:1** ve prospěch žáků 5. tříd základních škol.



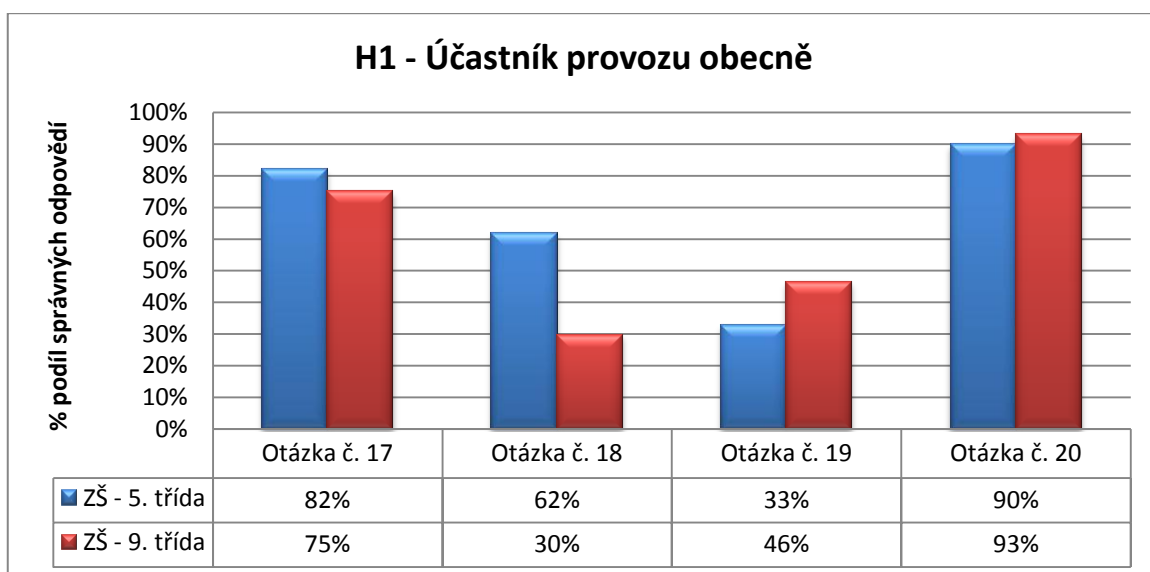
Graf č. 52 - Hypotéza 1, vyhodnocení části A dotazníku - chodec.

Žáci 5. tříd základních škol byli oproti žákům 9. tříd základních škol méně úspěšní u otázek vztahujících se k pohybu chodců v dopravním prostoru. Poměr správných odpovědí oddílu - Chodec, je tedy v poměru **2:3** v neprospěch žáků 5. tříd základních škol.



Graf č. 53 - Hypotéza 1, vyhodnocení části A dotazníku - cyklista.

Žáci 5. tříd základních škol byli oproti žákům 9. tříd základních škol jednoznačně méně úspěšní u otázek vztahujících se k jízdě cyklistů v provozu na pozemních komunikacích. Poměr správných odpovědí oddílu - Cyklista, je tedy v poměru **1:4** v neprospěch žáků 5. tříd základních škol.



Graf č. 54 - Hypotéza 1, vyhodnocení části A dotazníku - účastník provozu obecně.

Žáci 5. tříd základních škol byli stejně úspěšní v porovnání se žáky 9. tříd základních škol u otázek vztahujících se obecně k účastníkům provozu na pozemních komunikacích a jejich chování v něm. Poměr správných odpovědí oddílu - Účastník provozu, je tedy v poměru **2:2** mezi žáky 5. a 9. tříd základních škol.

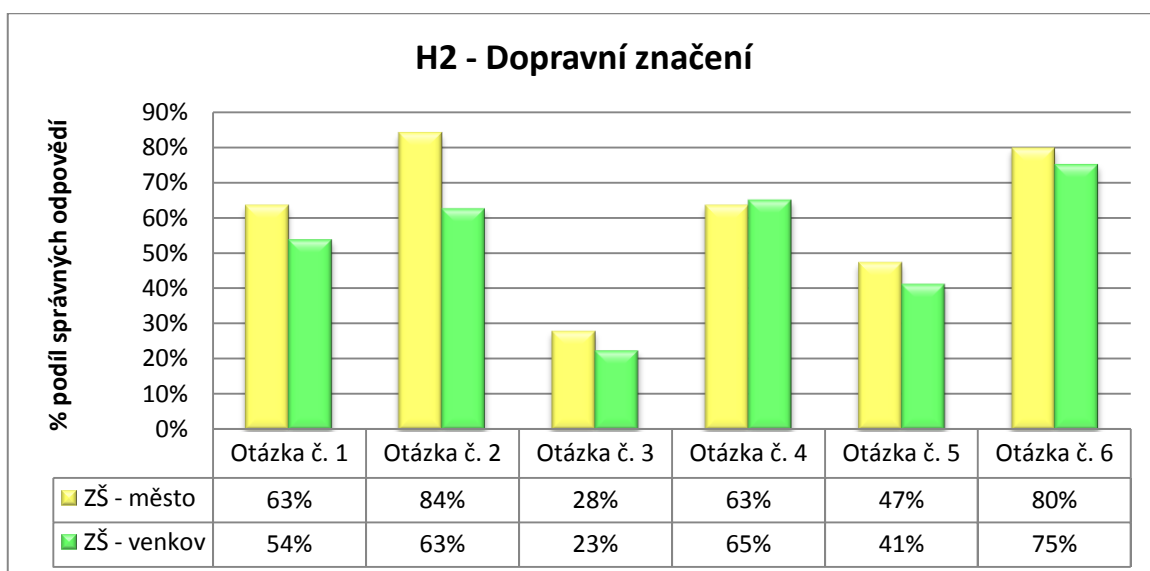
Součtem všech správných odpovědí žáků 5. tříd základních škol (převedených na procentní podíly) a součtem všech správných odpovědí žáků 9. tříd základních škol (převedených na procentní podíly), v rámci dvaceti otázek části A dotazníku, bylo dosaženo mezi těmito skupinami respondentů poměru:

10:10,

tedy vyrovnaného stavu. Vzhledem k výše uvedeným výsledkům lze uvést, že **hypotéza 1 nebyla potvrzena**, avšak nemohla být ani jednoznačně vyvrácena. Přihlédne-li se však k psychickému a mentálnímu vývoji, tedy úrovni vývoje odpovídající věku dětí navštěvující 5. třídy základních škol (10 let), a většímu celkovému objemu získaných životních zkušeností mládeže navštěvující 9. třídy základních škol, jež mohly být u zodpovězení některých otázek nespornou výhodou, je zcela jasné, že daný poměr správných odpovědí 10:10 jednoznačně vypovídá ve prospěch dětí navštěvující 5. třídy základních škol.

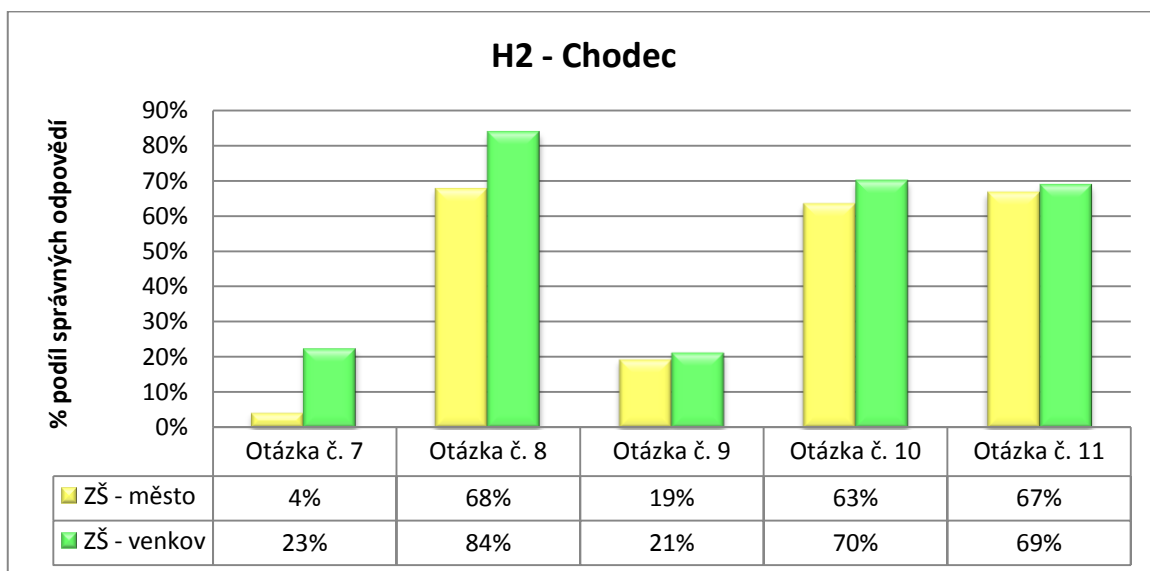
Hypotéza 2:

Děti a mládež navštěvující základní školy ve městech mají oproti dětem a mládeži navštěvující základní školy v menších obcích (na venkově) komplexnější znalosti týkající se bezpečného pohybu na pozemních komunikacích.



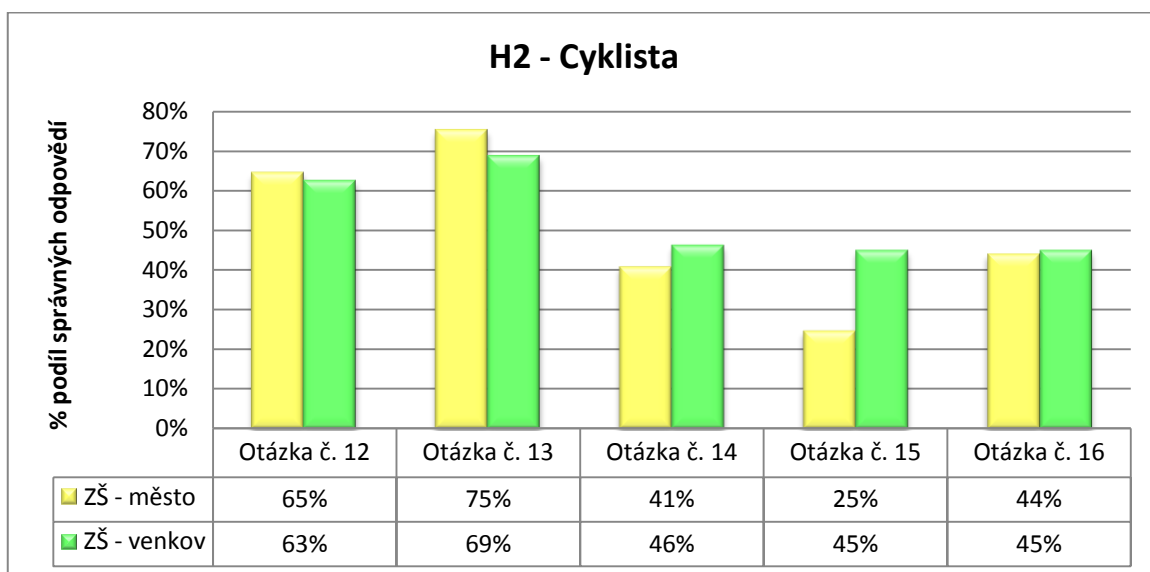
Graf č. 55 - Hypotéza 2, vyhodnocení části A dotazníku - dopravní značení.

Žáci navštěvující základní školy ve městech byli oproti žákům navštěvujících základní školy na venkově jednoznačně úspěšnější u otázek vztahujících se k pochopení významu dopravních značek zákazových, příkazových a upravujících přednost na křižovatkách. Poměr správných odpovědí oddílu - Dopravní značení, je tedy v poměru **5:1** ve prospěch žáků městských základních škol.



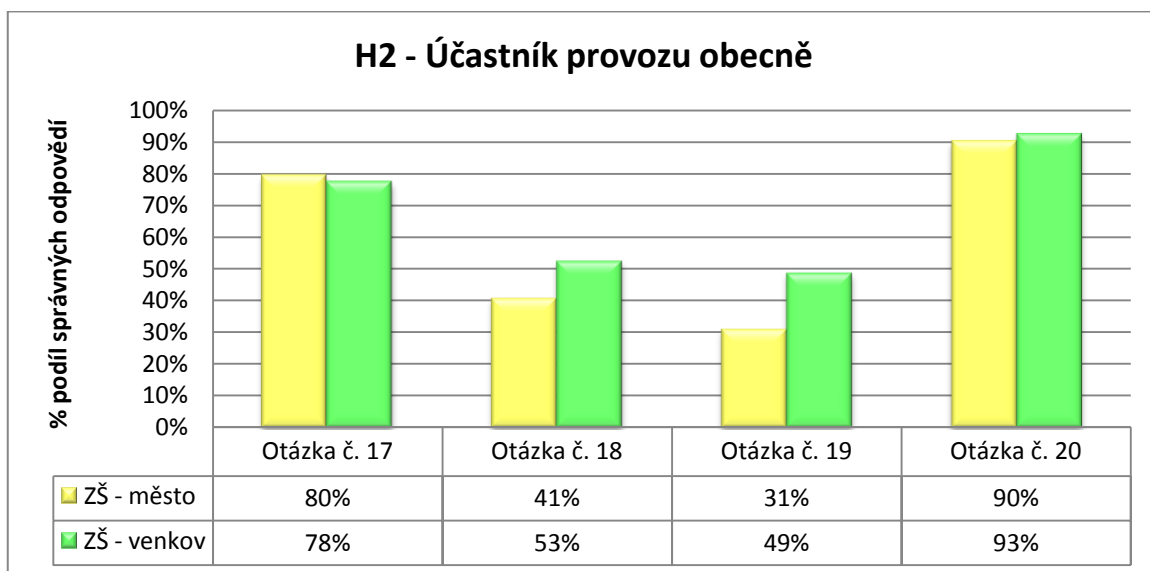
Graf č. 56 - Hypotéza 2, vyhodnocení části A dotazníku - chodec.

Žáci navštěvující základní školy ve městech byli oproti žákům navštěvujících základní školy na venkově zcela neúspěšní u otázek vztahujících se k pohybu chodců v dopravním prostoru. Poměr správných odpovědí oddílu - Chodec, je tedy v poměru **0:5** v neprospěch žáků městských základních škol.



Graf č. 57 - Hypotéza 2, vyhodnocení části A dotazníku - cyklista.

Žáci navštěvující základní školy ve městech byli oproti žákům navštěvujících základní školy na venkově méně úspěšní u otázek vztahujících se k jízdě cyklistů v provozu na pozemních komunikacích. Poměr správných odpovědí oddílu - Cyklista, je tedy v poměru **2:3** v neprospěch žáků městských základních škol.



Graf č. 58 - Hypotéza 2, vyhodnocení části A dotazníku - účastník provozu obecně.

Žáci navštěvující základní školy ve městech byli oproti žákům navštěvujících základní školy na venkově také méně úspěšní u otázek vztahujících se k jízdě cyklistů v provozu na pozemních komunikacích. Poměr správných odpovědí oddílu - Cyklista, je tedy v poměru **1:3** v neprospěch žáků městských základních škol.

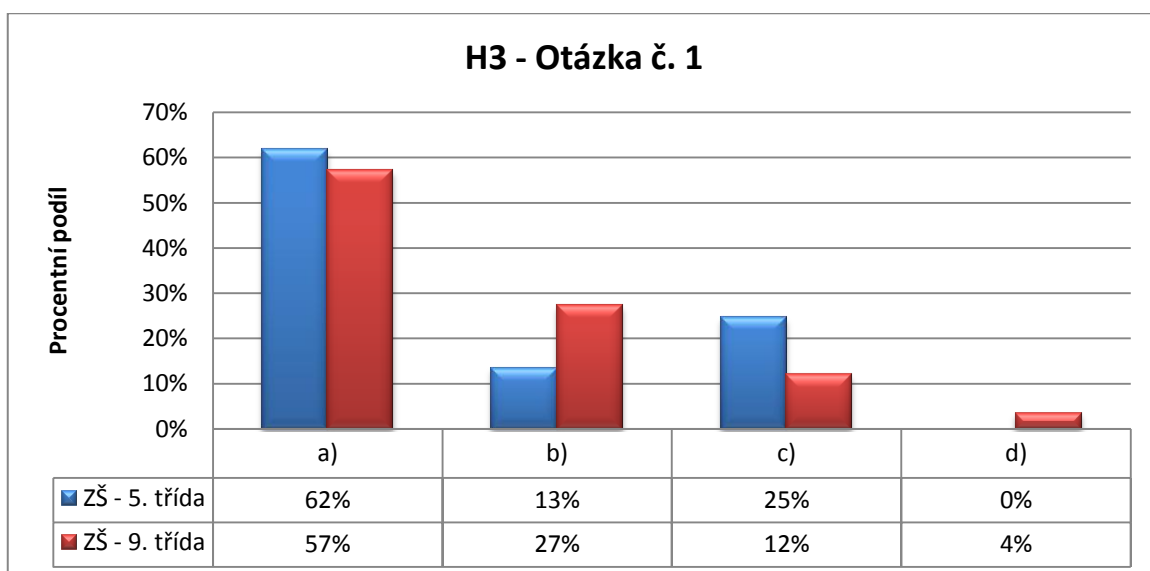
Součtem všech správných odpovědí žáků navštěvující základní školy ve městech (převedených na procentní podíly) na straně jedné a součtem správných odpovědí žáků navštěvujících základní školy na venkově (také převedených na procentní podíly) na straně druhé, bylo možné porovnat úspěšnost v počtu správných odpovědí těchto dvou skupin respondentů ve vzájemném poměru:

8:12

v neprospěch žáků navštěvujících základní školy ve městech. Shrnutím výsledků mohl být učiněn závěr, že **hypotéza 2 nebyla potvrzena**. V mnoha případech větší možnosti základních škol ve větších obcích (přítomnost dopravních hřišť, policie, organizací zajišťujících dopravně bezpečnostní výchovu atd.) a každodenní pohyb dětí a mládeže v jednoznačně složitějším dopravním prostoru města, nepotvrdil vyšší teoretickou připravenost dětí a mládeže navštěvující základní školy ve městech. Právě naopak u dětí a mládeže navštěvující základní školy na venkově, byla překvapivě prokázána lepší teoretická připravenost.

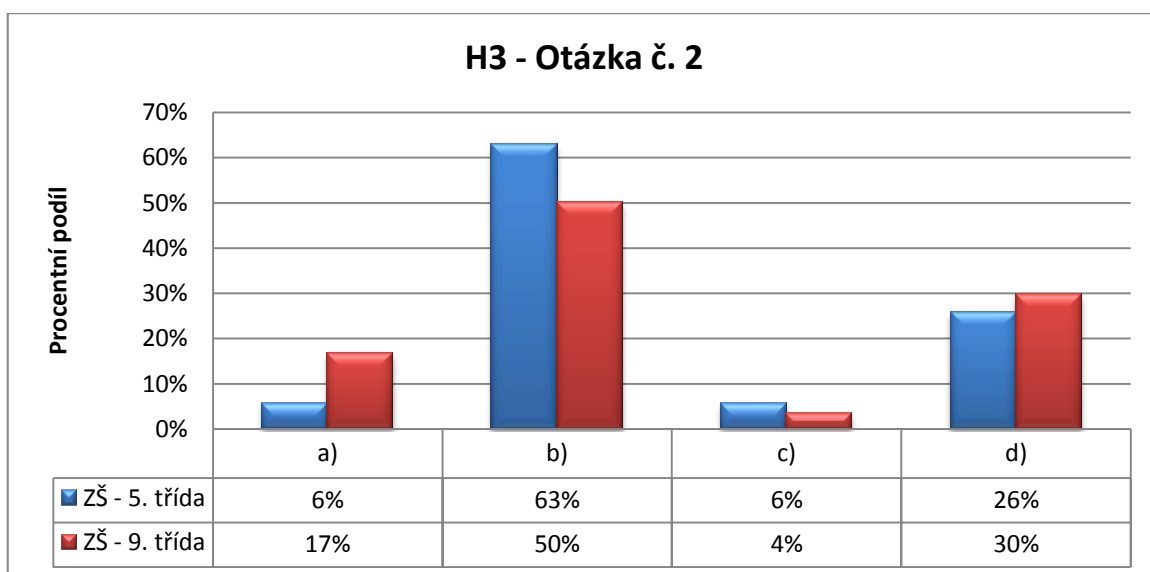
Hypotéza 3:

Rodiče nevěnují dostatečnou pozornost dopravně bezpečnostní výchově a nevytvářejí vhodné podmínky pro rozvoj dopravně bezpečnostní výchovy v rámci rodinného prostředí (i přes obrovský potenciál této formy výchovy).



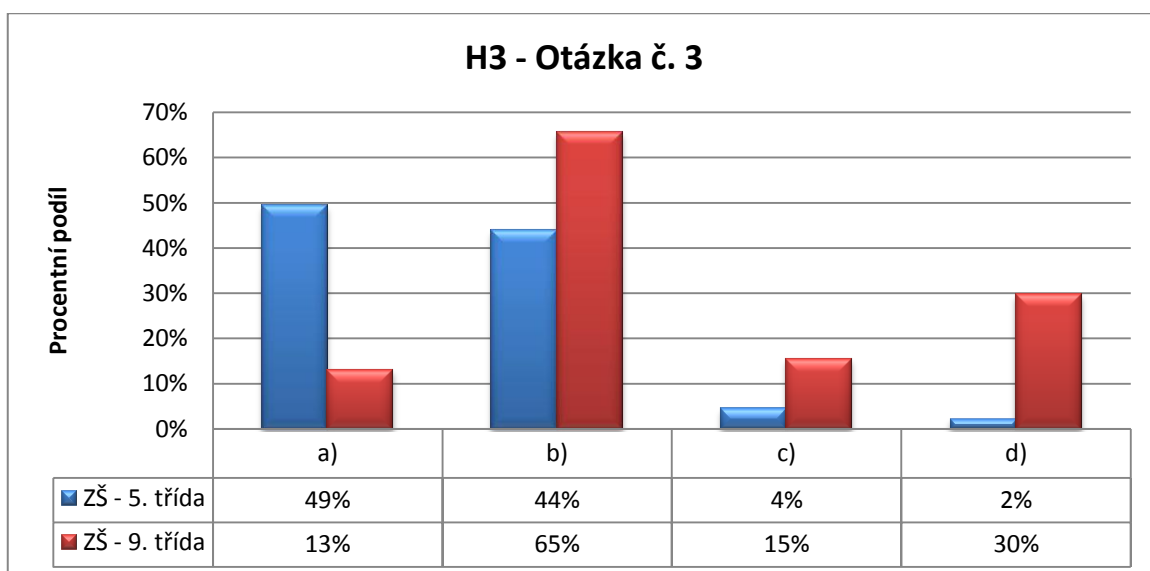
Graf č. 59 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 1.

Na otázku kdo nebo co má nebo měl na tvoji dopravně bezpečnostní výchovu největší podíl, zvolilo 62 % žáků 5. tříd a 57 % žáků 9. tříd základních škol možnost *a) - Rodiče*, což byly největší podíly z obou dotazovaných skupin respondentů.



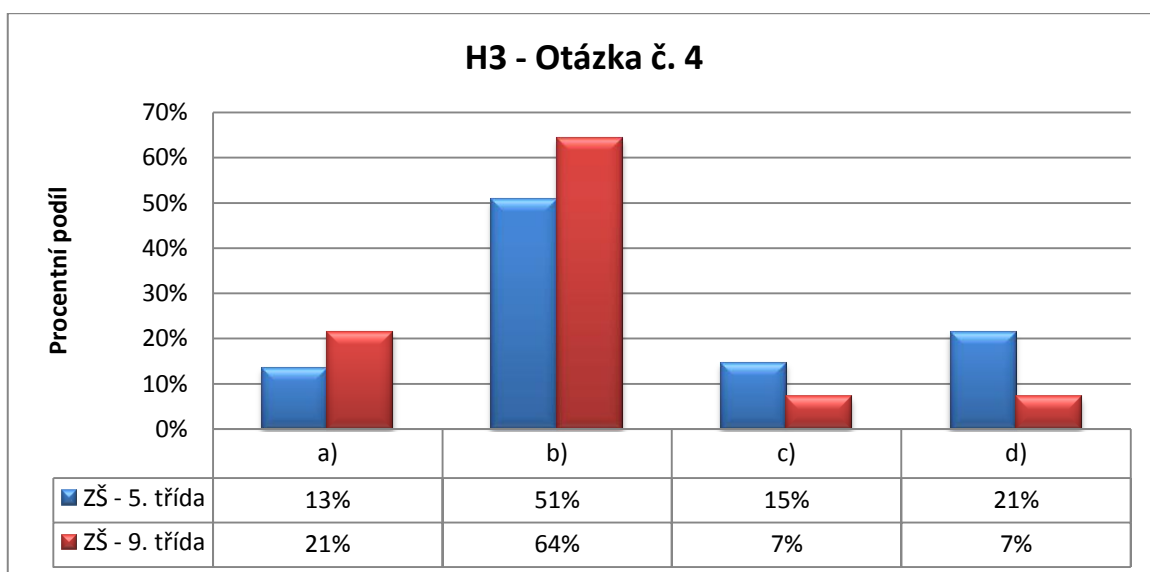
Graf č. 60 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 2.

U druhé otázky, kde a s kým, by jsi se chtěl(a) učit bezpečnému pohybu po pozemních komunikacích obě skupiny respondentů nejčastěji zvolili možnost *b) - Na dopravním hřišti s policisty*, a to 63 % podílem žáci 5. tříd a 50 % podílem žáci 9. tříd základních škol.



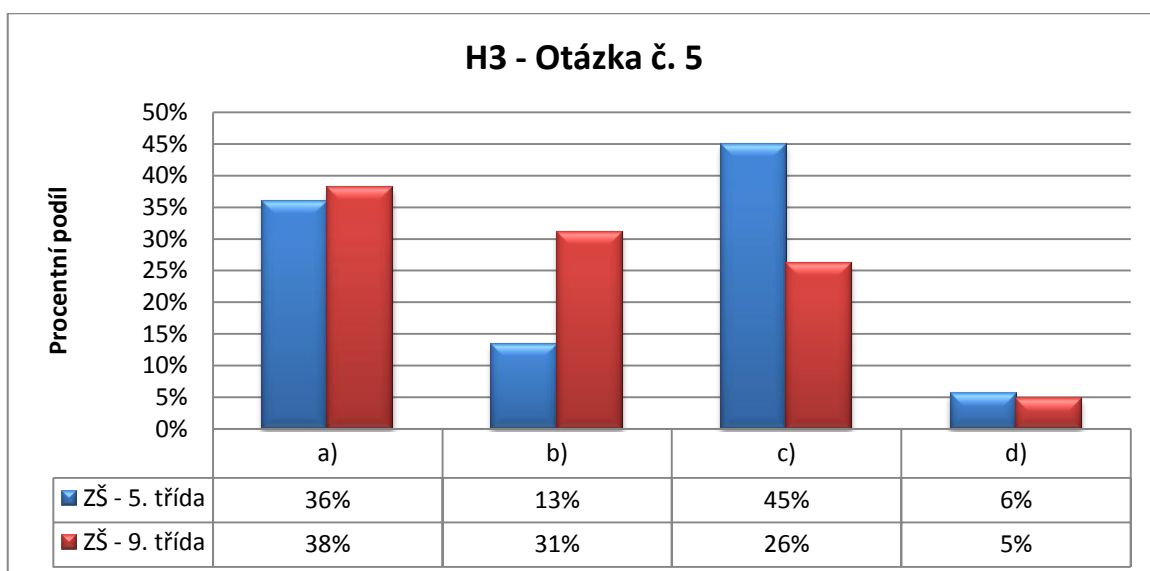
Graf č. 61 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 3.

Na subjektivní otázku, zda je dotazovaný(á) spokojen(á) s rozsahem a kvalitou dopravně bezpečnostní výchovy obecně, se odpovědi skupiny žáků 5. tříd lišily 49 % podílem možnosti *a) - Jsem zcela spokojen(a)* od skupiny žáků 9. tříd s 65 % podílem možnosti *b) - Jsem celkem spokojen(a)*.



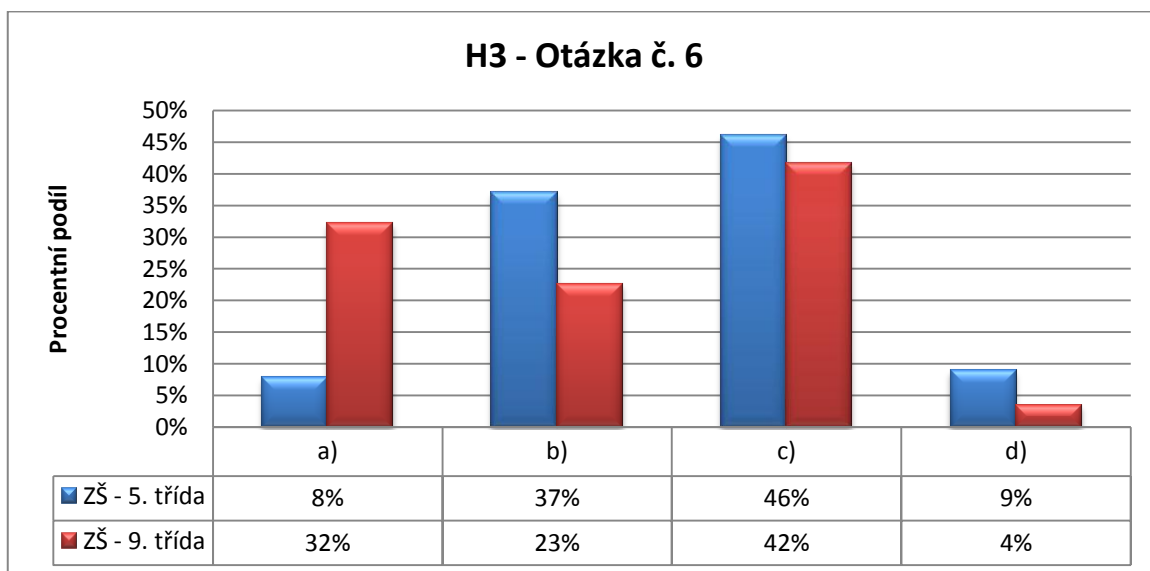
Graf č. 62 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 4.

Ve čtvrté otázce, která se de facto dotazovala, v jakém časovém intervalu doma rodiče hovoří se svými dětmi o zásadách bezpečného chování na pozemních komunikacích, se žáci 5. tříd i žáci 9. tříd nejčastěji přiklonili k možnosti *b) - Občas o tom mluvíme*. První skupina s 51 % podílem a druhá skupina s 64 % podílem odpovědí.



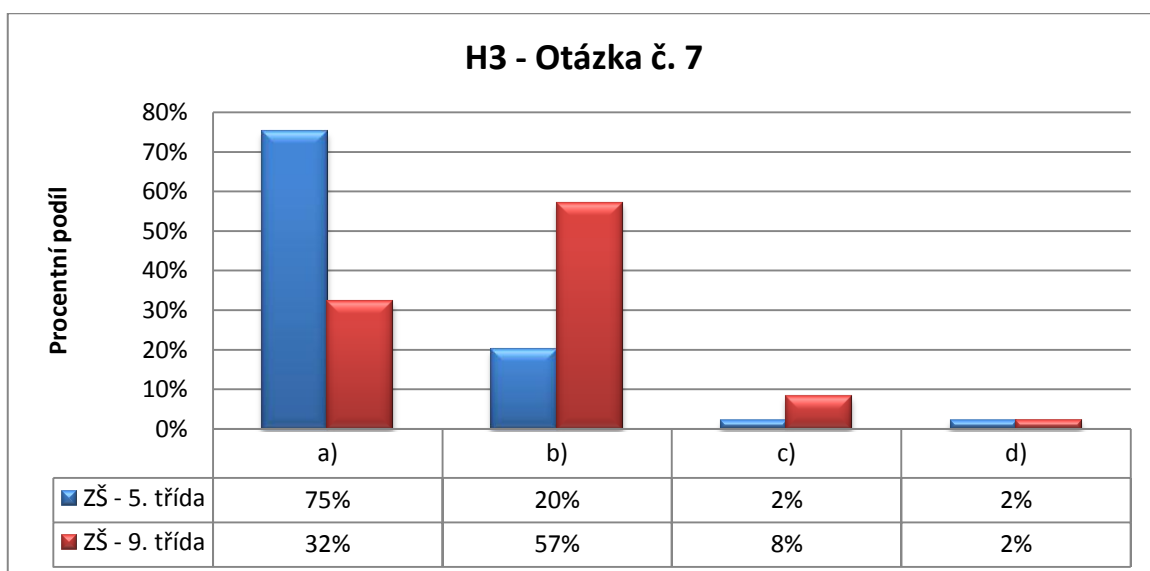
Graf č. 63 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 5.

V páté otázce, ve které byli děti a mládež dotazováni na to, zda byli (a případně jak často) na dopravním hřišti, se zvolené odpovědi lišily. Žáci 5. tříd nejčastěji volili z 36 % možnost a) - *Ano, již několikrát*, naproti tomu žáci 9. tříd volili možnost c) - *Ano, ale pouze jednou nebo dvakrát*, s nezanedbatelným podílem 45 %.



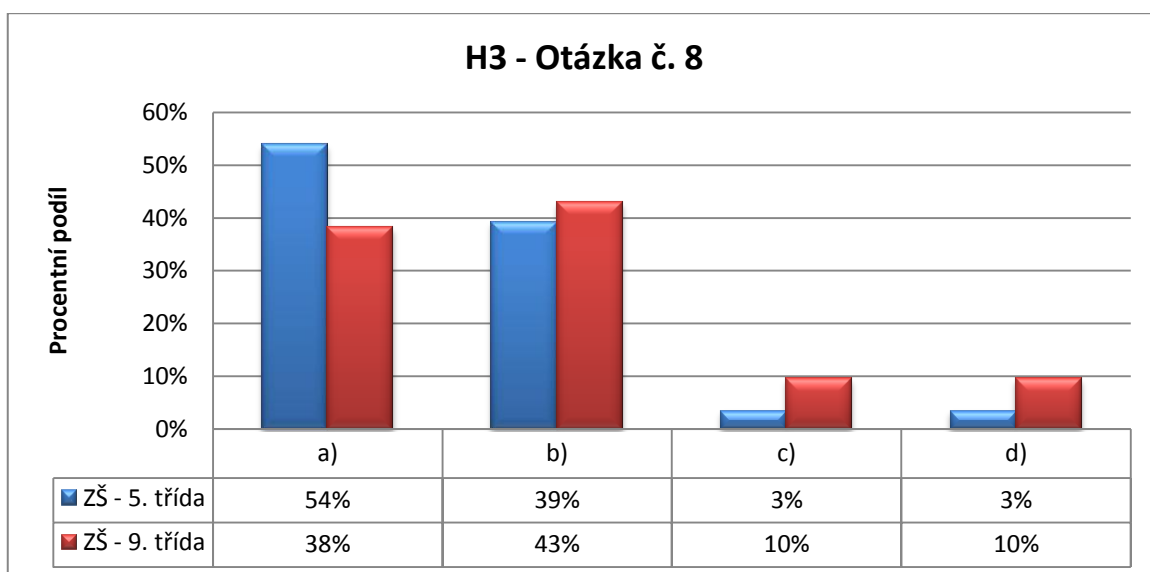
Graf č. 64 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 6.

U otázky, dohlíží-li rodiče na to, jestli děti a mládež používají ochranné reflexní prvky na kole a oblečení, zvolilo 46 % žáků 5. tříd a 42 % žáků 9. tříd základních škol možnost c) - *Občas*, což byly největší podíly z obou dotazovaných skupin.



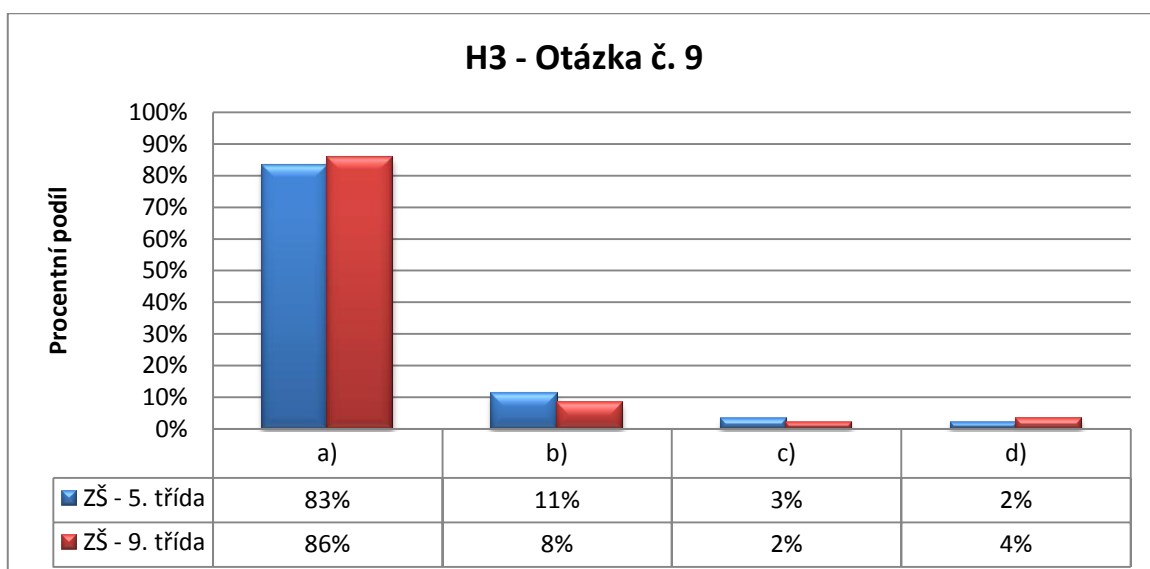
Graf č. 65 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 7.

Na důležitou otázku, zda-li mají děti svou cyklistickou ochrannou přilbu a používají-li ji při jízdě na kole, se odpovědi skupiny žáků 5. tříd lišila 75 % podílem možnosti a) - *Ano, při každé jízdě ji mám řádně nasazenou a připevněnou na hlavě*, od skupiny žáků 9. tříd s 57 % podílem možnosti b) - *Ano, ale nevyužívám ji při každé jízdě*.



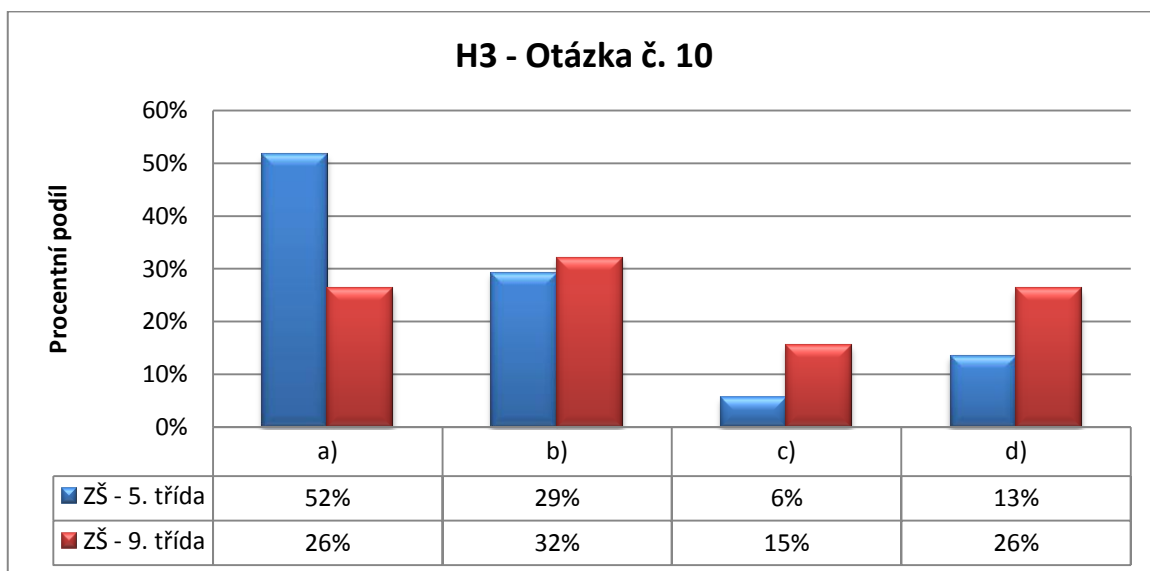
Graf č. 66 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 8.

Otázka číslo osm, zjišťovala technický stav jízdních kol, přesněji řečeno přítomnost povinné výbavy na jízdních kolech dětí a mládeže. Děti 5. tříd zvolili možnost a) - *Ano, na mém kole je veškerá povinná výbava* s 54 % podílem této odpovědi. Mládež 9. tříd v tomto případě zvolila možnost b) - *Ne, na mém kole není kompletní povinná výbava* s 43 % podílem všech odpovědí.



Graf č. 67 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 9.

Devátá otázka se týkala přímého ovlivňování dětí a mládeže chováním jejich nejbližších při jízdě automobilem. Otázka zjišťovala, poutají-li se rodiče, prarodiče nebo sourozenci při jízdě v autě bezpečnostním pásem. V drtivé většině odpovědí obou skupin respondentů byla zvolena možnost a) - *Ano, a to vždy před jízdou*. Žáci 5. tříd tuto možnost zvolili v 83 % a žáci 9. tříd v 86 % odpovědí.



Graf č. 68 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 10.

Na poslední otázku, která doslova zněla: „*Pokud si všimneš, že tvoji rodiče nebo prarodiče při chůzi či jízdě porušují pravidla*“, zvolili žáci 5. tříd možnost a) - *Upozorním je na jejich chyby a přeji si, aby to již nikdy neopakovali* z 52 % a žáci 9. tříd zvolili možnost b) - *Upozorním je na jejich chyby, ale dál se těmito věcmi nezabývám* z 32 %.

Z výše uvedených dat vyplývá, že přítomnost dětí na dopravních hřištích není příliš častá. Poměrně zajímavým překvapením je přání drtivé většiny dětí a mládeže učit se bezpečnému pohybu na pozemních komunikacích s příslušníky Policie ČR na dopravních hřištích.

Pozitivní trend lze zaznamenat v chování rodičů či prarodičů při jízdě automobilem, při níž se dle sdělení dětí, poutají bezpečnostním pásem vždy před každou jízdou, což děti jistě velmi dobře ovlivňuje v jejich přístupu k využívání zádržných systémů.

Na dopravně bezpečnostní výchovu mají dle sdělení dětí největší podíl jejich rodiče, což potvrzuje předpoklad, že děti jsou primárně ve svém chování nejvíce ovlivňovány především rodiči. Tento fakt ostře kontrastuje s tím, že většina rodičů hovoří se svými dětmi o zásadách bezpečného chování na pozemních komunikacích pouze občas, což je zcela nedostačující. Velmi závažnou skutečností je pouze občasné dohlížení rodičů na používání reflexních prvků na oblečení či jízdním kole svých dětí. Velké procento mládeže nemá, dle svého vyjádření, na svém jízdním kole povinnou výbavu a nepoužívá ochrannou cyklistickou přilbu při každé jízdě.

Celkovým shrnutím výsledků části B dotazníku lze konstatovat, že rodiče dostatečně nevěnují pozornost dopravně bezpečnostní výchově svých dětí a nevyužívají tímto plně značný potenciál „rodinné“ dopravně bezpečnostní výchovy. S přihlédnutím k výše uvedeným skutečnostem může být učiněn závěr, že **hypotéza 3 byla potvrzena.**

5 Metodické pomůcky

Poslední kapitola obsahuje návrh metodických pomůcek, které mohou být účinnými nástroji pro zefektivnění dopravně bezpečnostní výchovy dětí a mládeže - Zásady a pravidla nezbytná pro bezpečný pohyb po pozemních komunikacích. Případně by se mohly stát vhodnými podpůrnými prostředky k prohlubování a zdokonalování již získaných znalostí a vědomostí z oblasti bezpečného pohybu na pozemních komunikacích - Edukativní desková hra. Nelze nikdy zapomínat na to, že i v případě dopravně bezpečnostní výchovy je potřeba v dětech vzbudit zájem o problém a aktivovat tak jejich myšlení, kreativitu a emoce. Jednoduše řečeno aktivovat jejich levou i pravou hemisféru mozku.⁵⁰

5.1 Zásady a pravidla nezbytná pro bezpečný pohyb po pozemních komunikacích

Na pozemních komunikacích platí pravidla silničního provozu, která vychází z platných zákonů a vyhlášek. Tento systém právních předpisů je značně rozsáhlý a relativně nepřehledný pro běžného rodiče-vychovatele. Základní pravidla, vztahující se k pohybu chodce na pozemních komunikacích, jsou často hluboce skryta v jednotlivých ustanoveních těchto právních předpisů. Pro potřeby rodičů a podporu jejich dopravně výchovného úsilí v prostředí rodiny jsou níže uvedeny primární zásady a pravidla pro bezpečný pohyb jejich dětí na pozemních komunikacích. Tyto pravidla nejsou doslovným zněním těchto právních norem, ale jsou spíše soupisem doporučení, při jejichž dodržování se může dramaticky zvýšit bezpečnost dětí a mládeže na pozemních komunikacích.

Obecně platné zásady při pohybu na pozemních komunikacích:

- Poskytnutí dobrého příkladu dospělými, především však rodiči dětí a mládeže - respektování světelného signalizačního zařízení, správné přecházení vozovky na značených přechodech pro chodce nebo přehledných místech pro přecházení, opatrná defenzivní jízda, vyhýbání se rizikovým a kolizním místům a situacím v provozu na pozemních komunikacích.

⁵⁰ Heinrichová, J. *Bezpečná cesta do školy: projekt pro dopravní výchovu dětí*. Brno, 2006. s. 42.

- Pozor na přecházení na značených přechodech pro chodce, řidič vozidla je povinen dát přednost chodci, nejde však o tzv. absolutní přednost – přejít po přechodu pro chodce lze jen za předpokladu, že řidič nebude nucen náhle změnit směr ani rychlost jízdy.
- Důsledné nošení a řádné upevnění cyklistické přilby na hlavě při jízdě na jízdním kole, kontrola technického stavu a povinné výbavy jízdního kola, zejména pak funkčnost osvětlení a účinnost brzd.
- Používání pestrých, výrazných barev oblečení a doplňků s retroreflexními prvky.
- Řádné používání zádržných systémů při jízdě automobilem, tj. povinné užívání bezpečnostních pásů u všech pasažérů, vedených přes boky a klíční kost, nikdy přes krk nebo v podpaží, a dále používání „autosedaček“ pro děti mladší 12 let a menší 150 cm.

Zásady bezpečného přecházení vozovky:

- Zvol si bezpečné, tj. přehledné místo k přecházení vozovky.
- Zastav se na okraji chodníku nebo na krajnici a čekej na vhodný čas k bezpečnému přechodu vozovky.
- Rozhlédni se podle pravidla, které zní: 3x se rozhlédni: vlevo, vpravo, vlevo a pokud nejede žádné vozidlo rychle přejdi vozovku!
- Bezpečně přecházet znamená po celou dobu přecházení sledovat dopravu, rozhlížet se a také naslouchat!
- Důležité je dodržovat zásadu **vidět a být viděn!**

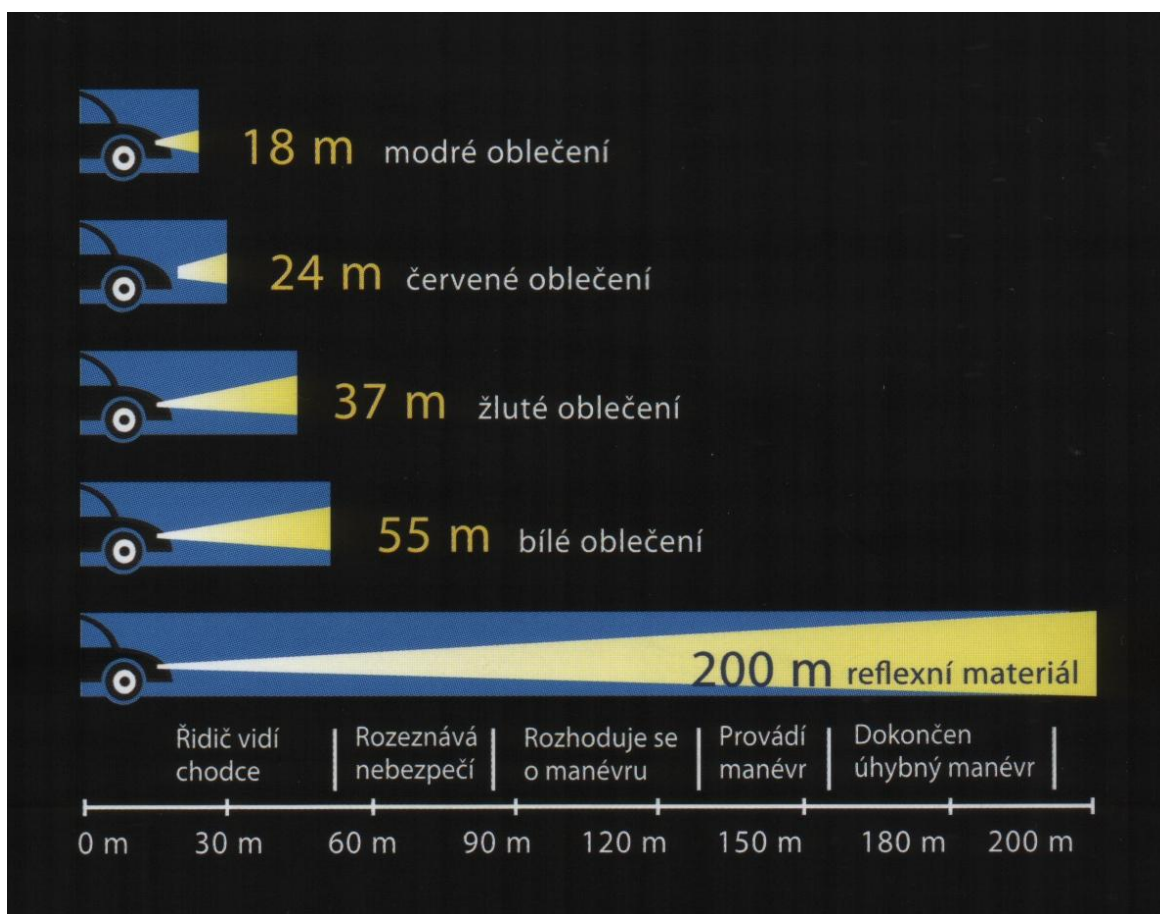
Na přechodu pro chodce si počínej tak:

- Aby měl řidič vozidla šanci bezpečně zastavit vozidlo před přechodem pro chodce!
- Na přechod pro chodce (vozovku) vstupuj, až když všechna vozidla bezpečně zastaví, nikdy nevcházej a nevbíhej před jedoucí vozidla!

Zásada vidět a být viděn:

- Viditelnost lze zvýšit vhodnou barvou oblečení a doplňky z fluorescenčních nebo retroreflexních materiálů. Téměř 1/3 dopravních nehod za účasti dětí a mládeže se stane ve dne za zhoršené viditelnosti.
- Fluorescenční materiály zvyšují viditelnost za denního světla a za soumraku, ve tmě svou funkci a účinnost ztrácejí. Nejčastěji používanými barvami jsou jasně žlutá, zelená a oranžová.
- Retroreflexní materiály zvyšují viditelnost za tmy. Světlo odrážejí na vzdálenost až 200 m. Výrazně zvyšují viditelnost za tmy a za snížené viditelnosti. Retroreflexní materiál je za tmy vidět na téměř 4x větší vzdálenost než oblečení bílé barvy a na více než 10x větší vzdálenost než oblečení modré barvy.

Zvýšení viditelnosti chodců - Kampaň BESIP „Bud’te vidět, přežijete!“⁵¹



Obrázek č. 51 - Zvýšení viditelnosti chodců - Kampaň BESIP „Bud’te vidět, přežijete!“.

⁵¹ Dostupné z: http://www.ibesip.cz/449_Kampan-Budte-videt-prezijete [citováno 2012-03-03].

5.2 Návrh edukativní deskové hry

Charakterizovat hru obecně je velmi obtížné, z mnoha různých definic lze dojít k závěru, že hra je duševní či tělesná činnost, která má smysl sama o sobě (např. tím, že vychází z přirozenosti dítěte), nebo její smysl stojí mimo vlastní hru, a pak se stává prostředkem k dosažení jiných cílů (např. výchovných či vzdělávacích). Velmi důležitá jsou pravidla, která dodávají hře obtížnost a napětí.⁵²

Návrh edukativní deskové hry vychází z původní, nejznámější a s největší pravděpodobností také nejrozšířenější společenské-deskové hry Evropy - „Mensch ärgere Dich nicht“, tedy volně přeloženo z německého originálu „Člověče nezlob se“. Původní hra vznikla již roku 1910 a jejím autorem byl Josef Friedrich Schmidt.

Tato klasická hra posloužila jako základ pro návrh deskové hry zejména ze dvou důvodů:

- 1) Srozumitelnost a jednoduchost základních pravidel hry „Člověče nezlob se“, je desítkami let hraní prověřenou platformou vhodnou pro jakoukoliv věkovou skupinu.
- 2) Plán hry „Člověče nezlob se“ je ve své jednoduchosti velice vhodnou platformou pro další využití, zejména pro kombinaci s další doplňkovou či nadstavbovou částí.

Rozpracovaná desková hra je kombinací již zmíněné deskové hry „Člověče nezlob se“ a sady herních karet, které obsahují otázky, vztahující se k provozu na pozemních komunikacích (zaměřených především na bezpečný pohyb dětí a mládeže v dopravním prostoru).

Mírná modifikace plánu hry „Člověče nezlob se“ spočívá v označení šesti polí (pozic) na herním plánu písmenem K-karta. Označená pole mají přímou souvislost s vyhrazeným prostorem uprostřed herního plánu označeným taktéž písmenem K (karta) a s již zmíněnou sadou herních karet označených na své rubové straně písmenem K (karta). Otázky uvedené na lícové straně herních karet se vztahují, jak již bylo výše uvedeno, k dopravně bezpečnostní problematice pohybu na pozemních komunikacích a byly de facto převzaty z „Tematického plánu dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol“, vydaným Ministerstvem dopravy BESIP.⁵³ Tyto otázky byly záměrně vybrány pro možnost prohlubování a procvičování vědomostí a znalostí již získaných při výuce na dopravním hřišti či ve školním prostředí. Správně zvolená odpověď na dané otázky znamená pro hráče jisté zvýhodnění, naopak chybná odpověď znamená znevýhodnění ve formě sankce.

⁵² Němec, J. *Edukativní význam hry a zážitku v postmoderní společnosti*. Brno, 2002. s. 96-97.

⁵³ Dostupné z:

<http://www.ibesip.cz/files/=880/Tematicky-plan.pdf> [citováno 2012-04-09].

Možné výhody:

- hráč hází jedenkrát znovu,
- hráč může do hry nasadit novou figurku,
- hráč se posune libovolnou figurkou o šest polí vpřed,
- hráč hází třikrát znovu apod.

Možné sankce:

- hráč se jedno kolo zdrží,
- hráč vrátí figurku zpět na startovací pole své barvy,
- hráč se zdrží dvě kola,
- hráč vrátí figurku zpět do zásobního kroužku apod.

Velkou výhodou zvoleného systému hracích karet je možnost snadno modifikovat otázky s přihlédnutím k věku dětí a mládeže či legislativních změn, týkajících se provozu na pozemních komunikacích. Výhodou je také možnost využití prakticky neomezeného počtu otázek. Návrh herního plánu, pravidel hry a hracích karet obsahuje příloha A.

Procvičování a prohlubování znalostí a vědomostí v přirozeném rodinném prostředí, ale také v prostředí zájmových kroužků a školních družin za pomoci edukativní deskové hry, může pozitivně ovlivnit připravenost dětí a mládeže na situace v dopravním prostoru a v budoucnu možná také přispět ke snížení dopravní nehodovosti a zlepšení celkové situace na našich pozemních komunikacích.

Závěr

Doprava zasahuje do života každého člověka, již od nejtělejšího dětství se každý člověk setkává se silničním provozem. Je proto třeba děti již od malička připravovat na bezpečný pohyb na pozemních komunikacích. Prostřednictvím dopravně bezpečnostní výchovy by si děti měly vytvořit základní návyky potřebné pro účast v silničním provozu a měly by pochopit nutnost znát a dodržovat pravidla silničního provozu.

Základy dopravně bezpečnostní výchovy se vytvářejí v rodině. Není pochyb, že rodiče hrají dominantní roli při budování postojů dítěte, jsou dětem vzorem i příkladem (v kladném i záporném smyslu). Zapojení rodičů do problematiky dopravně bezpečnostní výchovy je v současné době nedostatečné. Je třeba rodiče co nejvíce začlenit a zapojit do výchovně-vzdělávacího procesu a nepřímo tak zajistit větší "časovou dotaci" věnovanou dopravně bezpečnostní výchově.

Na základy dopravně bezpečnostní výchovy, položené v rodinném prostředí, navazují předškolní a školní zařízení. Velkým problémem je zde však již zmíněná, ve školním prostředí, velmi omezená hodinová dotace, která neumožňuje se této problematice dostatečně věnovat. Je nutné si položit otázku, zda by nebylo vhodnější dopravně bezpečnostní výchovu primárně pojímat jako samostatný předmět, či ponechat učivo s touto tematikou začleněno do jednotlivých předmětů (jak je tomu v současnosti). Teoretická a praktická část výuky by měla být vyvážená, v nižších ročnících by bylo vhodné nezabíhat do zbytečných teoretických detailů, nýbrž preferovat praktický výcvik. Při výuce teoretické části je nutné využívat vhodné a názorné prostředky, praktická část výuky by měla probíhat co možná nejčastěji na dětských dopravních hřištích (což není v současné době pravidlem). Získané dovednosti a znalosti je také třeba rozvíjet, neopakovat stále již procvičenou látku, ale naopak kompetence prohlubovat a navázat na ně dalšími informacemi.

Rodiče a učitelé jsou považováni za hlavní poskytovatele znalostí a dovedností v oblasti dopravně bezpečnostní výchovy. Důležité je však také nezapomínat na další subjekty, jež mohou tuto výchovu vhodně doplnit, oživit a zefektivnit. Jedná se především o policejní složky, dopravní podniky, pracovníky Červeného kříže, prodejce motorových vozidel, Autoklub ČR, pracovníky dopravních úřadů apod.

Dopravně bezpečnostní výchova bývá zaměřena na získání znalostí a dovedností v oblasti vhodného chování v individuální silniční dopravě (jež patří k nejnebezpečnějším). Jelikož se ale každý z nás denně setkává i s jinými druhy dopravy (např. veřejná hromadná doprava), je třeba znát i příslušnou legislativu, je třeba umět si naplánovat čas, trasu a způsob

dopravy a také si uvědomit, že omezené používání motorových dopravních prostředků má pozitivní dopad na životní prostředí apod. Dopravně bezpečnostní výchova by tedy mohla být o tyto aspekty rozšířena. Děti a mládež by měli být vedeni k tomu, že ostatní druhy dopravy mohou být levnější, rychlejší, ekologičtější a bezpečnější alternativou individuální motorizované dopravy.

Cílem dopravně bezpečnostní výchovy je tedy děti a mládež naučit bezpečnému chování v silničním provozu, správnému vyhodnocování dopravních situací, předvídání rizik a vytváření potřebných návyků do budoucna. Důležité je také děti naučit vážit si nejen svého života, ale i života druhých a chránit je.

Resumé

Bakalářská práce je zaměřena na dopravně bezpečnostní výchovu dětí a mládeže v České republice. Práce obsahuje dvě části, část teoretickou a část praktickou.

První kapitola pojednává o provozu na pozemních komunikacích. Obsahuje dva oddíly, z nichž první se zabývá historickým přehledem dopravy obecně a druhý seznamuje s nejdůležitějšími právními normami, vztahujícími se k provozu na pozemních komunikacích.

Druhá kapitola se zabývá problematikou dopravních nehod. Ve čtyřech oddílech nejprve seznamuje se statistikou dopravní nehodovosti, následně se zabývá příčinami dopravních nehod chodců a cyklistů, poté následky dopravních nehod a v závěru kapitoly je uveden přehled viníků dopravních nehod.

Třetí kapitola pojednává o samotné dopravně bezpečnostní výchově. Čtyři oddíly postupně představují historický vývoj dopravně bezpečnostní výchovy, teorii výchovy a učení, vývojová stádia a ontogenezi člověka a závěrečný oddíl kapitoly pojednává o koncepci dopravně bezpečnostní výchovy v České republice a vybraných zemích Evropy.

Čtvrtá kapitola je již součástí praktické části a je věnována samotnému dotazníkovému šetření a výsledkům dopravně bezpečnostní výchovy. Ve svých čtyřech oddílech uvádí cíl a hypotézy dotazníkového šetření, popis metody a provedení dotazníkového šetření, zpracování dat a prezentaci výsledků, závěrem předkládá vyhodnocení výsledků a konfrontaci výsledků s hypotézami.

Pátá kapitola obsahuje metodické pomůcky, které mohou být vhodnými podpůrnými prostředky pro usnadnění a zefektivnění dopravně bezpečnostní výchovy dětí a mládeže v mimoškolním prostředí, zvláště pak v prostředí rodinném.

Anotace

Bakalářská práce je zaměřena na Dopravně bezpečnostní výchovu dětí a mládeže v České republice. Práce je složena ze dvou částí, části teoretické a části praktické. První kapitola pojednává o provozu na pozemních komunikacích. Druhá kapitola je věnována problematice dopravních nehod. Třetí kapitola je zaměřena na samotnou dopravně bezpečnostní výchovu. Čtvrtá kapitola je již součástí praktické části a je věnována samotnému dotazníkovému šetření a výsledkům dopravně bezpečnostní výchovy. Poslední kapitola obsahuje metodické pomůcky, jež mohou být vhodnými podpůrnými prostředky pro zefektivnění dopravně bezpečnostní výchovy dětí a mládeže. Cílem práce je přiblížit problematiku dopravně bezpečnostní výchovy dětí a mládeže v České republice nejen úzce specializované skupině odborníků, ale také široké laické veřejnosti.

Klíčová slova

Doprava, pozemní komunikace, dopravní nehoda, statistika dopravních nehod, příčiny a následky dopravních nehod, dopravně bezpečnostní výchova, děti a mládež.

Anotation

This thesis deals about traffic safety education on children and youth in the Czech Republic. This work contains of theoretical and practical part. The first chapter deals about the traffic on roads. The second chapter devotes to the issues of traffic accidents. The third chapter is focused on traffic safety education. The fourth chapter forms part of the practical part and is devoted to a questionnaire survey and results of traffic safety education. The last chapter contains some methodological tools that may be useful supporting means for more effective traffic safety education of children and youth. The aim is to bring near the issues of traffic safety education of children and youth in the Czech Republic, not only for specialized groups of experts, but also to broad laical public.

Key words

Transport, traffic on the road, traffic accident, road accidents statistics, reasons and consequences of traffic accidents, traffic safety education, children and young people.

Seznam použitých pramenů a literatury

Zákony:

- [1] Ustanovení § 47 odst. 1, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších změn a doplnění.

Monografické publikace (knihy):

- [2] BIRKENBIHLOVÁ, V. *Piliny v hlavě?* 25. vyd. Hradec Králové: Svítání, 1996. 186 s. ISBN 80-901788-4-7.
- [3] HEINRICHOVÁ, J. *Bezpečná cesta do školy: projekt pro dopravní výchovu dětí.* 1. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2006. 76 s. ISBN 80-86502-32-5.
- [4] HEINRICHOVÁ, J., STRÁNSKÁ, I., WINKLEROVÁ, M. *Metodika pro výuku dopravních značek.* In. Výběr dopravních značek pro chodce a cyklisty. 1. vyd. Praha: Ministerstvo dopravy, 2006.
- [5] KELLER, J. *Úvod do sociologie.* 5. vyd. Praha: Sociologické nakladatelství, 2004. 204 s. ISBN 978-80-86429-39-7.
- [6] KERN, H., MEHLOVÁ, CH., NOLZ, H., PETER, M., WINTERSPERGEROVÁ, R. *Přehled psychologie.* 3. vyd. Praha: Portál, 2006. 287 s. ISBN 80-7367-121-2.
- [7] LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy.* 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
- [8] MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie.* 1. vyd. Praha: Milpo media, 2009. 159 s. ISBN 978-80-87040-14-0.
- [9] NĚMEC, J. *Edukativní význam hry a zážitku v postmoderní společnosti.* In Studie z teorie a metodiky výchovy. 1. vyd. Brno: Katedra pedagogiky pedagogické fakulty MU: MSD, 2002. 155 s. 80-86633-00-4.
- [10] PAVLÍČEK, K. *Policejně dopravně bezpečnostní činnost z teoretického a vývojového hlediska.* 1. vyd. Praha: Policejní akademie ČR, 2003. 118 s. ISBN 80-7251-140-8.
- [11] PÁVKOVÁ, J., HÁJEK, B., HOFBAUER, B., HRDLIČKOVÁ, V., PAVLÍKOVÁ, A. *Pedagogika volného času: teorie, praxe a perspektivy výchovy mimo vyučování a zařízení volného času.* 3. vyd. Praha: Portál, 2002. 231 s. ISBN 80-7178-711-6.
- [12] STOJAN, M. et al. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů.* Brno: MSD, 2008. 109 s. ISBN 978-80-7392-078-4.
- [13] ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě.* 1. vyd. Praha: Karolinum, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.
- [14] VÁGNEROVÁ, M. *Základy psychologie.* 1. vyd. Praha: Karolinum, 2007. 356 s. ISBN 978-80-246-0841-9.

Elektronické monografie, databáze, webové odkazy:

- [15] ASPI (verze 13+) - Systém pro práci s právními informacemi [online]. c2012 [citováno 2012-04-07].
Dostupné z: http://www.systemaspi.cz/Co_je_system_ASPI/Co_je_system_ASPI.html.
- [16] *Dopravní výchova v předškolním věku* [online]. c2012 [citováno 2012-02-23].
Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=455>.
- [17] *Evropská unie a bezpečnost silničního provozu* [online]. c2012 [citováno 2012-03-11].
Dostupné z: <http://www.studiotwist.eu/get.php?id=48>.
- [18] *How the UK's first fatal car accident unfolded* [online]. c2012 [citováno 2012-02-16].
Dostupné z: <http://www.bbc.co.uk/news/magazine-10987606>.
- [19] *Kampaň "Bud'te vidět, přežijete!"* [online]. c2012 [citováno 2012-03-03].
Dostupné z: http://www.ibesip.cz/449_Kampan-Budte-videt-prezijete.
- [20] *Materiály pro mateřské školy* [online]. c2012 [citováno 2012-02-28].
Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>.
- [21] *Materiály pro základní školy - II. stupeň* [online]. c2012 [citováno 2012-02-28].
Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/zs2-metodika-dopravni-vychovy.pdf>.
- [22] *Nicolas Cugnot* [online]. c2012 [citováno 2012-02-16].
Dostupné z: <http://www.nicolascugnot.com/eng.html>.
- [23] *Osmička - Základní škola, Československé armády 570, Frýdek-Místek* [online].
Dostupné z: <http://www.osmicka.cz/>.
- [24] *Prevence úrazů v dopravě* [online]. c2012 [citováno 2012-03-03].
Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/prevence-urazu-v-doprave.pdf>.
- [25] *Sept. 13, 1899: New Yorker Becomes First U.S. Pedestrian Killed by Car* [online]. c2012 [citováno 2012-02-16].
Dostupné z: <http://www.wired.com/thisdayintech/2011/09/0913first-us-pedestrian-killed-by-car/>.
- [26] *Statistika nehodovosti* [online]. c2012 [citováno 2012-02-23].
Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.
- [27] STOJAN, M. a kol. *Implementace dopravní výchovy do školních vzdělávacích programů*. 1. vyd. Brno: Katedra didaktických technologií PdF MU, 2006. ISBN 80-900915-4-7. [CD ROM].
- [28] *Tematický plán dopravní výchovy* [online]. c2012 [citováno 2012-04-09].
Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/files/=880/Tematicky-plan.pdf>.

- [29] *Učivo dopravní výchovy* [online]. c2012 [citováno 2012-02-23].
Dostupné z: <http://www.amavet.org/sites/default/files/dokumenty/dopravka/13.pdf>.
- [30] *Umíte vychovávat dítě?* [online]. c2012 [citováno 2012-02-23].
Dostupné z: <http://www.zaujmi.cz/spolecnost/deti/umite-vychovavat-dite/>.
- [31] *Výchova* [online]. c2012 [citováno 2012-02-23].
Dostupné z: <http://www.andromedia.cz/andragogicky-slovník/vychova>.
- [32] *Výchova dítěte v rodině* [online]. c2012 [citováno 2012-02-23].
Dostupné z: <http://www.psyx.cz/texty/vychova-ditete-rodina.php>.
- [33] *Vývoj dopravní výchovy* [online]. c2012 [citováno 2012-02-23].
Dostupné z: <http://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/32/32/texty/provalilova.pdf>.
- [34] *Základní škola a Mateřská škola Dolní Domaslavice* [online].
Dostupné z: <http://www.zsddomaslavice.cz/>.
- [35] *Základní škola národního umělce Petra Bezruče, Frýdek-Místek, tř. T. G. Masaryka 454*
[online].
Dostupné z: <http://www.1zsfm.cz/>.
- [36] *Základní škola Palkovice* [online].
Dostupné z: <http://palkovice.skolyfm.cz/>.

Seznam tabulek, grafů a obrázků

Tabulky:

- [1] Tabulka č. 1 - Porovnání počtu usmrcených osob v souvislosti s dopravní nehodou (2010-11).
- [2] Tabulka č. 2 - Porovnání počtu nehod a jejich následků za posledních 10 let.
- [3] Tabulka č. 3 - Přehled viníků dopravních nehod v roce 2011 v porovnání s rokem 2010.

Grafy:

- [1] Graf č. 1 - H1 Otázka č. 1, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [2] Graf č. 2 - H1 Otázka č. 2, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [3] Graf č. 3 - H1 Otázka č. 3, část A dotazníku, správná odpověď možnost d).
- [4] Graf č. 4 - H1 Otázka č. 4, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [5] Graf č. 5 - H1 Otázka č. 5, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [6] Graf č. 6 - H1 Otázka č. 6, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [7] Graf č. 7 - H1 Otázka č. 7, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [8] Graf č. 8 - H1 Otázka č. 8, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [9] Graf č. 9 - H1 Otázka č. 9, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [10] Graf č. 10 - H1 Otázka č. 10, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [11] Graf č. 11 - H1 Otázka č. 11, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [12] Graf č. 12 - H1 Otázka č. 12, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [13] Graf č. 13 - H1 Otázka č. 13, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [14] Graf č. 14 - H1 Otázka č. 14, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [15] Graf č. 15 - H1 Otázka č. 15, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [16] Graf č. 16 - H1 Otázka č. 16, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [17] Graf č. 17 - H1 Otázka č. 17, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [18] Graf č. 18 - H1 Otázka č. 18, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [19] Graf č. 19 - H1 Otázka č. 19, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [20] Graf č. 20 - H1 Otázka č. 20, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [21] Graf č. 21 - H2 Otázka č. 1, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [22] Graf č. 22 - H2 Otázka č. 2, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [23] Graf č. 23 - H2 Otázka č. 3, část A dotazníku, správná odpověď možnost d).
- [24] Graf č. 24 - H2 Otázka č. 4, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [25] Graf č. 25 - H2 Otázka č. 5, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [26] Graf č. 26 - H2 Otázka č. 6, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [27] Graf č. 27 - H2 Otázka č. 7, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).

- [28] Graf č. 28 - H2 Otázka č. 8, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [29] Graf č. 29 - H2 Otázka č. 9, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [30] Graf č. 30 - H2 Otázka č. 10, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [31] Graf č. 31 - H2 Otázka č. 11, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [32] Graf č. 32 - H2 Otázka č. 12, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [33] Graf č. 33 - H2 Otázka č. 13, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [34] Graf č. 34 - H2 Otázka č. 14, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [35] Graf č. 35 - H2 Otázka č. 15, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [36] Graf č. 36 - H2 Otázka č. 16, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [37] Graf č. 37 - H2 Otázka č. 17, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [38] Graf č. 38 - H2 Otázka č. 18, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [39] Graf č. 39 - H2 Otázka č. 19, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [40] Graf č. 40 - H2 Otázka č. 20, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [41] Graf č. 41 - H3 Otázka č. 1, část B dotazníku.
- [42] Graf č. 42 - H3 Otázka č. 2, část B dotazníku.
- [43] Graf č. 43 - H3 Otázka č. 3, část B dotazníku.
- [44] Graf č. 44 - H3 Otázka č. 4, část B dotazníku.
- [45] Graf č. 45 - H3 Otázka č. 5, část B dotazníku.
- [46] Graf č. 46 - H3 Otázka č. 6, část B dotazníku.
- [47] Graf č. 47 - H3 Otázka č. 7, část B dotazníku.
- [48] Graf č. 48 - H3 Otázka č. 8, část B dotazníku.
- [49] Graf č. 49 - H3 Otázka č. 9, část B dotazníku.
- [50] Graf č. 50 - H3 Otázka č. 10, část B dotazníku.
- [51] Graf č. 51 - Hypotéza 1, vyhodnocení části A dotazníku - dopravní značení.
- [52] Graf č. 52 - Hypotéza 1, vyhodnocení části A dotazníku - chodec.
- [53] Graf č. 53 - Hypotéza 1, vyhodnocení části A dotazníku - cyklista.
- [54] Graf č. 54 - Hypotéza 1, vyhodnocení části A dotazníku - účastník provozu obecně.
- [55] Graf č. 55 - Hypotéza 2, vyhodnocení části A dotazníku - dopravní značení.
- [56] Graf č. 56 - Hypotéza 2, vyhodnocení části A dotazníku - chodec.
- [57] Graf č. 57 - Hypotéza 2, vyhodnocení části A dotazníku - cyklista.
- [58] Graf č. 58 - Hypotéza 2, vyhodnocení části A dotazníku - účastník provozu obecně.
- [59] Graf č. 59 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 1.
- [60] Graf č. 60 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 2.
- [61] Graf č. 61 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 3.
- [62] Graf č. 62 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 4.
- [63] Graf č. 63 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 5.

- [64] Graf č. 64 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 6.
- [65] Graf č. 65 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 7.
- [66] Graf č. 66 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 8.
- [67] Graf č. 67 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 9.
- [68] Graf č. 68 - Hypotéza 3, vyhodnocení části B dotazníku - otázka č. 10.

Obrázky:

- [1] Obrázek č. 1 - H1 Otázka č. 1, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [2] Obrázek č. 2 - H1 Otázka č. 2, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [3] Obrázek č. 3 - H1 Otázka č. 3, část A dotazníku, správná odpověď možnost d).
- [4] Obrázek č. 4 - H1 Otázka č. 4, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [5] Obrázek č. 5 - H1 Otázka č. 5, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [6] Obrázek č. 6 - H1 Otázka č. 6, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [7] Obrázek č. 7 - H1 Otázka č. 7, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [8] Obrázek č. 8 - H1 Otázka č. 8, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [9] Obrázek č. 9 - H1 Otázka č. 9, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [10] Obrázek č. 10 - H1 Otázka č. 10, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [11] Obrázek č. 11 - H1 Otázka č. 11, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [12] Obrázek č. 12 - H1 Otázka č. 12, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [13] Obrázek č. 13 - H1 Otázka č. 13, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [14] Obrázek č. 14 - H1 Otázka č. 14, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [15] Obrázek č. 15 - H1 Otázka č. 15, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [16] Obrázek č. 16 - H1 Otázka č. 16, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [17] Obrázek č. 17 - H1 Otázka č. 17, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [18] Obrázek č. 18 - H1 Otázka č. 18, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [19] Obrázek č. 19 - H1 Otázka č. 19, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [20] Obrázek č. 20 - H1 Otázka č. 20, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [21] Obrázek č. 21 - H2 Otázka č. 1, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [22] Obrázek č. 22 - H2 Otázka č. 2, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [23] Obrázek č. 23 - H2 Otázka č. 3, část A dotazníku, správná odpověď možnost d).
- [24] Obrázek č. 24 - H2 Otázka č. 4, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [25] Obrázek č. 25 - H2 Otázka č. 5, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [26] Obrázek č. 26 - H2 Otázka č. 6, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [27] Obrázek č. 27 - H2 Otázka č. 7, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [28] Obrázek č. 28 - H2 Otázka č. 8, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [29] Obrázek č. 29 - H2 Otázka č. 9, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).

- [30] Obrázek č. 30 - H2 Otázka č. 10, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [31] Obrázek č. 31 - H2 Otázka č. 11, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [32] Obrázek č. 32 - H2 Otázka č. 12, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [33] Obrázek č. 33 - H2 Otázka č. 13, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [34] Obrázek č. 34 - H2 Otázka č. 14, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [35] Obrázek č. 35 - H2 Otázka č. 15, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [36] Obrázek č. 36 - H2 Otázka č. 16, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [37] Obrázek č. 37 - H2 Otázka č. 17, část A dotazníku, správná odpověď možnost a).
- [38] Obrázek č. 38 - H2 Otázka č. 18, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [39] Obrázek č. 39 - H2 Otázka č. 19, část A dotazníku, správná odpověď možnost b).
- [40] Obrázek č. 40 - H2 Otázka č. 20, část A dotazníku, správná odpověď možnost c).
- [41] Obrázek č. 41 - H3 Otázka č. 1, část B dotazníku.
- [42] Obrázek č. 42 - H3 Otázka č. 2, část B dotazníku.
- [43] Obrázek č. 43 - H3 Otázka č. 3, část B dotazníku.
- [44] Obrázek č. 44 - H3 Otázka č. 4, část B dotazníku.
- [45] Obrázek č. 45 - H3 Otázka č. 5, část B dotazníku.
- [46] Obrázek č. 46 - H3 Otázka č. 6, část B dotazníku.
- [47] Obrázek č. 47 - H3 Otázka č. 7, část B dotazníku.
- [48] Obrázek č. 48 - H3 Otázka č. 8, část B dotazníku.
- [49] Obrázek č. 49 - H3 Otázka č. 9, část B dotazníku.
- [50] Obrázek č. 50 - H3 Otázka č. 10, část B dotazníku.
- [51] Obrázek č. 51 - Zvýšení viditelnosti chodců - Kampaň BESIP „Bud’te vidět, přežijete!“.

Seznam příloh

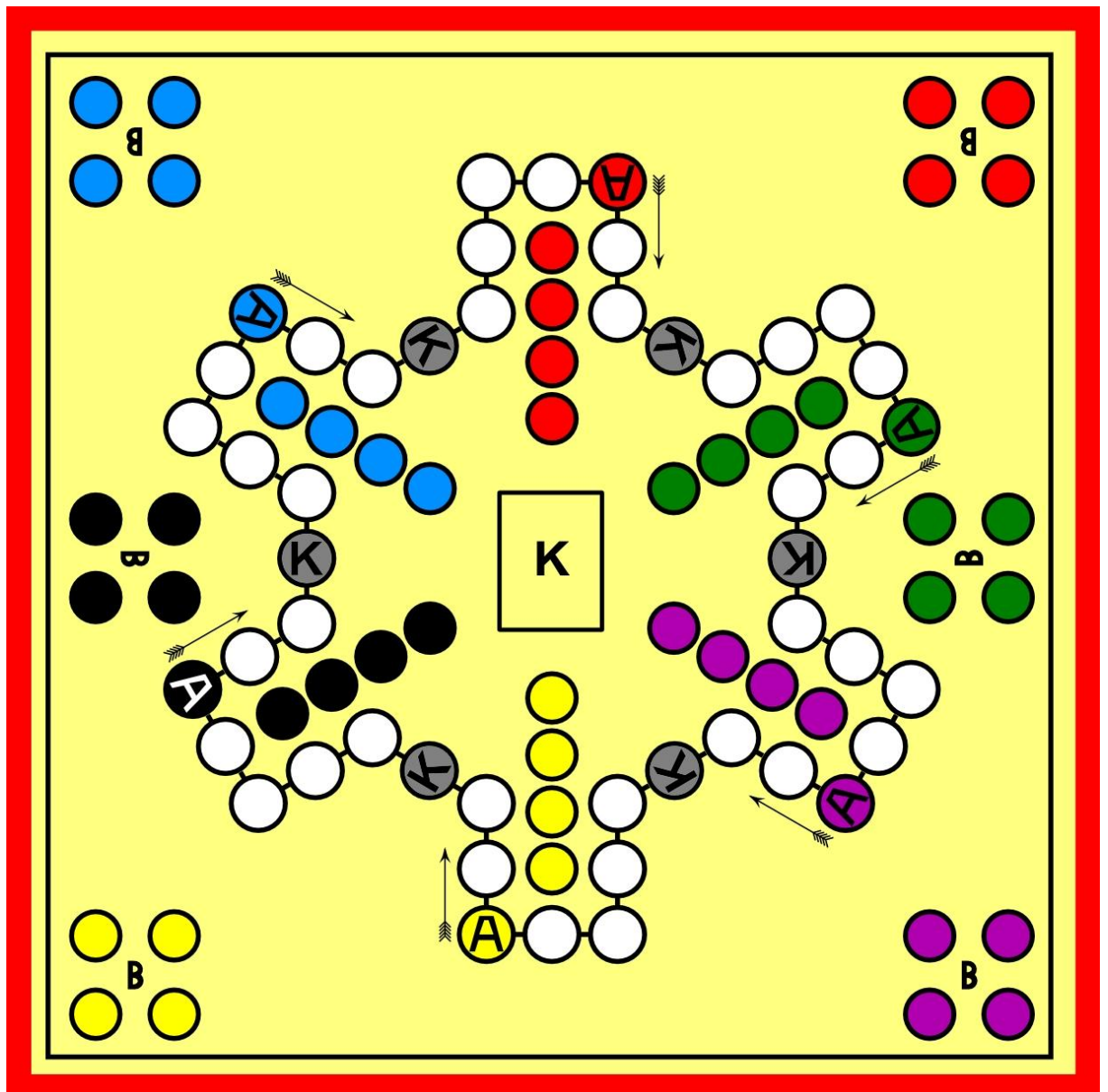
Příloha A Návrh edukativní deskové hry - herní plán, pravidla hry a hrací karty

Příloha B Dotazník pro děti 5. a 9. tříd základních škol

Příloha A

Návrh edukativní deskové hry - herní plán, pravidla hry a hrací karty

Návrh herního plánu:



Návrh pravidel hry:

Hra je určena pro dva až šest hráčů. Před počátkem hry si zvolí každý hráč svou barvu a dostane čtyři figurky této barvy. Zvolí se také ARBITR, který bude v průběhu hry vyhodnocovat odpovědi na otázky a bude rozhodovat o dalším postupu.

Každý hráč umístí své tři figurky na zásobní kroužky své barvy na okraji hracího plánu (označeno písmenem B) a jednu figurku umístí na startovací pole své barvy se šipkou, na hrací dráhu (označeno písmenem A). Sada hracích karet se umístí do vyhrazeného prostoru ve středu herního plánu lícem dolů (znění otázek). Úkolem každého hráče je projít se svými čtyřmi figurkami ve směru šipek celou hrací dráhu složenou ze 48-mi hracích polí a dovést své figurky do cílových polí své barvy, umístěných ve středu hracího plánu.

Hru začíná nejmladší hráč, ostatní hráči vstupují do hry v takovém pořadí, v jakém sedí za sebou za nejmladším hráčem ve směru chodu hodinových ručiček. Toto pořadí platí celou hru. Když je hráč na řadě, hodí jedenkrát kostkou a postoupí se svou libovolnou figurkou umístěnou ve hře ve směru šipek po hrací dráze o tolik polí, kolik bodů hodem kostkou dosáhl. Když hráč hodí kostkou šest bodů, hází ještě jednou, a figurkou umístěnou ve hře postoupí o tolik polí, kolik bodů součtem obou hodů dosáhl. Když hráč hodí kostkou šest bodů, může umístit další svou figurku ze zásobního kroužku (označeného písmenem B) na startovací pole své barvy na hrací dráhu (označené písmenem A). Pak hodí ještě jedenkrát kostkou a postoupí svou libovolnou figurkou umístěnou ve hře po hrací dráze o tolik polí, kolik bodů druhým hodem kostkou dosáhl. Pokud hráč postoupí na pole označené písmenem K (karta), obrátí ihned vrchní herní kartu označenou písmenem K (karta) a jednou ze tří nabízených odpovědí (správná je jen jedna odpověď) odpoví na otázku. Po zvolení odpovědi ARBITR zkontroluje správnost odpovědi v KLÍČI k herním kartám a určí zda-li byla odpověď správná či chybná. V případě správné odpovědi hráč získává výhodu, v případě chybné odpovědi následuje sankce. Výhody a sankce jsou uvedeny v KLÍČI k herním kartám. Hráč ve hře pokračuje podle pokynů ARBITRA.

Hráči se mohou dohodnout, že když hráč postoupí svou figurkou na hrací pole obsazené figurkou spoluhráče, musí se tato spoluhráčova figurka vrátit na svůj zásobní kroužek (označený písmenem B) a může pokračovat ve hře teprve tehdy, když její majitel získá hodem šest bodů. Cílové pole se může obsadit figurkou teprve tehdy, až hráč dosáhne hodem kostkou přesně tolik bodů, kolik jich ještě k dosažení určitého cílového pole potřebuje. Když dosáhne jiný počet bodů, než je k umístění figurky třeba, postoupí po hrací dráze jinou figurkou, anebo čeká na další hod kostkou. Hru vyhrává hráč, který první umístí všechny své figurky do svých cílových polí.

Návrh hracích karet (8 karet):

1. Cyklista před přechodem pro chodce je povinen:

- a) umožnit chodci, který je na přechodu nebo jej zřejmě hodlá použít, nerušené a bezpečné přejítí vozovky,
- b) vždy zastavit u každého přechodu označeného svíslou dopravní značkou,
- c) použít zvukového výstražného znamení, aby mu chodci uvolnili cestu.

3. Je-li cyklista předjížděn:

- a) musí vždy zpomalit,
- b) musí vždy zastavit na krajnici,
- c) nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit v předjíždění.

2. Cyklista je při jízdě mimo jiné povinen:

- a) stále držet řídítka oběma rukama,
- b) věnovat se plně řízení a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích,
- c) dbát na svou bezpečnost tím, že často zvoni.

4. Cyklista odbočující vlevo, musí dát přednost v jízdě:

- a) všem vozidlům jedoucím v obou směrech,
- b) jen protijedoucím tramvajím a motorovým vozidlům,
- c) všem protijedoucím motorovým a nemotorovým vozidlům, jezdcům na zvířeti, organizovaným útvarami chodců a tramvajím jedoucím v obou směrech.

7. Protijedoucí cyklisté se vyhýbají:

- a) podle vlastní úvahy vpravo nebo vlevo, vždy včas a v dostatečné míře,
- b) vlevo, včas a v dostatečné míře,
- c) vždy vpravo, včas a v dostatečné míře.

5. Při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci (silnici) na pozemní komunikaci (silnici) je cyklista povinen:

- a) dát přednost v jízdě mimo jiné všem vozidlům a jezdcům na zviřatech jedoucím po pozemní komunikaci (silnici),
- b) dát přednost jen vozidlům a jezdcům na zviřatech přijíždějícím zprava,
- c) dát přednost jen motorovým vozidlům jedoucím po pozemní komunikaci (silnici).

8. Vodorovnou dopravní značku „Podélná čára souvislá“:

- a) smí cyklista přejíždět jen při předjíždění,
- b) nesmí cyklista přejíždět, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění z takového místa na pozemní komunikaci (silnici),
- c) smí cyklista přejíždět kdykoliv, vodorovná dopravní značka platí jen pro řidiče motorových vozidel.

6. Cyklista, který vede jízdní kolo po pozemní komunikaci (silnici):

- a) musí užít levé krajnice nebo levého okraje vozovky jako chodec,
- b) musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky,
- c) užije levé nebo pravé krajnice podle svého uvážení.

Příloha B



Dotazník pro žáky 5. a 9. tříd základních škol

Chlapci a děvčata,

jsem studentem 3. ročníku Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně - IMS Bmo. V rámci zpracování své kvalifikační práce se na vás obracím s prosbou o vyplnění níže uvedeného dotazníku. Ujišťuji vás, že veškeré vaše odpovědi jsou zcela anonymní a budou využity pouze pro vypracování mé závěrečné práce. Vyplněný dotazník prosím odevzdejte svému učiteli. Děkuji za vaše odpovědi, a také za čas, který jste vyplnění tohoto dotazníku věnovali.

Chlapec/dívka:

Třída:

Škola:

Pracuj prosím samostatně !!!

Svou odpověď označ křížkem (vždy označ pouze jednu):

Část A

1) Jak budeš reagovat, když přijedeš na jízdním kole k této dopravní značce:



- a) Dám přednost v jízdě všem vozidlům, které přijíždějí po hlavní silnici
- b) Zastavím a dám přednost v jízdě všem vozidlům
- c) Dbám zvýšené opatnosti, na křižovatce však mám přednost v jízdě
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

2) Jak se zachováš, když přijedeš k této dopravní značce:



- a) Pojedu dál na kole a přijedu k opravně kol
- b) Tam, kde je tato značka umístěna dál nepojedu
- c) Na kole pojedu dál po stezce pro cyklisty
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

3) Co musíš udělat, když přijedeš na kole k této dopravní značce:



- a) Nesmím jet dál, zákaz vjezdu platí pro všechna vozidla
- b) Pojedu nerušeně dál, tato dopravní značka pro cyklisty neplatí
- c) Zastavím a dám přednost v jízdě všem vozidlům, které jedou z prava
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

4) Jak se zachováš, když přijedeš k této dopravní značce:



- a) Jedu po hlavní komunikaci, mám vždy přednost i před chodci na přechodu
- b) Jedu po vedlejší komunikaci a musím dát přednost ostatním vozidlům
- c) Jedu po hlavní komunikaci, mám přednost před ostatními vozidly
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

5) Jak budeš reagovat, když přijedeš k této dopravní značce:



- a) Pokud půjdu dál, přijdu na stezku pro chodce
- b) Nepůjdu dál, přechod pro chodce byl zrušen
- c) Nepůjdu dál, je to pro mne nebezpečné
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

6) Co musíš udělat, když přijdeš pěšky nebo přijedeš na kole k této dopravní značce?



- a) Za značkou půjdu pěšky nebo pojeďu na kole, ale ve správném pruhu
- b) Za značku nesmím vstoupit ani za ni jet na kole
- c) Za značkou půjdu pěšky nebo pojeďu na kole podle svého uvážení
- d) Myslím si, že žádná z předchozích odpovědí není správná

7) Při přecházení vozovky smím jako chodec:

- a) Přecházet jen na vyznačeném přechodu pro chodce
- b) Přecházet na dostatečně přehledném místě v nejkratším směru - kolmo
- c) Přecházet kdekoli na přehledném místě
- d) Jiná odpověď:

8) Tam, kde je podél pozemní komunikace chodník jen po její pravé straně (jedné straně):

- a) Půjdu při levém okraji vozovky, tak jako obvykle
- b) Můžu jít při pravém okraji vozovky, ale i po chodníku
- c) Půjdu vždy po chodníku, přestože se nachází po pravé straně
- d) Jiná odpověď:

9) Tam, kde je stezka pro chodce označena svislým dopravním značením:

- a) Můžu stezku pro chodce použít jako chodec
- b) Nemůžu stezku pro chodce použít vedu-li vedle sebe kolo
- c) Jako chodec musím stezku pro chodce použít
- d) Jiná odpověď:

10) Přecházím-li vozovku po přechodu pro chodce přes tramvajové koleje:

- a) Musí mi dát řidič tramvaje přednost
- b) Může mi dát řidič tramvaje přednost dle svého uvážení
- c) Řidič tramvaje mi nedává přednost
- d) Jiná odpověď:

11) Při jízdě na kolečkových bruslích po chodníku nebo po stezce pro chodce:

- a) Nikdy nesmím svoji jízdou omezovat chodce
- b) V nutném případě smím chodce ohrozit
- c) V žádném případě nesmím svoji jízdou ohrozit chodce
- d) Jiná odpověď:

12) Řádně na hlavě nasazenou a připevněnou cyklistickou přilbu při jízdě na kole:

- a) Musí používat každý bez ohledu na věk
- b) Musí použít cyklista mladší deseti let věku
- c) Musí použít cyklista mladší osmnácti let věku
- d) Jiná odpověď:

13) Která součást kola nepatří do povinné výbavy kola:

- a) Přední odrazka bílé barvy
- b) Dvě na sobě nezávislé účinné brzdy
- c) Blatníky
- d) Zadní odrazka červené barvy.

14) Před odbočením vlevo se jako cyklista:

- a) Řadím co nejdále vlevo v části vozovky určené pro můj směr
- b) Zařadím na vozovce vlevo nebo vpravo, podle hustoty provozu
- c) Vždy řadím nejbliže k pravému okraji vozovky
- d) Jiná odpověď:

15) Na pozemní komunikaci, mimo cyklostezky a obytné zóny, smím jezdit na kole:

- a) Samostatně od osmi let věku.
- b) Samostatně od deseti let věku.
- c) Samostatně od dvanácti let věku.
- d) Jiná odpověď:

16) Jedu večer na kole, vozovka je dostatečně a souvisle osvětlena pouličním osvětlením:

- a) Musím mít na kole rozsvíceno světlo bílé barvy a světlo červené barvy
- b) Musím mít rozsvícenu alespoň "blikačku" bílé barvy a světlo červené barvy
- c) Musím mít rozsvíceno alespoň světlo bílé barvy
- d) Jiná odpověď:

17) Nastupuji do a vystupuji ze stojícího auta na vozovce:

- a) Vystupuji a nastupuji do auta vždy z chodníku nebo krajnice
- b) Nastupuji do auta z chodníku nebo krajnice a vystupuji jakýmkoli směrem
- c) Nastupuji do a vystupuji z auta jak se mi chce, projíždějící auta vždy zastaví
- d) Jiná odpověď:

18) Jedu-li autobusem ze školy, který má na sedačkách instalované bezpečnostní pásy:

- a) Připoutám se pokud mi to řidič nařídí
- b) Poutat se nemusím, pásy jsou určeny cestujícím dálkových spojů
- c) Vždy se připoutám
- d) Jiná odpověď:

19) Na křižovatce se jako chodec i cyklista přednostně řídím (urči správné pořadí):

- a) Signály "semaforu", pokyny policisty, dopravním značením
- b) Pokyny policisty, signály "semaforu", dopravním značením
- c) Signály "semaforu", dopravním značením, pokyny policisty
- d) Jiná odpověď:

20) Pokud dojde k dopravní nehodě, pomoc bezplatně přivolám na telefonním čísle:

- a) 122
- b) 111
- c) 112
- d) 123

Část B

1) Kdo nebo co má nebo měl na tvoji dopravně bezpečnostní výchovu největší podíl:

- a) Rodiče
- b) Škola
- c) Policisté
- d) Zájmový kroužek

2) Kde a s kým by jsi se chtěl(a) učit bezpečnému pohybu po pozemních komunikacích?

- a) Ve škole s učiteli
- b) Na dopravním hřišti s policisty
- c) V zájmového kroužku s vedoucím
- d) Doma s rodiči

3) Jsi obecně spokojen(a) s rozsahem a kvalitou dopravně bezpečnostní výchovy?

- a) Jsem zcela spokojen(a)
- b) Jsem celkem spokojen(a)
- c) Nejsem příliš spokojen(a)
- d) Nejsem vůbec spokojen(a)

4) Mluvíš doma s rodiči o zásadách bezpečného chování na pozemních komunikacích?

- a) Nemluvíme o tom nikdy
- b) Občas o tom mluvíme
- c) Nevzpominám si, jestli jsme o tom někdy mluvili
- d) Mluvíme o tom dost často

5) Byl(a) jsi někdy na dopravním hřišti?

- a) Ano, již několikrát
- b) Ne, nikdy
- c) Ano, ale pouze jednou nebo dvakrát
- d) Pouze jsem o něm slyšel

6) Dohlíží tví rodiče na to, jestli používáš ochranné reflexní prvky na kole a oblečení?

a) Ne, nikdy

b) Ano, pravidelně

c) Občas

d) Neustále

7) Máš svou cyklistickou ochrannou přilbu a používáš ji při jízdě na kole?

a) Ano, při každé jízdě ji mám řádně nasazenou a připevněnou na hlavě

b) Ano, ale nevyužívám ji při každé jízdě

c) Cyklistickou přilbu nemám

d) Ne nemám, ale poprosil jsem své rodiče, aby mi ji koupili

8) Jezdíš na kole s kompletní povinnou výbavou?

a) Ano, na mém kole je veškerá povinná výbava

b) Ne, na mém kole není kompletní povinná výbava

c) Ne, na mém kole není nic z povinné výbavy

d) Nemám kolo

9) Poutají se tví rodiče, prarodiče nebo sourozenci při jízdě v autě bezpečnostním pásem?

a) Ano, a to vždy před jízdou

b) Ano, ale jen při dlouhých cestách

c) Ano, ale jen před policisty

d) Ne, asi to nepovažují za důležité

10) Pokud si všimneš, že tvoji rodiče nebo prarodiče při chůzi či jízdě porušují pravidla:

a) Upozorním je na jejich chyby a přeji si, aby to již nikdy neopakovali

b) Upozorním je na jejich chyby, ale dál se těmito věcmi nezabývám

c) Neupozorňuji je na jejich chyby, protože to už dělají zcela běžně

d) Nezajímá mě to