

Prevence v dopravě na základních a středních školách

Marcela Štěrbová

Bakalářská práce
2013



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Institut mezioborových studií Brno
akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marcela ŠTĚRBOVÁ**
Osobní číslo: **H118317**
Studijní program: **B7507 Specializace v pedagogice**
Studijní obor: **Sociální pedagogika**

Téma práce: **Prevence v dopravě na základních a středních školách**

Zásady pro vypracování:

Zadané a zvolené téma bude zpracováno podle pokynů obsažených v materiálu IMS "Metodika psaní odborného textu a výzkum v sociálních vědách"

(IMS 2009). Případně podle dalších materiálů, z nichž některé jsou obsaženy v literatuře připojené k tomuto studijnímu textu. Zejména bude dbáno na dodržování zásad publikační etiky a pravidel společenskovedního výzkumu. Předběžné výsledky práce budou pravidelně konzultovány s vedoucím bakalářské práce.

S vědomím těchto zásad a pravidel a po konzultaci s vedoucím bude práce zaměřena:

- na subjekty zaměřující se na dopravní výchovu na základních a středních školách,
- na význam, cíle a dopady dopravní výchovy u jednotlivých věkových kategorií,
- na vliv dopravní výchovy na vývoj dopravní nehodovosti u dětí a dospělých.

Součástí práce bude drobný sociologický výzkum zaměřený na komparaci povědomí o dopravní výchově u dětí, které dosud nebyly v této oblasti vzdělávány, a které vzděláváním prošly.

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

HEINRICHOVÁ, J. Bezpečná cesta do školy : projekt pro dopravní výchovu dětí. 1. vyd. Brno : Centrum dopravního výzkumu, 2006.

HEINRICHOVÁ, J., STRÁNSKÁ, I., WINKLEROVÁ, M. Metodika pro výuku dopravních značek. Výběr dopravních značek pro chodce a cyklisty. 1. vyd. Praha : Ministerstvo dopravy, 2006.

STOJAN, M. a kol. Implementace dopravní výchovy do školních vzdělávacích programů. 1. vyd. Brno : Katedra didaktických technologií PdF MU, 2006.

STOJAN, M. Příprava učitelů k vedení dopravní výchovy, Prevence dopravní nehodovosti dětí, Brno: Magistrát města Brna, 1990.

Dále budou použity učebnice dopravní výchovy pro děti základních škol.

Další literatura bude obsažena v Projektu bakalářské práce a průběžně doplňována během práce na tomto textu.

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Iva Šebková**

PČR Blansko

Datum zadání bakalářské práce: **16. března 2012**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2013**

V Brně dne 16. března 2012


prof. PhDr. Pavel Mühlpachr, Ph.D.
vedoucí ústavu




PhDr. Miloš Jůzl, Ph.D.
vedoucí katedry

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby ¹⁾;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 ²⁾;
- podle § 60 ³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 ³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že

- elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné;
- na bakalářské práci jsem pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.

MAURÉLA VÝCHOVÁ

Jméno, příjmení studenta

V Brně 11. 4. 2023

Podpis

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací;

(1) Vysoká škola nevydělčně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu, k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídí ke výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

Abstrakt

Bakalářská práce je zaměřena na prevenci v dopravě na základních a středních školách. Práce je složena ze dvou částí, části teoretické a části praktické. První kapitola je věnována subjektům zabývajícím se prevencí v dopravě. Druhá kapitola je zaměřena na samotnou prevenci v dopravě u dětí. Třetí kapitola se zabývá vlivem prevence na vývoj dopravní nehodovosti u dětí. Čtvrtá kapitola je součástí praktické části a je zaměřena na dotazníkové šetření a výsledky vyplývající z tohoto šetření. Pátá kapitola obsahuje návrh struktury besedy Policie ČR pro děti 1. stupně základních škol. Cílem práce je ukázat, jak probíhá prevence v dopravě u dětí v České republice, jak je tato prevence důležitá a dále ukázat, jak může Policie ČR přispět k prevenci v dopravě u dětí.

Klíčová slova

Doprava, subjekt, prevence, nehodovost, silniční provoz, děti a mládež.

Abstract

The bachelor work is oriented on prevention of transport on primary and secondary schools. This work consists of two parts, theoretical part and practical part. The first chapter is dedicated to the subjects who concern of the prevention in transport. The second chapter is focused on the prevention itself of the child safety in transport. The third chapter deals with the influence of prevention on the development of children's Traffic accidents. The fourth chapter is a component of the practical part and is focused on the survey questionnaire and the results of this survey. The fifth chapter contains a draft debate between representatives of Police of the Czech Republic and primary schools. The main aim of the bachelor work is to show the function of Traffic Prevention and how this prevention is important and also show how the police of the Czech Republic can help to prevent the children's Traffic Prevention.

Key words

Traffic, subjects, prevention, accidents, traffic flow, teen-agers.

Poděkování

Děkuji Mgr. Ivě Šebkové za pomoc, kterou mi poskytla při zpracování mé bakalářské práce.

Také bych chtěla poděkovat učitelkám pedagogického sboru a dětem základních škol za poskytnutí potřebných údajů k bakalářské práci.

Dále bych chtěla poděkovat Borisi a Radku Štěrbovi za technickou pomoc při zpracování bakalářské práce.

Marcela Štěrbová

OBSAH

ÚVOD	8
TEORETICKÁ ČÁST	10
1 SUBJEKTY ZAMĚŘUJÍCÍ SE NA PREVENCI V DOPRAVĚ	11
1 .1 ČINNOST MINISTERSTVA DOPRAVY PROSTŘEDNICTVÍM BESIP	12
1 .2 ČINNOST POLICIE ČR	13
1 .3 ČINNOST MĚSTSKÉ POLICIE	14
1 .4 ČINNOST OSTATNÍCH SUBJEKTŮ	15
2 PREVENCE V DOPRAVĚ U DĚTÍ	17
2 .1 PREVENCE V RODINĚ	18
2 .2 PREVENCE VE ŠKOLE	19
2 .3 PREVENCE V MATEŘSKÉ ŠKOLE	23
2 .4 PREVENCE NA 1 . STUPNI ZÁKLADNÍ ŠKOLY.....	25
2 .5 PREVENCE NA 2 . STUPNI ZÁKLADNÍ ŠKOLY.....	28
2 .6 PREVENCE NA STŘEDNÍ ŠKOLE.....	30
3 VLIV PREVENCE V DOPRAVĚ NA VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI U DĚTÍ	34
3 .1 STATISTIKY DOPRAVNÍCH NEHOD U DĚTÍ.....	34
3 .2 RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ DĚTÍ V SILNIČNÍM PROVOZU	38
3 .3 PRVKY AKTIVNÍ A PASIVNÍ BEZPEČNOSTI V SILNIČNÍM PROVOZU	39
3 .4 MLADÍ ŘIDIČI MOTOROVÝCH VOZIDEL	41
PRAKTICKÁ ČÁST	44
4 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ	45
4 .1 CÍL A HYPOTÉZY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	45
4 .2 METODA A PROVEDENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	46
4 .3 ZPRACOVÁNÍ DAT A PREZENTACE VÝSLEDKŮ.....	47
4 .4 VYHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A KONFRONTACE VÝSLEDKŮ S HYPOTÉZAMI.....	61
5 METODICKÁ POMŮCKA	69
ZÁVĚR	73
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	75
ELEKTRONICKÉ MONOGRAFIE, DATABÁZE, WEBOVÉ ODKAZY	77
SEZNAM OBRÁZKŮ	79
SEZNAM TABULEK	80
SEZNAM GRAFŮ	81
SEZNAM PŘÍLOH	82

ÚVOD

Problematika prevence v dopravě u dětí je dnes velmi aktuální. Na našich silnicích denně policisté vyjíždí k dopravním nehodám, jejichž účastníkem je dítě nebo osoba mladší osmnácti let. Povědomí a znalosti pravidel silničního provozu u této kategorie lidí jsou závislé jak na výchově v rodině, tak na výchově ve školách. Tyto znalosti jsou také ovlivňovány ze strany mnoha subjektů, mezi nimi i Policií ČR a městskou policií.

Jako dopravní policistka se při mé každodenní práci setkávám na silnicích se zarážející neznalostí Zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. Při výkonu služby u přechodů pro chodce si všímám velkého procenta dětí, které vstupují do vozovky, aniž by se rozhlédly. Stejně tak děti pohybující se na kolech, koloběžkách nebo kolečkových bruslích po pozemních komunikacích neznají základní pravidla jako je dávání znamení o změně směru jízdy nebo nedání přednosti při jízdě po vedlejší komunikaci. Toto chování se pak promítá v konečném důsledku do statistik dopravních nehod a jejich následků.

Cílem bakalářské práce bylo zjistit, jakým způsobem se učí dopravní výchova ve školách a jaké další subjekty se zabývají prevencí v dopravě kromě Policie ČR. Zda výuka dopravní výchovy je dostatečná, jak děti vnímají policii a zda prevence u dětí, kterou Policie ČR iniciuje, se setkává s kladným účinkem. Dalším cílem bakalářské práce bylo přispět k prevenci v dopravě u dětí prostřednictvím mé každodenní práce, jako zástupce subjektu Policie ČR.

Práce je rozdělena na dvě části, část teoretickou a praktickou. První kapitola je zaměřena na subjekty, které se zabývají prevencí v dopravě. Druhá kapitola se zabývá prevencí v dopravě u dětí, kterou jim poskytuje rodina a škola. Třetí kapitola se zabývá vlivem prevence v dopravě na vývoj dopravní nehodovosti u dětí. Čtvrtá kapitola je zaměřena na část praktickou a věnuje se dotazníkovému šetření a výsledkům prevence v dopravě. Pátá kapitola obsahuje návrh struktury besedy pro děti 1. stupně základních škol, kterou Policie ČR může pozitivně působit na prevenci u dětí v dopravě na základních školách. Návrh struktury besedy byl zpracován na základě znalostí, které jsem získala z teoretické části práce, hlavně však na základě mého dotazníkového šetření u dětí a na základě mých praktických zkušeností získaných z mé práce dopravní policistky s dětmi. Návrh struktury besedy se žáky 1. stupně základních škol bude

využíván na našem okrese na všech základních školách, ve kterých Policie ČR působí při prevenci v dopravě u dětí.

TEORETICKÁ ČÁST

1 SUBJEKTY ZAMĚŘUJÍCÍ SE NA PREVENCI V DOPRAVĚ

„Prevence v dopravě je soustava opatření, která předchází dopravním nehodám., ztrátám na životech, úrazům, materiálním škodám, negativním ekonomickým dopadům jako důsledku dopravního kolapsu a ničení životního prostředí.“¹

Prevenčí v dopravě se v České republice zabývá několik subjektů. Všechny tyto subjekty se zabývají problematikou dopravní výchovy a na poli dopravní výchovy vyvíjejí určitou činnost. Vzhledem k jejich samostatnosti však jejich činnost není koordinována a jednotlivé aktivity na sebe jen volně navazují.²

Těmito subjekty jsou Ministerstvo dopravy ČR prostřednictvím BESIP, který je zastřešující organizací pro bezpečnost silničního provozu, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, které prostřednictvím BESIP zajišťuje dopravní výchovu ve školách, Policie ČR a městská policie. Dále je to například Centrum dopravního výzkumu a Centrum adiktologie PK VFN a 1. LF UK Praha. K zabezpečení této činnosti má ze státního rozpočtu Ministerstva dopravy vyčleněny příslušné finanční prostředky.

Samostatným materiálem Ministerstva dopravy je Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020. Zkušenosti z minulých období ukázaly na potřebu oslovit cíleně široké spektrum subjektů a jasně vymezit prostor pro jejich vzájemnou spolupráci. Cílem této strategie je vytváření podmínek pro zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou ovlivnit bezpečnost silničního provozu svou činností. K tomu je nutné nalézt společnou charakteristiku všech zúčastněných subjektů, jejich zapojení do plnění úkolů daných strategií a nastavit jasnou specifikaci jejich činnosti v příslušném programu. Aby se nová strategie stala skutečně efektivní pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, je nutné zapojit nejen všechny subjekty, ale také všechny účastníky silničního provozu.

¹ Dostupné z: <http://www.prevence-praha.cz/attachments/article/123/Metodicke%20doporuceni%20k%20primarni%20prevenci%20rizikoveho%20chovani.pdf> [citováno 2012-10-25].

² LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 5.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020 vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.³

1.1 Činnost ministerstva dopravy prostřednictvím BESIP

BESIP je nedílnou součástí Ministerstva dopravy a zabývá se zejména metodologickou podporou a informacemi. Na základě zákona o silničním provozu provádí preventivně výchovnou a informativní činnost v oblasti bezpečnosti silničního provozu a realizuje celostátní kampaně zaměřené vždy na jednu konkrétní oblast, např. na seniory v dopravě či na mladé řidiče a alkohol. Dopravní výchova dětí prostřednictvím BESIP probíhá podle Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání a je rozdělena na materiály pro děti mateřských škol, pro děti základních škol od 1. do 3. třídy a pro děti základních škol od 4. do 9. třídy.

Protože jsou finanční prostředky od státu v poslední době omezené, přináší to i omezené možnosti financování prevence v dopravě. Proto Ministerstvo dopravy zřídilo Nadaci BESIP, aby doplnilo tyto zdroje ze soukromého sektoru. To znamená od firem, zabývajících se činností spjatou s provozem na pozemních komunikacích. Jsou to například výrobci pneumatik, výrobci automobilů, prodejci pohonných hmot a pojišťovny. Všechny tyto subjekty se podílejí na prevenci v dopravě, jsou samostatné a jejich činnost na sebe vzájemně navazuje, aniž by byla koordinována.⁴

³ Dostupné z:
<http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020> [citováno 2012-10-30].

⁴ Dostupné z:
<http://www.nadacebesip.cz/page/167/rozhovor-s-janou-hor%C3%A1kovou.html> [citováno 2012-10-25].

1.2 Činnost Policie ČR

„Policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu.“⁵

Preventivní činnost je v rámci Policie České republiky rozložena do několika rovin. Na Policejním prezidiu působí preventivně informační odbor, který celorepublikově koordinuje preventivní činnost policie. Na krajské úrovni pak jsou preventivně informační oddělení, jejichž součástí je i funkce metodika prevence. V jednotlivých okresech pak působí jeden policista, který má na starosti preventivní činnost a současně spolupráci s médii.

Kromě této linie se prevencí v dopravě zabývá samostatně nebo v koordinaci právě s preventivně informačními odděleními dopravní policie. Především v rámci skupin silničního dohledu na jednotlivých dopravních inspektorátech vykonávají v podstatě denně preventivní činnost hlídky dopravních policistů. Jejich působení v okolí silnic má preventivní charakter právě v tom, že řidiči vědí, že jejich chování je sledováno policisty a snaží se tak dodržovat bezpečnost na silnicích. Policejní prezídium proto pravidelně vyhláší například v souvislosti s návratem z dovolených nebo státními svátky dopravně bezpečnostní akce, další organizace těchto akcí je pak na krajské nebo okresním vedení dopravních inspektorátů.

V neposlední řadě se Policie České republiky snaží aktivně působit na různé skupiny obyvatelstva přímo. Pravidelně se po dohodě s vedením škol účastní besed o dopravní výchově, ať již na prvním nebo druhém stupni. Na středních školách pak prezentuje následky dopravních nehod, dopady užívání alkoholu a drog za volantem a podobně. U seniorů se zase zaměřuje na význam reflexních prvků v dopravě, vzdělává

⁵ § 2 z. č. č.273/2008 Sb. Zákon o Policii České republiky.

je v novelách zákona o silničním provozu a upozorňuje, jak se bezpečně pohybovat na silnicích a v jejich okolí v souvislosti se zpomalenějšími reakcemi staršího člověka.

Policie se také zaměřuje v jednotlivých regionech na problematické skupiny účastníků silničního provozu. Jednou z nich jsou například motorkáři. Právě pro tuto skupinu vznikla na Blanensku specifická preventivní akce, která má za sebou již pátý rok konání. Jedná se o akci Nežij vteřinou. Cílem této akce je zmírnit následky dopravních nehod u motorkářů. Policisté připravují pro motokáře zajímavý program, který je přiláká na akci, na které mohou prověřit svoje znalosti a vyzkoušet si je v praxi.

1.3 Činnost Městské policie

Městská policie se zabývá zejména oblastí dozoru a asistence v dopravním provozu v místech s vysokým výskytem dětí. Strážníci městské policie během školního roku dohlíží nad silničním provozem v okolí základních škol. Strážníky městské policie je možné vidět v každém počasí u přechodů pro chodce v nejrůšnějších ulicích měst, protože strážníkům městské policie není a nesmí být lhostejné, zdali se děti dostanou bezpečně do školy.

Činnost strážníků přitom není jednoduchá. Předpokládá se perfektní znalost vyhlášky o provozu na pozemních komunikacích a také samozřejmě určitá dávka předvídavosti a odvahy, protože aktivní zasahování do provozu a jeho řízení či usměrňování je na našich silnicích mnohdy hazardem s vlastním zdravím.

Činnost městské policie při prevenci v dopravní výchově je zaměřena v každém městě jinak. V některých městech se zaměřují na prevenci v dopravě více, někde méně. Nejčastější jsou besedy strážníků s dětmi mateřských škol, kde jsou zaměřeny na to, aby děti poznaly činnost strážníků městské policie, a formou her zapojili děti do řešení problémů v silničním provozu, a to například formou výtvarných soutěží nebo činností na dopravních hřištích.

Pro děti základních škol připravují besedy na téma dopravní výchovy zaměřené na pravidla chodců a cyklistů v silničním provozu. Práce městské policie se prolíná s Rámcovým vzdělávacím programem pro základní vzdělávání, neboť strážníci městské policie se podílejí na vzdělávání dětí dle tohoto programu a toto vzdělávání je zakončeno u dětí 4. tříd základní školy napsáním testu a vykonáním praktické jízdy na kole, po kterém děti obdrží „Průkaz cyklisty“.

1.4 Činnost ostatních subjektů

„Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (dále MŠMT) je ústředním orgánem státní správy pro předškolní zařízení, školská zařízení, základní školy, střední školy a vysoké školy, pro vědní politiku, výzkum a vývoj, včetně mezinárodní spolupráce v této oblasti, a pro vědecké hodnosti, pro státní péči o děti, mládež, tělesnou výchovu, sport, turistiku a sportovní reprezentaci státu.“⁶

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (dále MŠMT) se zabývá primární prevencí rizikového chování u žáků. Prioritně se zaměřuje na předcházení rozvoje rizik, které směřují k rizikovému chování žáků v dopravě a prevenci úrazů.

MŠMT uskutečňuje různé semináře pro učitele, které se týkají prevence v dopravě či bezpečnosti v silničním provozu.⁷

MŠMT spolupracuje s odbornou veřejností – nestátním neziskovým sektorem, pedagogickými fakultami, odbornými fakultami VŠ ČR – zejména s Centrem adiktologie 1. LF Psychiatrické kliniky UK Praha, s pedagogicko-psychologickými poradnami. Koordinuje resortní činnost a spolupracuje s přímo řízenými organizacemi, jakými jsou Výzkumný ústav pedagogický, Institut pedagogicko-psychologického poradenství, Národní institut pro další vzdělávání a Národní institut dětí a mládeže v oblasti primární prevence a efektivně využívá jejich odborného potenciálu v oblasti metodické, vzdělávací a výzkumné. V oblasti kontrolní využívá odborného potenciál České školní inspekce.⁸

Centrum dopravního výzkumu se zabývá vydáváním odborných publikací a publikací v oblasti dopravní výchovy. Centrum dopravního výzkumu je veřejnou výzkumnou institucí. Jeho základním posláním, mimo jiné, je i výzkumná, vývojová a expertní činnost pro všechny odbory dopravy.

⁶ § 7 Zákona č. 2 /1969 Sb. Zákon o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky.

⁷ Dostupné z:
<http://www.msmt.cz/> [citováno 2013-01-15].

⁸ Dostupné z:
<http://www.prevence-praha.cz/attachments/article/123/Metodicke%20doporuceni%20k%20primarni%20prevenci%20rizikoveho%20chovani.pdf> [citováno 2013-01-25].

Veřejná výzkumná instituce se zabývá odbornými tématy, která jsou sdružena do tří divizí:

- a) Divize rozvoje dopravy
- b) Divize dopravní infrastruktury a životního prostředí
- c) Divize bezpečnosti a dopravního inženýrství

Divize bezpečnosti a dopravního inženýrství pokrývá například problematiku řešení bezpečnosti silničního provozu na úrovni místní, regionální a národní, dopravně bezpečnostní expertízy a analýzy, bezpečnostní audity a inspekce včetně řešení nehodových lokalit, koncepci dopravních systémů, zklidňování dopravy, ekonomické rozborů a vyčíslení škod z nehodovosti nebo dopravní výchovu a vzdělávání všech skupin řidičů včetně následného vzdělávání.⁹

Dne 1. 1. 2012 byla zřízena Klinika adiktologie 1. lékařské fakulty Univerzity Karlovy v Praze a všeobecné fakultní nemocnice v Praze. Tato klinika se zabývá poskytováním školení a metodik pro selektivní primární prevenci. Zabývá se výzkumnými, vzdělávacími a rozvojovými projekty v oblasti prevence.¹⁰

⁹ Dostupné z: <http://www.cdv.cz/profil-firmy> [citováno 2012-01-05].

¹⁰ Dostupné z: <http://www.adiktologie.cz/cz/articles/detail/57/3593/Vznikla-Klinika-adiktologie-ktera-propoji-tradici-lecby-zavislosti-a-vyzkumne-pracoviste> [citováno 2012-10-30].

2 PREVENCE V DOPRAVĚ U DĚTÍ

„Prevence /z lat. praevenire, předcházet/ znamená soustavu opatření, která mají předcházet nějakému nežádoucímu jevu, například nemocem, drogovým závislostem, zločinům, nehodám, neúspěchu ve škole, sociálním konfliktům, násilí, ekologickým katastrofám a podobně. Taková opatření se nazývají preventivní.“¹¹

Prevence v dopravě předchází rizikovému chování u všech účastníků silničního provozu. Prevence rizikového chování u dětí probíhá prostřednictvím rodičů v rodině, v níž dítě žije a dále systematickou výchovou pedagogů v mateřských, základních a středních školách prostřednictvím dopravní výchovy. Dále se na prevenci v dopravě podílejí další subjekty.

Výuka dopravní výchovy je důležitou součástí prevence v dopravě, která předchází dopravním nehodám. Prevenci v dopravní výchově dělíme na:

- a) Primární prevenci, která je zaměřena na všechny účastníky silničního provozu, kteří neprojevují rizikové chování, a právě tomuto chování se snaží prevence zabránit. Je nejdůležitějším prostředkem ve výchově.
- b) Sekundární prevenci, která je zaměřena na všechny účastníky silničního provozu, kteří rizikové chování projevují a je nutno je zastavit nebo změnit.
- c) Terciální prevenci, která je zaměřena na všechny účastníky silničního provozu, kteří se rizikově chovali, ale jejichž chování se změnilo v nerizikové, což je nutné podpořit a dále je zaměřena na účastníky silničního provozu, kteří se naopak rizikově chovají a svoje chování měnit nechtějí.

¹¹ Dostupné z:
<http://cs.wikipedia.org/wiki/Prevence> [citováno 2013-01-20].

Rizika, která následují při terciální prevenci, je nutné snižovat. K tomu přispívají opatření v rámci prevence. Velmi důležitým prvkem tohoto opatření je dopravní výchova dětí ve školách.¹²

V době zvýšeného motorismu je dopravní výchova nedílnou součástí všeobecného vzdělávání dětí i dospělých. Správným působením v této oblasti se dá předejít mnohým dopravním nehodám i jejich smrtelným následkům. Dopravní výchova však není samostatným vyučovacím předmětem, její obsah je probírán ve vyučovacích předmětech v jiných vyučovacích hodinách.¹³

Od 1. 9. 2013 se dopravní výchova stane povinnou látkou na základních školách a vrátit se má i do škol mateřských. Dopravní výchova by se měla zařadit do předmětů, které se k ní tematicky vážou a žáci by měli na konci páté a deváté třídy prokázat, že znají pravidla silničního provozu.

2.1 Prevence v rodině

Dítě pozoruje dění v silničním provozu, všímá si ostatních chodců i cyklistů, ale zejména pozoruje chování svých rodičů. Rodiče by se proto měli chovat vždy tak, aby v nich dítě mělo svůj vzor. Rodiče by měli seznamovat dítě se základním předpisy v silničním provozu, učit je dopravním značkám a poučit je o jejich významu. Seznámit dítě nejdříve s dopravními značkami pro chodce a v pozdějším věku učit dítě osvojení si cyklistických znalostí a dovedností, samostatnosti při jízdě na kole, rozvíjet morální vlastnosti dítěte, které mohou uplatnit v silničním provozu jako je sebeovládání a ohleduplnost. Rodiče mohou důslednou kontrolou dítěte dosáhnout správných návyků dítěte a s tím spojeného správného chování v silničním provozu. Dále mohou dítě seznámit s tím, jakou pravomoc má Policie ČR a jaké jim hrozí postihy při nedodržení pravidel silničního provozu. Důležité je prohlubovat znalosti první pomoci při dopravních nehodách, učit dítě ovládat telefonní čísla integrovaného záchranného systému a učit dítě

¹² Dostupné z: <http://www.prevence-praha.cz/attachments/article/123/Metodicke%20doporuceni%20k%20primarni%20prevenci%20rizikoveho%20chovani.pdf> [citováno 2013-01-25].

¹³ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 5.

pomáhat méně zkušeným chodcům a starším lidem. Před vstupem do 1. třídy naučit dítě nejbezpečnější cestu do školy.¹⁴

Děti, které rodiče do školy dopravují autem, ztrácejí se svým okolím kontakt. To znamená, že svoje okolí hůře poznávají, špatně se s ním sžívají. Tyto děti nemají možnost si svoje okolí oblíbit, komunikovat s lidmi, kteří zde žijí, a to může mít špatný vliv na jejich pozdější osobní život. Děti tak nezískávají dostatek podnětů, se kterými by mohly dále pracovat a rozvíjet svoji psychiku, špatně se soustředí, bývají apatické.

Takové děti nemají možnost se naučit pravidlům bezpečného pohybu chodců a v okamžiku, kdy jsou nuceny se samy pohybovat v silničním provozu, mají problémy se zvládnutím této situace. Jsou tak vystaveny riziku, že se stanou rychleji obětí dopravní nehody, než děti, které jsou zvyklé se v silničním provozu pohybovat v doprovodu svých rodičů jako chodci nebo na kole. Tímto se nepřirozeně odsouvá věk, kdy se děti mohou osamostatnit a to má nepříznivý vliv na jejich sebevědomí.¹⁵

Dopravní výchova dětí v rodině klade na rodiče vysoké nároky. Rodiče by měli děti učit správnému chování v provozu na pozemních komunikacích a sami by měli být dětem tím správným vzorem. Rodiče by neměli brzký začátek výchovy dětí k dopravní bezpečnosti dětí podceňovat, neboť na tento základ mohou později navázat jak vychovatelé mimo rodinu, tak hlavně učitelé ve škole.¹⁶

2.2 Prevence ve škole

Před rokem 1989 byly závaznou normou na základních školách Učební osnovy. „*Učební osnovy jsou základní dokumentace, která stanovuje výchovně vzdělávací cíle vyučovacích předmětů, vymezuje rozsah a obsah učiva, naznačuje základní postupy při probírání učiva. Uplatňují se na základních a středních školách.*“¹⁷

¹⁴ STOJAN, M. et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno, 2007. s. 34.

¹⁵ Dostupné z:

<http://www.nadacepartnerstvi.cz/docs/doprava/prirucka-web.pdf> [citováno 2013-02-23].

¹⁶ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 12.

¹⁷ Dostupné z:

<http://leccos.com/index.php/clanky/ucebni-osnovy> [citováno 2013-01-29].

V učebních osnovách před rokem 1989 nebyla přímo stanovena výuka dopravní výchovy ve školách jako v současné době. Vyučování probíhalo na všech školách jednotně, a to v předmětech prvouky a vlastivědy ve 4. třídách základních škol. Tato výuka probíhala podle učebnice s názvem „Stůj, pozor, volno“, která byla rozdělena na část chodec a cyklista. Součástí výuky byl i dvouhodinový kurz na dopravním hřišti, kde děti skládaly praktické zkoušky ze znalostí, které nabyly ve školním vyučování. Nyní je v pravomoci učitele provést ve výuce úpravy dle svého uvážení.

V současné době jsou témata dopravní výchovy zpracována v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání a vzhledem k tomu, že je problematika rozložena do několika vzdělávacích oblastí, může být koncepční příprava výuky pro učitele náročnější. Proto Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy předkládá Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách. Tento materiál je vhodnou pomůckou pro pedagogy k ucelené a efektivní realizaci dané problematiky.¹⁸

K výuce dopravní výchovy ve školách lze dále využít podklady, které zpracovávají jednotlivé subjekty, které se podílejí na prevenci v dopravě. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zpracovalo materiál jako vhodnou pomůcku pro pedagogy a vydalo velké množství učebnic a učebních pomůcek, které jsou rozděleny podle věku dětí a dále podle zaměření výuky dětí ve školách, na dětských dopravních hřištích a při dopravních soutěžích mladých cyklistů.

V těchto učebnicích a učebních pomůckách je možné získat stručný přehled toho, co mají děti umět a znát vzhledem k svému věku, jakým způsobem docílit nejlepších výsledků ve výuce, a jaké pomůcky jsou pro děti v daném věku nejvhodnější. Tato problematika je součástí začlenění do Rámcového vzdělávacího programu platného od školního roku 2013/2014.

Dále je možné využít různých podpůrných programů, jako například projekt ALARM, který vznikl v rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009. Cílem

¹⁸ Dostupné z: <http://clanky.rvp.cz/clanek/s/Z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html/> [citováno 2013-02-25].

projektu je, aby co nejširší skupina dětí dosáhla základních znalostí a vědomostí o tom, jak se bezpečně pohybovat v silničním provozu na pozemních komunikacích a následně dosažení snížené nehodovosti dětí a mládeže v silničním provozu.¹⁹

Projekt je určen samotným dětem a mládeži a také všem, kteří s nimi pracují. To znamená nejen učitelům, ale také pedagogům středních a vysokých škol, učitelům autoškol, policii, provozovatelům dopravních hřišť, center volného času, psychologům, projektantům.

Prevence ve školách probíhá prostřednictvím dopravní výchovy, která je pro děti velmi důležitá. Školství má v celém preventivním systému klíčový význam. Systém dopravní výchovy na tuto skutečnost pamatuje systémem vzdělávání v síti škol, od předškolních zařízení úrovně mateřských škol, přes základní školy 1. a 2. stupně, kde se žáci učí zejména odpovědnému a samostatnému pohybu v dopravním prostředí, až po střední školy.

Prevenci v dopravě dělíme na:

- a) specifickou
- b) nspecifickou

Specifickou prevencí všeobecnou je dopravní výchova dětí ve školách, a to jak teoretická část, tak nácvik praktických dovedností.

Specifickou prevenci dále dělíme na:

- a) všeobecnou
- b) indikovanou a selektivní

Prevence indikovaná a selektivní je zaměřena na práci s rizikovou skupinou dětí, přičemž v rámci této prevence se zaměřujeme na individuální práci dle rizikových faktorů osobnosti dítěte.

¹⁹ Dostupné z:
<http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/dopravni-ychova/projekt-alarm> [citováno 2013-01-05].

Nespecifická prevence má poměrně zásadní význam. Jedná se hlavně o volnočasové aktivity, které přispívají k formování správných dopravních návyků a postojů a jejím smyslem je podpořit vhodné návyky a postoje. Příkladem mohou být různé hry, které učí děti zábavnou formou. Vhodným prostředím jsou například školní družiny.²⁰

„Dopravní výchova je příprava dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu. Začíná prakticky tehdy, kdy dítě vedeno za ruku poprvé vstoupí do silničního provozu a končí tehdy, když je člověk nucen se pohybu v silničním provozu vzdát. Z pedagogického hlediska by děti prostřednictvím dopravní výchovy měly získat schopnost obezřetného a sebejistého chování v silničním provozu, měly by si uvědomit a pochopit nutnost partnerských vztahů, nutnost znát a dodržovat pravidla silničního provozu, nejdříve v roli chodce, později v roli řidičů motorových vozidel.“²¹

Výuku dopravní výchovy lze rozdělit dle věku dětí:

- a) v mateřské škole
- b) na 1. stupni základní školy
- c) na 2. stupni základní školy
- d) na střední škole

Dle rizikového chování dětí:

- a) na 1. stupni základní školy (chodec, cyklista)
- b) na 2. stupni základní školy (cyklista v městském provozu, spolujezdec)
- c) na střední škole (cyklista v městském provozu, řidič mopedu a motocyklu do 50 m³)

Rizikové chování dětí závisí na jejich osobnostních faktorech, neznalosti dopravních předpisů a vlivu návykových látek, kterými jsou alkohol a jiné drogy.²²

²⁰ Dostupné z:

<http://www.prevence-praha.cz/attachments/article/123/Metodicke%20doporuceni%20k%20primarni%20prevenci%20rizikoveho%20chovani.pdf> [citováno 2013-01-28].

²¹ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha, 2003. s. 189.

²² Dostupné z:

Cílem dopravní výchovy u dětí je jejich bezpečné chování v silničním provozu, předvídání rizika, správné vyhodnocování situace a vhodné jednání, získání a utváření správných návyků do budoucna, získání pozitivního životního stylu na silnicích a naučit děti vážit si života a chránit ho.²³

2.3 Prevence v mateřské škole

Dopravní výchova u dětí v mateřských školách před rokem 1989 probíhala prostřednictvím Metodiky výchovné práce v jeslích a mateřských školách a dle Plánu výchovné práce. Ke každému tomuto Plánu výchovné práce byla k dispozici metodika jednotlivých výchov – dopravní výchova, hudební výchova, tělesná výchova. Skupiny dětí byly striktně rozděleny od 3 do 4 let, od 4 do 5ti let a od 5ti do 6ti let a bylo jasně dané zvládnutí vědomostí v jednotlivých skupinách dětí.

Nyní probíhá výchova předškolních dětí na základě Rámcového vzdělávacího programu pro předškolní vzdělávání. Každá mateřská škola si dále vypracovává Školní vzdělávací program a Třídní vzdělávací program. V těchto programech musí být plně respektován Rámcový vzdělávací program a jeho základní kompetence a cíle tak, aby bylo dítě po odchodu z mateřské školy připraveno na vstup do základní školy.

Nejdůležitější pro děti mateřských škol je učení prožitkové, to znamená takové učení, které si dítě přímo ověří svými praktickými zkušenostmi. Pokud jsou děti účastníky silničního provozu, paní učitelka děti upozorňuje na to, že před přechodem pro chodce musí stát a rozhlédnout se, pokud jede s dětmi autobusem, vysvětluje jim, jak se v tomto dopravním prostředku chovat nebo jak z něho vystupovat.

Učitelka si materiály nebo činnosti pro děti, které se dopravní výchovy týkají, připravuje sama. Jsou to různé omalovánky a domalovánky s dopravní tematikou, hry, při kterých se děti připravují na různé situace v silničním provozu a tyto mohou být

<http://www.prevence-praha.cz/attachments/article/123/Metodicke%20doporuceni%20k%20primarni%20prevenci%20rizikoveho%20chovani.pdf> [citováno 2013-01-28].

²³ Dostupné z:

http://www.ibesip.cz/142_Cil [citováno 2013-01-05].

doplněny třeba pohádkami, písničkami nebo básničkami na téma dopravní výchovy. Praktickým příkladem je využívání reflexních vest u dětí při vycházkách.

„Předškolní vzdělávání se maximálně přizpůsobuje vývojovým fyziologickým, kognitivním, sociálním a emocionálním potřebám dětí této věkové skupiny a dbá, aby vývojová specifika byla při vzdělávání dětí v plné míře respektována. Předškolní vzdělávání by proto mělo nabízet vhodné vzdělávací prostředí, pro dítě vstřícné, podnětné, zajímavé a obsahově bohaté, v němž se dítě může cítit jistě, bezpečně, radostně a spokojeně, a které mu zajišťuje možnost projevat se, bavit se a zaměstnávat přirozeným dětským způsobem.“²⁴

Je důležité dítě v předškolním věku co nejvíce motivovat. Dopravní výchova u dětí v mateřské škole může probíhat prostřednictvím tělesné výchovy, kde děti hrají hry, při kterých procvičují svoji pozornost, rychlost, obratnost a rozhodnost. Při těchto hrách děti rozvíjejí svoji orientaci v prostoru, ovládnutí pravé a levé strany vůči své osobě. V hudební výchově se děti učí rozlišovat zvuky různé intenzity, určují směr přicházejícího zvuku. V literární výchově procvičují poslech a nácvik básní s dopravní tematikou. Ve výtvarné výchově kreslí obrázky s dopravní tematikou. V rozumové oblasti u dětí u předškolního věku je nutné rozvíjet znalost základních barev a geometrických tvarů, to vše formou her.²⁵

V období předškolního věku se děti v silničním provozu pohybují v doprovodu svých rodičů, dospělých osob nebo starších sourozenců. Mohou se však také dostat do situace, kterou budou muset řešit, když se v tomto prostředí ocitnou samy.

U dětí předškolního věku je nejúčinnější a nejsnadnější metodou výchova vysvětlováním. Tato metoda spočívá v tom, že dítě samo vysvětlí kamarádovi nebo dospělé osobě konkrétní situace v silničním provozu, které by mohly nastat a rovněž důsledky toho, kdyby nastaly.

²⁴ Dostupné z: <http://www.msmt.cz/vzdelavani/ramcovy-vzdelavaci-program-pro-predskolni-vzdelavani> [citováno 2013-01-10].

²⁵ STOJAN, M. et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno, 2007. s. 155.

Vzdělávání pro předškolní děti je určeno pro děti ve věku od 2 let do věku 7 roků, tedy do věku, než nastoupí povinnou školní docházkou.

„Cílem metodiky dopravní výchovy pro děti předškolního věku je získání specifických dovedností jak bezpečně reagovat v dopravní situaci, umět se v dopravním prostředí orientovat a naučit se používat základní pravidla silničního provozu přiměřeně věku.“²⁶

2.4 Prevence na 1. stupni základní školy

„Základním smyslem začlenění dopravní výchovy do výchovně-vzdělávacího procesu na 1. stupni ZŠ je zajistit pro žáky příležitost poznat, pochopit a přijmout faktickou i etickou stránku bezpečnosti v silničním provozu. Základním cílem zařazení dopravní výchovy do výuky je získání vědomostí, dovedností a návyků v oblasti bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu, přijetí etických norem chování, rozvoj klíčových kompetencí žáka s důrazem na rozvoj komunikace, sounáležitost, úcty ke zdraví, odpovědnosti za své zdraví a bezpečnost i zdraví jiných. Dále jde o výchovu k toleranci a ohleduplnosti k ostatním. Dopravní výchova by měla mít kladný dopad na celoživotní učení dětí a vést následně ke snížení nehodovosti a rizikových situací v silničním provozu“²⁷

K výuce dětí na základních školách jsou vypracovány Podklady témat k výuce dopravní výchovy v základních školách. Tyto podklady obsahují návrh na rozložení učiva, dílčí výstupy a cíle výuky rozdělené podle jednotlivých ročníků na základní škole. Je zde uvedeno, jaké učivo musí žák jednotlivých ročníků zvládnout, přičemž učivo je rozděleno do jednotlivých témat.

²⁶ Dostupné z:
<http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>
[citováno 2013-01-10].

²⁷ Dostupné z:
<http://clanky.rvp.cz/clanek/s/Z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html/> [citováno 2013-02-25].

Na konci 1. stupně základní školy, po ukončení páté třídy, by měl žák ovládat dovednosti chodce a cyklisty v silničním provozu.

Jako chodec:

- a) rozezná účastníky silničního provozu a vztahy mezi nimi
- b) pozná nebezpečné situace a jejich řešení
- c) zvládá pravidla chůze po chodníku a stezkách a uplatňuje je
- d) uplatňuje bezpečné chování při chůzi na silnici
- e) používá reflexní doplňky pro svou dobrou viditelnost
- f) bezpečně přechází (bez přechodu, s přechodem, se světelnými signály, přes dvojpruh)
- g) bezpečně cestuje v hromadných dopravních prostředcích, chová se s respektem k ostatním cestujícím
- h) bezpečně cestuje autem, při jízdě v autě používá autosedačku, zádržný systém, zná význam a techniku poutání
- i) rozeznává a využívá bezpečná místa pro hru, uplatňuje bezpečnou jízdu na kolečkových bruslích, koloběžce atd.
- j) vnímá dopravní situaci všemi smysly, vyhodnotí ji a vyvodí správné závěry

Jako cyklista:

- a) popíše výbavu jízdního kola a jeho funkci
- b) charakterizuje postavení cyklisty v silničním provozu²⁸
- c) zvládá základní techniku jízdy na kole
- d) volí bezpečnou trasu
- e) vnímá dopravní situaci všemi smysly
- f) ovládá základní postupy při předlékařské první pomoci²⁸

²⁸ Dostupné z: <http://clanky.rvp.cz/clanek/s/Z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html/> [citováno 2013-02-25].

Výuka dětí na základních školách od 1. do 3. třídy probíhá v rámci prvouky, popřípadě předmětu člověk a svět. Tato výuka je zaměřena na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích. Děti se seznamují s dopravní výchovou v rozsahu znalostí potřebných pro chodce, zejména s nácvikem správného rozhlížení, tedy přenosem obrazotvornosti z pravé na levou stranu a opačně. V třetí třídě je výuka dopravní výchovy zakončena testovým přezkoušením s názvem „Umíš správně chodit?“, který je shrnutím jejich znalostí potřebných pro chodce.

Děti na základní škole se ve svém chování řídí svými vzory. Pro mladší děti jsou to rodiče, oblíbený učitel, starší děti se pak spíše zaměřují na vzory mezi svými kamarády. Proto je dopravní výchova v rodině a ve školách pro děti tak důležitá. Děti si tak snadněji zapamatují informace od lidí, které respektují, které jsou jim vzorem, ke kterým nějakým způsobem vzhlížejí.

Ke znalostem, které děti prvotně získávají v rodině a v mateřské škole, tak plynule navazují znalosti získané na základní škole. Jsou to znalosti z oblasti chůze, chování v dopravním prostředku, chování při jízdě na kole a na koloběžce, na skateboardu, na in-line bruslích.

Při chůzi se děti hlavně učí bezpečně přecházet silnici, pomáhat mladším kamarádům, handicapovaným a starším osobám, naučit se předvídat nebezpečné situace, umět si naplánovat nejbezpečnější cestu do školy, chodit si hrát s kamarády na bezpečná místa nebo se naučit orientovat v cizím prostředí třeba i prostřednictvím mapy.

V dopravním prostředku by se děti měly naučit správně používat zádržný systém a také vědět, proč se zádržný systém používá a proč je tak důležité ho používat správně, a to nejen u dětí jako u spolujezdců, ale také u řidiče nebo u malých dětí v autosedačce. Při cestování autobusem při cestě do školy a ze školy se chovat bezpečně, a to zejména při nastupování a vystupování z autobusu.

Při jízdě na kole a na koloběžce, na skateboardu, na in-line bruslích si před jejich použitím řádně zkontrolovat jejich vybavení a bezpečnostní prvky, používat ochranné vybavení a pohybovat se bezpečně v silničním provozu. To znamená, znát nejen pravidla

silničního provozu a význam dopravních značek, ale také umět poskytnout první pomoc a umět se správně zachovat v případě, když vidí dopravní nehodu.²⁹

„Má-li škola připravit žáky pro život, musí je především naučit, jak si život zachovat.“ Výsledkem dopravní výchovy na 1. stupni základní školy musí být samostatný a bezpečný pohyb dítěte jako chodce a cyklisty v provozu na pozemních komunikacích.³⁰

2.5 Prevence na 2. stupni základní školy

„Základním smyslem zařazení dopravní problematiky na 2. stupeň ZŠ je další rozvíjení vědomostí, dovedností a návyků v oblasti bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu, snížení nehodovosti a rizik v silničním provozu a přijetí etických norem chování. Dále pak rozvoj životních kompetencí pedagogů, jejich další vzdělávání, výměna zkušeností, jejich cílené působení i mimo rámec ZŠ - vůči rodičům a veřejnosti v lokalitě školy“³¹

Na druhém stupni základních škol je výuka dětí zaměřena na systematickou dopravní výchovu spojenou se znalostmi jak teoretickými tak praktickými. Děti si od 6. ročníku 2. stupně základních škol prohlubují znalosti zejména v rozsahu jízdy na kole. V 9. třídě bylo možné v nepovinném předmětu „Dopravní výchova“ získat řidičské oprávnění v rozsahu A/M opravňující k řízení malého motocyklu. Tento předmět byl zrušen v okamžiku platnosti zákona č. 361/2000 Sb. Zákon o silničním provozu.

Dětem chybí využívání všech získaných teoretických poznatků o dopravní výchově v praxi. Praktickým dovednostem se děti mohou učit na dopravních hřištích, kterých však není dostatek a kapacita dopravních hřišť v některých oblastech proto neumožňuje

²⁹ Dostupné z:

<http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-vychova-ve-skolnim-veku/> [citováno 2013-01-15].

³⁰ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 21.

³¹ Dostupné z:

<http://clanky.rvp.cz/clanek/k/z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html/> [citováno 2013-02-25].

návštěvy vyššího počtu dětí. U dětí ve věkové kategorii od 10ti do 14ti let jsou náhradním řešením dopravní soutěže, kterých se děti v rámci školy zúčastňují a znamenají pro děti velký přínos pro pochopení zákonitostí v dopravě a dodržování partnerských vztahů v provozu na pozemních komunikacích. I jejich organizace je vázána na případný zájem organizátorů, finanční prostředky a další.³²

Na konci 2. stupně základní školy, po ukončení devátého ročníku, by měl žák ovládat tyto dovednosti:

- a) používat své dovednosti a znalosti v praxi
- b) orientovat se v základní legislativě souvisejícím s tématem doprava
- c) interpretovat význam pojmů a problematiky bezpečnosti a ohleduplnosti v silničním provozu
- d) chovat se tak, aby v silničním provozu chránil své zdraví a život svůj i jiných osob
- e) analyzovat konkrétní situaci a vyvozovat bezpečné chování
- f) aplikovat znalosti z dané oblasti i do jiných oblastí života
- g) aktivně se zapojovat do činností podporujících snižování rizika nehodovosti
- h) vyřeší testy „řidičský průkaz nanečisto“³³

Na druhém stupni základní školy je možné využít při dopravní výchově každé vhodné učivo ve fyzice, matematice, biologii, tělesné výchově, literatuře, dějepisu či občanské výchově. Využití tohoto učiva se nabízí při řešení dopravně-analogických příkladů, k diskuzím o dopravě vůbec, o historii dopravy, kultuře cestování v dopravních prostředcích nebo pochopení zákonů fyziky vozidel.

Dopravní výchova je jednou z nejnáléhavějších výchovných oblastí současnosti. *„Představuje souhrn vědomostí, dovedností, schopností, postojů a hodnot, umožňujících*

³² Dostupné z: <http://www.nadacebesip.cz/page/167/rozhovor-s-janou-horakovou.html> [citováno 2012-11-30].

³³ Dostupné z: <http://clanky.rvp.cz/clanek/k/z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html/> [citováno 2013-02-25].

každému člověku účastnit se aktivně i pasivně na udržitelném, bezpečném, beznehodovém, korektním dopravním systému.“³⁴

„Cílem začlenění dopravní výchovy do výchovně-vzdělávacího procesu na 2. stupni ZŠ je prohlubovat a upevňovat znalosti a dovednosti z oblasti bezpečnosti v silničním provozu získané na 1. stupni ZŠ. Dále rozvíjet poznání a obohacovat tuto oblast o další poznatky a etickou stránku problematiky. Položit základy pro utváření vztahů mezi účastníky silničního provozu, orientaci v nich a pěstování správných reakcí, vedoucích k bezpečnosti vlastní i okolí, rozvíjet základy první předlékařské pomoci a připravit žáky na získání řidičského oprávnění pro malé motocykly a další skupiny. Rozvíjet klíčové kompetence s důrazem na úctu ke zdraví, k odpovědnému chování a odpovědnosti za své zdraví, k toleranci a ohleduplnosti k ostatním a na svoji bezpečnost)“.³⁵

2.6 Prevence na střední škole

Střední školy měly před několika lety možnost do svého vzdělávacího procesu zařadit nepovinný předmět „Řízení motorových vozidel“ Cílem tohoto předmětu bylo připravit pozorného a ohleduplného řidiče, který bude umět ovládat nejen vozidlo, ale i sám sebe.³⁶

Nepovinný předmět „Řízení motorových vozidel“ na středních školách pro skupinu do 18 let byl však zrušen. V současné době je tedy skupina od 9. třídy na základních školách do 18 let ovlivňována pouze v autoškolách.

³⁴ STOJAN, M. et. al. *Škola a zdraví pro 21. století, Dopravní výchova v RVP pro 2.stupeň ZŠ, část I. Obecná analýza s příklady implementace*. Brno, 2008. s. 4.

³⁵ Dostupné z:

<http://clanky.rvp.cz/clanek/k/z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html/> [citováno 2013-02-25].

³⁶ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 61.

Dopravní výchova dospívající mládeže by měla navazovat na poznatky a zkušenosti, které získali mladí lidé během svého života. Nejlepším způsobem, jak těchto důležitých poznatků v životě dosáhnout, je jejich postupné získávání vlastní zkušeností.

V období dospívání prochází mládež důležitými vývojovými změnami, na které je nutno brát ohledy. V tomto období si mladí lidé vytvářejí svůj vlastní žebříček hodnot a priorit. Mladí lidé se řídí názorem svých vrstevníků, hledají svoji vlastní identitu, objevují svojí vlastní míru svobody a nezávislosti a touží se odlišit od svých rodičů.

Metodika dopravní výchovy by proto měla být přizpůsobena individualitě dospívající mládeže. Je nutné si uvědomit, že poznatky by si mladí lidé měli odnést a ne je zapomenout. V odborné pedagogické literatuře bylo popsáno několik studijních typů podle toho, jaký je nutný specifický přístup k získávání poznatků.

Empiricky byla zjištěna tato fakta:

- a) zaměstnáme-li pouze sluch mládeže, odnesou si z dopravní výchovy 20 % informací
- b) zaměstnáme-li i zrak mládeže, odnesou si z dopravní výchovy 30 % informací
- c) pokud obojí spojíme, odnesou si z dopravní výchovy 50 % informací
- d) pokud se obsah i prodiskutuje, odnesou si z dopravní výchovy 65 % informací

Pokud chceme ovlivnit postoje mladých lidí, měli bychom brát v úvahu zejména tyto faktory:

- a) vliv vrstevníků
- b) zábavu a pseudosvobodu
- c) média, reklamu, internet, kampaně
- d) vzory ve společnosti³⁷

³⁷ Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/dospivajici-mladez/> [citováno 2012-10-15].

Pro skupinu dospívající mládeže je vhodné použít filmový materiál o bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích. Například co se může stát při riskantní jízdě, jak je sníženo vnímání řidiče, pokud požije alkohol před jízdou nebo jaké následky má nepřipoutání se řidiče bezpečnostním pásem před jízdou a také ostatních cestujících ve vozidle. Nepřipoutaný spolujedoucí může způsobit těžké zranění nebo smrt nejen sobě, ale i ostatním spolujedoucím ve vozidle. Tento materiál může být využit pro mládež nejen v autoškolách, ale i při besedách, které pořádá Policie ČR. Studenti tak mají možnost diskutovat o situacích, které se jim v praxi přihodily a společně najít cestu pro to, aby jejich pohyb v silničním provozu byl co nejbezpečnější.

Pro dospívající mládež je důležitý názor jejich vrstevníků. Nikdo se nechce lišit od ostatních, proto se názor vrstevníků přijímá daleko snadněji, než názor autorit. Poznatky pro dospívající mládež je vhodné podávat zábavnou formou, nechat studenty, aby projevovali svoji aktivitu. Ukázat jim vhodné formy chování v silničním provozu, než to, jak se předvádět před svými spolužáky. Nežádoucí chováním může být požívání alkoholu před jízdou nebo během jízdy, užívání jiných drog, rychlá jízda, riskantní jízda nebo nepřiměřená rychlost

Dalšími faktory, které velmi ovlivňuje chování mladých lidí, jsou média, reklama, internet a různé kampaně. Mladí lidé tráví spoustu času u internetu i u televize a je možné je prostřednictvím těchto médií kladně ovlivnit. Dále si mladí lidé utváří svůj názor podle toho, co vidí ve svém okolí, jak v nejbližší rodině, tak u svých známých.

Důležitý je osobní přístup autority. Mladí lidé by měli mít možnost kdykoliv zkontrolovat svůj názor, přičemž autorita by jim měla jít příkladem. Nejobtížnější v dnešní době je mladé lidi správně motivovat. Informací, které zaplavují všechny smysly mladých lidí je velké množství, a proto se koncentrace smyslů mladých snižuje. Jejich aktivace a motivace tak vyžaduje více času. Nejdůležitější je proto intenzivní působení dopravní výchovy, jejímž cílem je vytvořit bezpečné návyky chování ve všech rolích, které zde mladý člověk zastává.³⁸

³⁸ Dostupné z:

<http://www.czrso.cz/clanky/dospivajici-mladez/> [citováno 2012-10-15].

Pro všechny věkové kategorie účastníků provozu na pozemních komunikacích jsou důležité jeho hodnoty a postoje. Jedním z důležitých cílů dopravní výchovy by mělo být také formování a rozvíjení mravního vědomí a jednání žáků či nedostatků. Základními vlastnostmi, které jsou potřebné pro bezpečnou chůzi a jízdu v provozu na pozemních komunikacích patří sebekázeň, ohleduplnost, rozvážnost, rozhodnost, soustřednost, slušnost a zdvořilost. Tedy vlastnosti, které ovlivňují kvalitu mezilidských vztahů, které jsou pak důležité ve vztahu mezi řidiči, chodci a cestujícími v silničním provozu.³⁹

³⁹ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 60.

3 VLIV PREVENCE V DOPRAVĚ NA VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI U DĚTÍ

„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 provozu. „⁴⁰

„Dopravní nehoda vzniká v důsledku řady různých okolností, obvykle náhlých a nepředvídaných, které porušily správný a bezpečný chod dopravy“⁴¹

Nehodovost v České republice je sledována již od 50. let minulého století. V době nízké motorizace nebyla považována za vážný problém, což se změnilo od počátku 60. let, kdy motorizace stoupala spolu s počtem usmrcených obětí. Historického maxima bylo dosaženo v roce 1969, kdy počet usmrcených obětí bylo 1758, a to do 25 hodin.

Počet přibývajících smrtelných nehod vedl k zavádění bezpečnostních opatření ve světě. Také v českých zemích vedla tato skutečnost k zavedení dopravní výchovy do škol. Dopravní výchova dětí se začala slibně vyvíjet až do roku 1989, kdy došlo k jejímu útlumu. Přitom se až do roku 1986 dařilo počet usmrcených na našich silnicích snižovat. V té době patřila Česká republika k zemím s nejlepší úrovní dopravní nehodovosti v Evropě. Po roce 1986 však začal počet dopravních nehod prudce stoupat, a to až do roku 1994, kdy došlo k opětovnému zmírnění situace. V současné době však patří Česká republika k zemím s nejhorší nehodovostí ve světě.⁴²

3.1 Statistiky dopravních nehod u dětí

Jednou z nejzranitelnějších skupin v silničním provozu jsou děti a mládež. Toto je dáno především věkem a velikostí dítěte, neboť malá výška dítě někdy zhoršuje nebo

⁴⁰ Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o silničním provozu

⁴¹ VYKOPALOVA, H. *Psychologie v dopravě*. Brno, 2012. s. 22.

⁴² STOJAN, M. et. al. *Škola a zdraví 21, Aktuální otázky dopravní výchovy*. Brno, 2009. s. 77

dokonce znemožňuje rozhled dítěte. Dalším faktorem, který ovlivňuje tuto skutečnost, je nedostatek zkušeností a spontánnost dítěte. Nedostatek zkušeností způsobuje špatný odhad rychlosti a vzdálenosti vozidla, spontánnost pak zbrklé chování a neadekvátní reakce dětí.⁴³

Úmrtnost na dětské úrazy v České republice v poslední době klesá. Je to jednak díky vysoce odborné péči, která je dětem poskytována na specializovaných pracovištích dětské traumatologie, ale také díky klesajícímu počtu smrtelných dopravních úrazů u dětí. V roce 2002 zemřelo v důsledku dopravních nehod celkem 43 dětí, v roce 2010 to bylo již jen 17 dětí.

Dopravní úrazy mají na úmrtnosti dětí nejvyšší podíl, více než jedna třetina dětských úmrtí je následkem dopravních nehod. U dětí do 15 let vzniká téměř polovina úrazů v souvislosti s pohybem v dopravním prostředí. Na následky dopravních úrazů umírá každý rok na celém světě téměř 1,3 miliónu osob. Lze předpokládat, že v roce 2020, při nezměněném trendu, zemře v důsledku dopravních zranění na celém světě více než 2 milióny osob. Přitom osoby do 25 let tvoří 40 % všech obětí dopravních nehod.

Česká republika v oblasti dopravních nehod zaujímá velmi nepříznivé postavení, neboť dětská dopravní úrazovost je zde dvojnásobně vyšší než v motoristicky vyspělých zemích. Řešením je bezpečné a minimálně rizikové dopravní prostředí. Důraz je nutno klást zejména na vysokou bezpečnost v okolí škol a na včasné seznámení dítěte s bezpečným chováním v dopravním prostředí.⁴⁴

V roce 2012 šetřila Policie ČR v průměru každých necelých 7 minut nehodu, každých 23,3 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2,9 hodiny těžce. V průměru každých 13 hodin zemřel při nehodě člověk a každou nehodu pak byla způsobena hmotná škoda přesahující 222 tisíc Kč.⁴⁵

⁴³ Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/docs/doprava/prirucka-web.pdf> [citováno 2013-02-23].

⁴⁴ Dostupné z: <http://casopis-zsfju.zsf.jcu.cz/prevence-urazu-otrav-a-nasili/clanky/1~2012/188-urazovost-u-deti-skolniho-veku-%E2%80%93-soucasne-smery-prevence>. [citováno 2013-02-26].

⁴⁵ Dostupné z: <http://www.policie.cz/soubor/2012-12-informace-pdf.aspx> [citováno 2013-02-11].

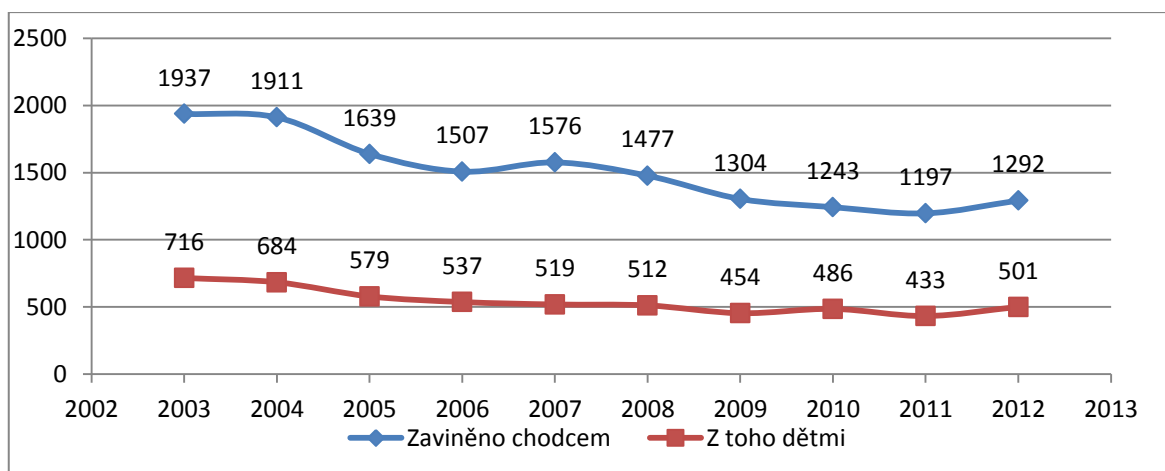
V níže uvedené tabulce je uvedený přehled celkového počtu dopravních nehod od roku 2003 do roku 2012 (za období posledních 10ti uplynulých let). Přehled je zaměřen na viníky dopravních nehod, a to řidičů nemotorových vozidel a chodců tak, aby bylo zřejmé, kolik dopravních nehod z tohoto hlediska bylo způsobeno dětmi.

Přehled viníků dopravních nehod od roku 2003 do roku 2012:

Rok	Celkem nehod	Zaviněno řidičem motorového vozidla	Z toho dětmi	Zaviněno chodcem	Z toho dětmi
2003	195851	3037	595	1937	716
2004	196484	2833	516	1911	684
2005	199262	2796	443	1639	579
2006	187965	2848	356	1507	537
2007	182736	2419	348	1576	519
2008	160376	2097	279	1477	512
2009	74815	1988	241	1304	454
2010	75522	1851	201	1243	486
2011	75137	2363	291	1197	433
2012	81404	2467	279	1292	501

Tabulka č. 1 – Přehled viníků dopravních nehod od roku 2003 do roku 2012.

Přehled viníků dopravních nehod od roku 2003 do roku 2012:



Graf č. 1 – Přehled viníků dopravních nehod od roku 2003 do roku 2012.

V roce 2012 děti cyklisté zaviniily 279 nehod (o 12 méně než v roce 2011) a tyto nehody si nevyžádaly žádný život dítěte (v roce 2011 zemřelo 1 dítě). Na nehodách chodců se děti podílejí 501 nehodami (o 68 nehod více než v roce 2011), při nichž dvě děti zahynuly (o dvě děti více). Nejtragičtější příčinou nehod chodců v roce 2012 bylo neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice – 594 nehod a zahynulo při nich 9 chodců, dalších 5 chodců zahynulo v důsledku nesprávného zhodnocení dopravní situace, 3 chodci zahynuli v důsledku náhlého vstoupení do vozovky z nástupního ostrůvku.⁴⁶

V níže uvedené tabulce je uveden přehled usmrcených viníků dopravních nehod od roku 2003 do roku 2012 (za období posledních uplynulých 10ti let), a to řidičů nemotorových vozidel a chodců, opět se zaměřením na zavinění počtu těchto dopravních nehod dětmi.

Přehled usmrcených viníků dopravních nehod od roku 2003 do roku 2012:

Rok	Usmrceno viníků řidičů nemotorového vozidla	Z toho dětí	Usmrceno viníků chodců	Z toho dětí
2003	65	1	60	3
2004	45	0	49	0
2005	51	2	51	10
2006	48	1	44	4
2007	65	3	41	0
2008	39	0	37	3
2009	39	0	32	0
2010	40	0	27	3
2011	22	1	26	0
2012	32	0	19	2

Tabulka č. 2 - Přehled usmrcených viníků dopravních nehod roku 2003 do roku 2012.

⁴⁶ Dostupné z:

<http://www.policie.cz/soubor/2012-12-informace-pdf.aspx> [citováno 2013-02-11].

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že od roku 2003 do roku 2012 zemřelo celkem 33 dětí, které byly viníky dopravních nehod. Z toho 8 dětí – cyklistů a 25 dětí – chodců.

Počet nehod šetřených Policií ČR v roce 2012 je od roku 1999 čtvrtý nejnižší. Nejméně nehod bylo v roce 2009 (74 815 nehod) a nejvíce nehod bylo Policií ČR šetřeno v roce 1999 (225 690 nehod). Při srovnávání počtu nehod v tomto období je nutné ale brát v úvahu legislativní změny upravující povinnost oznamování nehody Policii ČR.⁴⁷

3.2 Rizikové chování dětí v silničním provozu

„Rizikové chování v dopravě můžeme obecně charakterizovat jako takové jednání, které vede v rámci dopravního kontextu k dopravním kolizím a následně k úrazům nebo úmrtím“

Rizikové chování dělíme zejména podle:

- a) cílové skupiny
- b) věku cílové skupiny
- c) typu rizikového chování

Rizikové chování je způsobeno:

- a) vlivem návykových látek (alkohol a jiné drogy)
- b) neznalostí dopravních předpisů
- c) osobnostními faktory (agresivní jednání, vyhledávání vzrušujících zážitků, depresivita, přeceňování vlastních schopností)⁴⁸

Stručné zásady prevence dopravních úrazů u dětí:

- a) poskytnutí dobrého příkladu dospělými
- b) poučení dětí o možnosti vzniku nehody
- c) potlačení rizikového chování vedoucího ke kolizi

⁴⁷ Dostupné z:

<http://www.policie.cz/soubor/2012-12-informace-pdf.aspx> [citováno 2013-02-11].

⁴⁸ Dostupné z:

<http://www.prevence-praha.cz/attachments/article/123/Metodicke%20doporuceni%20k%20primarni%20prevenci%20rizikoveho%20chovani.pdf> [citováno 2012-10-25].

- d) důsledné nošení prvků pasivní bezpečnosti
- e) používání autosedaček
- f) povinné používání bezpečnostních pásů dospělých
- g) rychlost vozidla

Cílem prevence úrazů u dětí je ovlivnit děti jako účastníky silničního provozu takovým způsobem, aby se v dopravním prostředí naučily chovat bezpečně a neohrožily život svůj ani životy ostatních.⁴⁹

3.3 Prvky aktivní a pasivní bezpečnosti v silničním provozu

*Pasivní bezpečnost je ta část bezpečnostní architektury nějakého systému, která má za cíl zmírnit následky nehody v případě, že k ní dojde. Oproti tomu prvky aktivní bezpečnosti se snaží nehodě předcházet.*⁵⁰

Poklesu počtu smrtelných dopravních úrazů u dětí bylo dosaženo zejména používáním prvků pasivní bezpečnosti, a dále díky bezpečnější konstrukci vozidel. Počet automobilových nehod však stále roste.⁵¹

Prvky pasivní bezpečnosti jsou velmi důležité při prevenci dopravních úrazů. Proto by se měly stát nezbytnou součástí všech účastníků silničního provozu, ať už se jedná o řidiče motorového vozidla, cyklistu či chodce. Pokud se člověk stane účastníkem dopravní nehody, mohou se tyto prvky podílet i na záchraně lidského života.

Prvky pasivní bezpečnosti důležité u dětí v silničním provozu:

- a) bezpečnostní pásy a dětské autosedačky
- b) cyklistická přilba
- c) reflexivní prvky

⁴⁹ STOJAN, m. et. al. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno, 2008. s. 50.

⁵⁰ Dostupné z:

<http://cs.wikipedia.org/wiki/Pasivnibezpecnosti/> [citováno 2013-01-31].

⁵¹ DRÁBKOVÁ, J.; MALÁ, J. *Vádemékum novinek neodkladné péče*. Praha, 1999. s. 95.

Cyklistická přilba a reflexivní prvky jsou velmi důležitými prvky pasivní bezpečnosti, neboť chodci a cyklisté tvoří 30 % obětí účastníků silničního provozu a jsou tak nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu.⁵²

Bezpečnostní pásy a dětské autosedačky v prevenci dopravní nehodovosti hrají nezastupitelnou roli. Podmínkou správné funkce bezpečnostních pásů je jejich správné použití. Pás by měl být upevněn přes rameno a hrud', rozhodně ne přes krk. Pod pásy nepatří ostré a tvrdé předměty, neboť při kolizi mohou způsobit velmi vážná zranění. Pokud spolujezdec na zadním sedadle není připoután, může smrtelně zranit cestující na předním sedadle.

Od 1. 7. 2006 zákon o silničním provozu obsahuje bodový systém. Tento systém slouží k udělování „trestných“ bodů řidičům, kteří se dopustili zákonem stanovených porušení pravidel silničního provozu. Od jeho zavedení stoupl počet řidičů, kteří používají bezpečnostní pásy i dětské autosedačky. Pro mnohé řidiče je připsání „trestných“ bodů větší ztrátou, než ztráta jejich zdraví a života v důsledku nepoužívání těchto pasivních bezpečnostních prvků. Tito řidiči by se měli zamyslet nad tím, jaké hodnoty v životě jsou opravdu důležité.

Děti s hmotností menší než 36 kg a výškou menší než 150 cm musí používat otestované a schválené autosedačky. Dětská sedačka musí být připevněna k pevným částem karoserie automobilu třemi body. Dítě je možné posadit v autosedačce i na přední sedadlo, je však nutné sedačku otočit proti směru jízdy a vypnout air-bag. Dětské autosedačky jsou povinné od 1. 7. 2006 na všech typech komunikací. Dětská autosedačka výrazně zvyšuje bezpečnost dětí. Nezajištěné děti umírají až sedmkrát častěji než děti zajištěné v dětské autosedačce.⁵³

Cyklistická přilba je dnes naprostou nezbytností na silnici i v přírodě. Její použití vyžaduje silniční zákon. Pro cyklistu do 18 let je přilba povinná. Výsledky

⁵² STOJAN, M. et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno, 2007. s. 75.

⁵³ Dostupné z:

<http://www.detske-autosedacky.com/detske-autosedacky-povinne.php> [citováno 2013-03-25].

odborných studií prokázaly, že cyklisté, kteří nosí přilbu, podstupují 19x menší riziko úmrtí než ti, kteří ji nepoužívají. S pomocí ochranných přileb lze předejít 83 % fraktury lebky, 53 % zranění měkkých částí hlavy a 48 % poškození mozku.⁵⁴

Reflexivní prvky jsou v současné době používány na oblečení a různých doplňcích dobrovolně. Neexistuje žádný zákon, který by užívání reflexivních prvků nařizoval. Je nutné v tomto ohledu působit na rodiče, aby jejich děti tyto prvky používaly, a to jak při cestě do školy, ze školy a při sportu, tak ve svém volném čase. Jedná se zejména o děti, které do školy chodí v časných ranních hodinách, a to za snížené viditelnosti způsobené tmou, mlhou nebo deštěm. Pro tyto děti hrají reflexivní prvky a doplňky na oblečení nezastupitelnou roli. Chodec, který je vybaven reflexivním prvkem, je pro řidiče viditelný již na vzdálenost 150 metrů. Pokud chodec těmito prvky vybaven není, řidič téhož chodce spatří až na vzdálenost 30 – 40 metrů, přičemž tato vzdálenost nemusí být vždy dostačující na to, aby řidič správně zareagoval.⁵⁵

3.4 Mladí řidiči motorových vozidel

Statistika ohledně dopravní nehodovosti jednoznačně hovoří o tom, že v systému člověk – dopravní prostředek – pozemní komunikace selhává nejčastěji lidský faktor. Více než 90 % všech silničních dopravních nehod zavíní řidič motorového vozidla. Pouze 1 % se na příčině dopravních nehod podílí technická nezpůsobilost nebo náhle vzniklá porucha vozidla a méně než 0,5 % je příčinou dopravní nehodovosti závada pozemní komunikace. Nejproblémovějším a nejvíce selhávajícím faktorem celého systému je tedy řidič jako účastník silničního provozu.⁵⁶

Jednotlivé vývojové etapy řidiče lze rozdělit dle těchto hledisek:

- a) věk řidiče
- b) délka řidičské praxe

⁵⁴ Dostupné z:

<http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/jizdni-kolo/pouzivani-cyklisticke-prilby> [citováno 2013-03-25].

⁵⁵ STOJAN, M. et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno, 2007. s. 35.

⁵⁶ PAVLÍČEK, K. *Policejné dopravně bezpečnostní činnost z teoretického a vývojového hlediska*. Praha, 2003. s. 61.

c) počet ujetých kilometrů

K dopravní nehodovosti se přímo vztahuje délka řidičské praxe, podle které dělíme řidiče na:

a) začátečníky

b) pokročilé

c) zkušené

Kritickým obdobím u řidičů – začátečníků je období, které vrcholí kolem druhého až pátého roku řidičské praxe. V mnoha vyspělých zemích je proto řidičský průkaz začínajícím řidičům vydáván na zkušební dobu, a to zpravidla na období dvou let po vydání řidičského průkazu.⁵⁷

Problémem řidičů – začátečníků je vysoká úroveň nehodovosti. Protože se chce začátečník co nejrychleji zařadit mezi zkušené řidiče silničního provozu, bývá příčinou dopravních nehod často nepřiměřená rychlost. Aby si mladý řidič vytvořil normu opravdu bezpečného řidiče, je třeba, aby ujel zhruba 100 000 kilometrů zhruba za sedm let. Mladý člověk, který začíná řídit v 18ti letech, se na tuto úroveň tedy dostane přibližně v 25ti letech, a tak se zařadí k řidičům s menší mírou nehodovosti.⁵⁸

V současné době je ve věkové kategorii dospívajících řidičů od 15ti do 19ti let zaznamenán nárůst dopravních nehod, a to nejen jako řidičů automobilů, ale také řidičů motocyklů. Tento nárůst dopravní nehodovosti u mladých řidičů je závažným celosvětovým problémem, který je ovlivňován progresivním nárůstem motorizace a agresivním a bezohledným jednáním řidičů. Tito mladí řidiči způsobí v České republice až jednu třetinu dopravních nehod, přičemž se stále častěji sami stávají oběťmi dopravních nehod. Příčinou je jednak nedostatek řidičských zkušeností, dále nízký věk, sociální a emocionální nezralost, nevyrovnanost, časté přeceňování vlastních schopností a zejména rychlý a agresivní způsob jízdy.⁵⁹

⁵⁷ PAVLÍČEK, K. *Policejně dopravně bezpečnostní činnost z teoretického a vývojového hlediska*. Praha, 2003. s. 63.

⁵⁸ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha, 2006. s. 64.

⁵⁹ Dostupné z:

Příčiny dopravních nehod mladých řidičů ve věkové kategorii od 18 do 25ti let vyplývají z charakteristiky chování této kategorie. Je dáno osobnostním vývojem, psychickým zráním, způsobem trávení volného času a mírou odpovědnosti z pohledu akceptace sociální odpovědnosti.⁶⁰

Protože počet dopravních nehod, kdy řidičem je osoba do 25 let, stále stoupá a přináší s sebou ztrátu mladých lidských životů, v některých státech, např. na Slovensku, v Německu nebo v Rakousku, přistoupili k preventivnímu opatření. Tímto opatřením je vydávání řidičského průkazu na zkoušku. Smysl tohoto opatření spočívá v tom, že se řidič ve zkušební době nesmí dopustit závažného dopravního přestupku nebo trestného činu. V opačném případě musí mladý řidič absolvovat přezkoušení komisařem, psychologický přezkum nebo je mu uloženo absolvování doškolovacího kurzu.⁶¹

Kdyby Česká republika zavedla tato opatření, která jsou v sousedních zemích samozřejmostí, určitě by se tímto způsobem zabránilo mnohé ztrátě mladých životů.

<http://www.szu.cz/tema/podpora-zdravi/prevence-urazu-u-deti-a-dospivajicich-cr> [citováno 2013-01-31].

⁶⁰ VYKOPALOVÁ, H. *Psychologie v dopravě*. Brno, 2012. s. 41.

⁶¹ Dostupné z:

http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2009/Ridicky_prukaz_na_zkousku.htm [citováno 2013-01-31].

PRAKTICKÁ ČÁST

4 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Pracuji jako policistka územního odboru na dopravním inspektorátu PČR v Blansku na oddělení dopravních nehod. Při své každodenní práci musím řešit dopravní nehody, jejichž účastníky jsou také děti a mladiství. Policie se snaží předcházet dopravním nehodám preventivní činností, která spočívá v dohledu nad silničním provozem.

„Dohled nad silniční provoz kromě jiného spočívá i v organizování a provádění řízení provozu na pozemních komunikacích, kontrole dodržování povinností účastníků silničního provozu a dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, dohledu nad technickým stavem vozidla a jeho kontrolách přímo v silničním provozu, řízení městského provozu a dodržování právních předpisů.“

ZPPP 160/2009 Sb. Závazný pokyn policejního prezidenta, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Policie ČR pořádá besedy pro děti, kterých se také zúčastňuji. Na těchto besedách seznamujeme děti s bezpečným chováním v silničním provozu. Sama jsem se mohla přesvědčit o tom, že chování dětí v silničním provozu je velmi nejisté. To mě inspirovalo k provedení praktické části mé bakalářské práce – dotazníkového šetření.

4.1 Cíl a hypotézy dotazníkového šetření

Hypotéza 1 :

Největší podíl na znalostech dětí základních škol jak se chovat, jsou-li účastníky silničního provozu, má Policie ČR.

Hypotéza 2 :

V dopravním značení, které je používáno na našich komunikacích v silničním provozu, se lépe orientují chlapci než děvčata.

Hypotéza 3 :

Dopravní značení, které je používáno na našich komunikacích v silničním provozu, lépe znají děti, které navštěvují základní školu ve městě, než děti, které navštěvují základní školu na vesnici.

4.2 Metoda a provedení dotazníkového šetření

Dotazníkové šetření bylo provedeno ve třech základních školách, a to v jedné škole městské a dvou školách vesnických. Jednalo se o Základní školu a Mateřskou školu Blansko, Salmova, Základní školu Černá Hora a Základní školu Lipůvka.⁶²

Byla zvolena kvantitativní metoda ve formě dotazníkového šetření. Nástrojem dotazníkového šetření byl zvolen dotazník, použitou technikou bylo písemné dotazování. První fáze spočívala v přípravě jednoduchých otázek. Tyto otázky byly sestaveny stručně a jasně, aby je děti snadno pochopily a dokázaly na tyto otázky bez problémů odpovědět. Druhá fáze spočívala v sestavení samotného dotazníku. Dotazník byl rozdělen na dvě části. V první části dotazník obsahoval uzavřené otázky a úkolem tohoto dotazníku bylo zjistit, jaký podíl má policie na informovanost dětí o tom, jak se chovat v silničním provozu, jaký postoj děti k policii zaujímají a jestli mají zájem o to, aby se policie podílela na dopravně bezpečnostní výchově dětí. V druhé části byl použit „Dopravní test pro chodce“ o dopravních značkách, který má Policie ČR k dispozici při pořádání besed pro děti na základních školách. Tento test se skládá z uzavřených otázek. Na každou otázku byla možná pouze jedna správná odpověď. Úkolem druhé části bylo zjistit, jaké znalosti mají děti o dopravních značkách, které jsou důležité pro jejich bezpečný pohyb na pozemních komunikacích.

Na kladené otázky odpovídala skupina respondentů z prvního stupně základních škol, a to 72 dětí ze 3. tříd, 66 dětí ze 4. tříd a 64 dětí z 5. tříd základních škol. Dotazníkového šetření se celkem zúčastnilo celkem 202 respondentů, z toho:

- a) 85 žáků, kteří navštěvují školu ve městě a 117 žáků, kteří navštěvují školu na vesnici (celkový počet žáků)
- b) 116 chlapců a 86 dívek

⁶² Dostupné z:
<http://www.zssalmova.cz/> [citováno 2012-02-07].
<http://www.zscernahora.cz/> [citováno 2012-02-07].
<http://www.zslipuvka.cz/> [citováno 2012-02-07].

- c) 51 chlapců, kteří navštěvují školu ve městě a 34 dívek, které navštěvují školu ve městě
- d) 65 chlapců, kteří navštěvují školu na vesnici a 52 dívek, které navštěvují školu na vesnici

4.3 Zpracování dat a prezentace výsledků

Data z dotazníkového šetření, která se vztahují k hypotéze 1, byla respondenty zaznamenána do první části dotazníku (nazvaného část A), který obsahuje celkem 7 uzavřených otázek. Data z dopravního testu pro chodce o dopravních značkách (nazvaného jako část B) se vztahují k hypotéze 2 a 3 a obsahují celkem 11 otázek.

Všechna data, která byla získána k hypotéze 1, jsou uvedena v části A, pro větší přehlednost jsou převedena do grafické podoby válcového grafu s přimknutou tabulkou a uvedenou konkrétní otázkou.

Data, která byla získána k hypotézám 2 a 3 jsou uvedena v části B, pro větší přehlednost jsou konečné výsledky převedeny do grafické podoby prostorového výsečového grafu. Vzhledem k charakteru otázek jsou v části B vyznačeny také správné odpovědi.

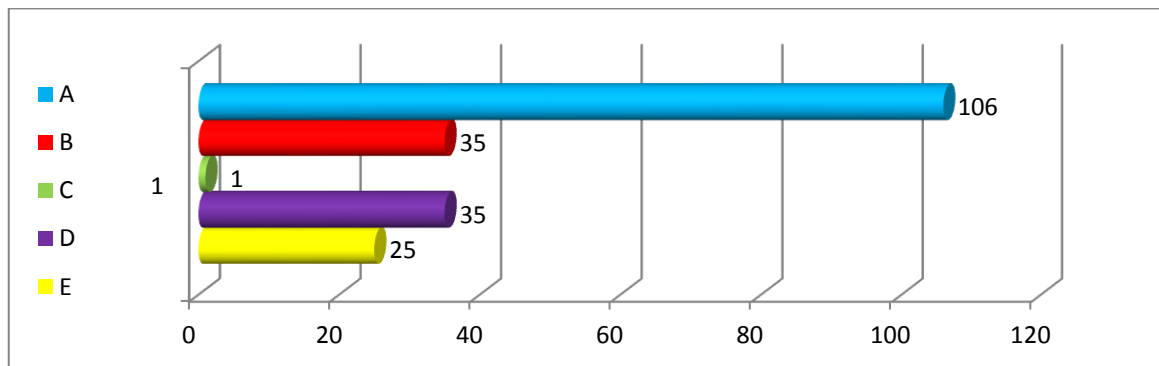
Hypotéza 1 :

Největší podíl na znalostech dětí základních škol jak se chovat, jsou-li účastníky silničního provozu, má Policie ČR.

Otázka č. 1: Nejvíce informací o tom, jak se chovat na chodníku nebo na silnici mám:

- a) Od rodičů
- b) Od učitelů
- c) Od spolužáků
- d) Od policistů, kteří byli ve škole
- e) Z dopravního hřiště

	A	B	C	D	E
1	106	35	1	35	25



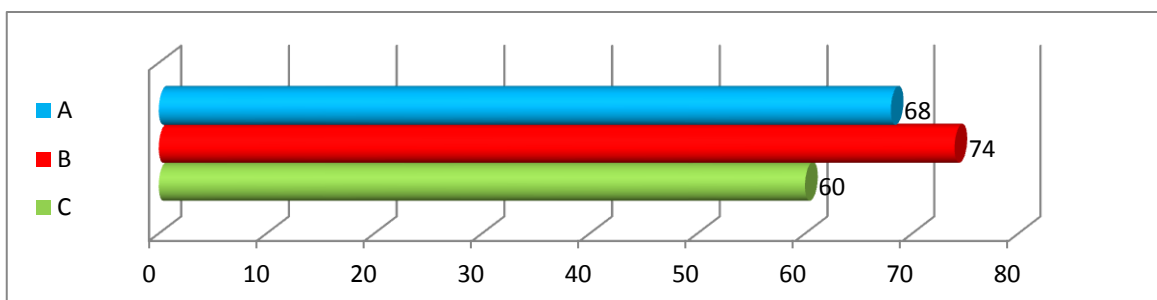
Graf č. 2 k otázce č. 1. Hypotéza 1, část A dotazníku.

Na otázku č. 1 odpovědělo 106 dětí, že informace získávají od rodičů, 35 dětí, že informace získávají od učitelů, 1 dítě, že informace získává od spolužáků, 35 dětí, že informace získávají od policistů a 25 dětí, že informace získávají z dopravního hřiště. Cílem této otázky bylo zjistit, jak se Policie ČR podílí na informovanosti dětí. Výsledkem je, že největší podíl na informovanosti dětí mají ve stejné míře učitelé a policisté. To znamená, že Policie ČR se významnou mírou podílí na informovanosti dětí o tom, jak se chovat v silničním provozu. Besedy pro děti a různé akce Policie ČR jsou důležitou součástí prevence v dopravě u dětí v silničním provozu a pro děti mají velký význam.

Otázka č. 2: **To, jak se mám chovat v silničním provozu, bych se nejraději učil (a):**

- a) S paní učitelkou
- b) Na dopravním hřišti
- c) S policistou

	A	B	C
2	68	74	60



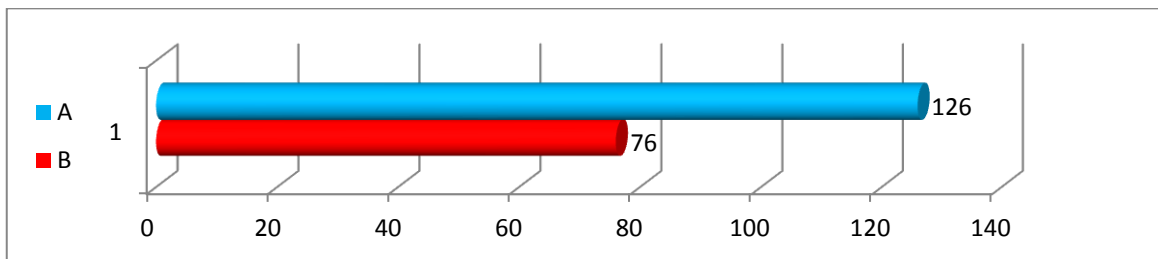
Graf č. 3 k otázce č. 2. Hypotéza 1, část A dotazníku.

Na otázku č. 2 odpovědělo 68 dětí, že by se o tom, jak se chovat v silničním provozu nejraději učilo s paní učitelkou, 74 dětí odpovědělo na dopravním hřišti a 60 dětí odpovědělo s policistou. To znamená, že děti by se nejraději učily dopravní výchovu na dopravním hřišti, přičemž dávají přednost paní učitelce, kterou znají ze školy, před policistou. Výsledkem je, že besedy, které Policie ČR pro děti pořádá, by podle dětí bylo nejvhodnější organizovat na dětském hřišti, za přítomnosti paní učitelky. Děti samy upřednostňují metodu výuky, kdy je možné při učení ovlivňovat zároveň sluch i zrak a doplnit výuku praktickými ukázkami tak, jak bylo zjištěno v teoretické části bakalářské práce.

Otázka č. 3: Účastnil (a) ses někdy ve škole besedy, kterou pro školu uspořádala Policie ČR:

- a) Ano
- b) Ne

	A	B
3	126	76



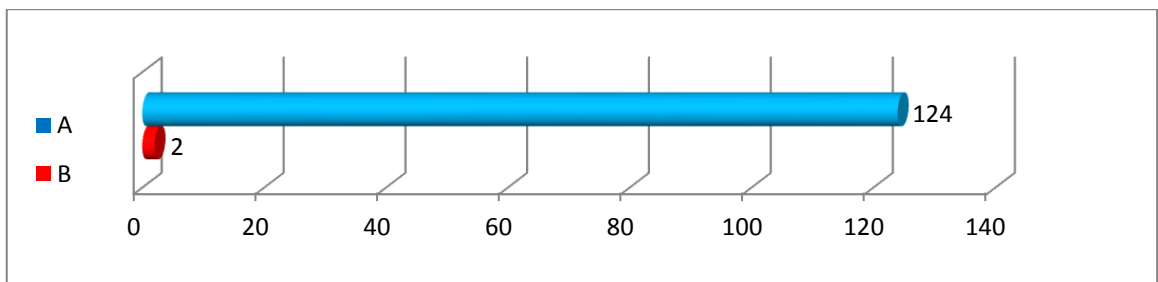
Graf č. 4 k otázce č. 3. Hypotéza 1, část A dotazníku.

Na otázku č. 3 odpovědělo 126 dětí, že se besedy pořádanou Policií ČR již zúčastnilo, 76 dětí odpovědělo, že se besedy dosud neúčastnilo. Většina dětí se již tedy měla možnost seznámit se s prací policie i se základy preventivních opatření, které jsou součástí každé besedy. Stále však je prostor pro ty školy a třídy, které tuto možnost ještě neměly.

Otázka č. 4 - Pokud ve škole proběhla beseda s policií, líbila se mi:

- a) Ano
- b) Ne

	A	B
4	124	2



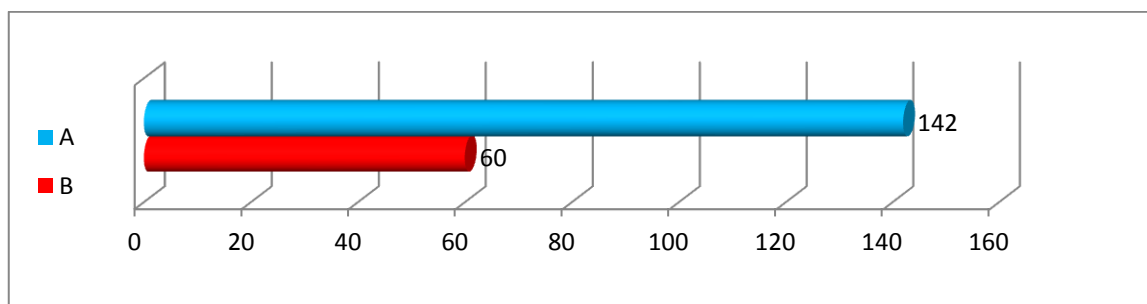
Graf č. 5 k otázce č. 4. Hypotéza 1, část A dotazníku.

Otázka č. 4 navazuje na předchozí otázku č. 3, kolik dětí se již zúčastnilo besedy pořádané policií. 126 dětí odpovědělo, že se již besedy zúčastnilo a z tohoto počtu dětí odpovědělo celkem 124 dětí, že se jim beseda líbila, pouze 2 děti odpověděly, že se jim beseda nelíbila. Výsledkem je, že beseda, která je prováděna Policií ČR pro děti základních škol na okrese Blansko, dětem vyhovuje a může být využívána na základních školách, kde ještě beseda nebyla provedena.

Otázka č. 5: **Byl (a) jsi někdy na jiné akci, kde policie dětem vysvětlovala, co dělá a jak se chovat na silnici:**

- a) Ano
- b) Ne

	A	B
5	142	60



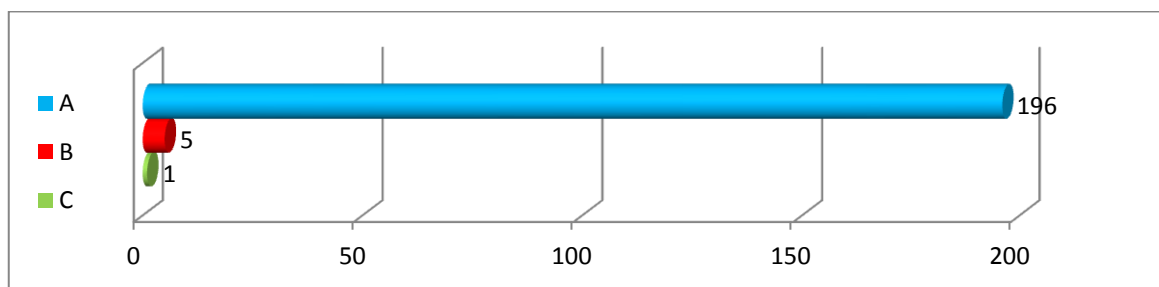
Graf č. 6 k otázce č. 5. Hypotéza 1, část A dotazníku.

Na otázku č. 5 odpovědělo 142 dětí, že se zúčastnilo jiné akce, kde policie dětem vysvětlovala, jak se chovat na silnici a 60 dětí odpovědělo, že se takové akce nezúčastnilo. Policie ČR na okrese Blansko pořádá pro děti několikrát v roce preventivní akce, kterých se mohou zúčastnit s paní učitelkou v rámci výuky nebo se svými rodiči. Většina dětí odpověděla, že se takových akcí již zúčastnila. I těmito akcemi přispívá Policie ČR k prevenci v dopravě u dětí, učí děti, jak se správně chovat v silničním provozu a seznamuje děti s prací Policie ČR praktickými ukázkami. A to například prací psůvodů, dopravní policie a prohlédnutím techniky, kterou policie při práci využívá.

Otázka č. 6: **O policistovi:**

- a) Víím, že jej musím vždy poslechnout
- b) bojím se ho
- c) nezajímá mě, co dělá nebo co říká

	A	B	C
6	196	5	1



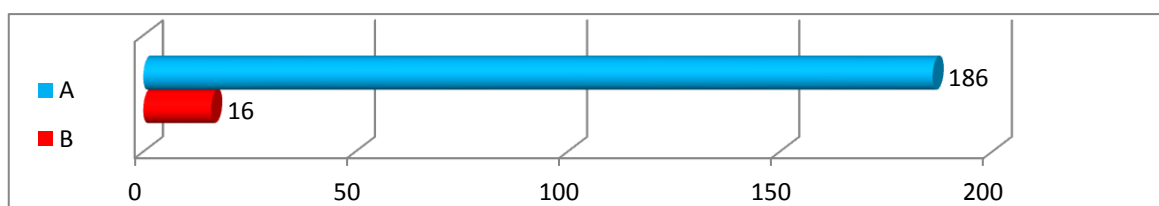
Graf č. 7 k otázce č. 6. Hypotéza 1, část A dotazníku.

Na otázku č. 6 odpovědělo 196 dětí, že o policistovi ví, že jej musí vždy poslechnout, 5 dětí, že se policisty bojí a 1 dítě, že ho nezajímá, co policista dělá nebo co říká. Z výše uvedeného vyplývá, že u dětí policista vzbuzuje respekt a vědí, že musí vždy uposlechnout pokyny policisty, aniž by se policistů bály.

Otázka č. 7: **Chtěl (a) bych, aby za námi policista přišel do školy na besedu nebo na ukázkou:**

- a) Ano
- b) Ne

	A	B
7	186	16



Graf č. 8 k otázce č. 7. Hypotéza 1, část A dotazníku.

Na otázku č. 7 odpovědělo 186 dětí, že by chtělo, aby za nimi přišel policista do školy na besedu, 16 dětí odpovědělo, že by nechtělo, aby za nimi přišel policista do školy na besedu. To znamená, že děti jsou s prací policistů spokojeny a vítají, když se mohou učit dopravní výchovu formou besedy, kterou pro ně policisté pořádají.

Hypotéza 2 :

V dopravním značení, které je používáno na našich komunikacích v silničním provozu, se lépe orientují chlapci než děvčata.

1. Tento signál na semaforu či pokyn policisty znamená:



- a) chodec nesmí vstupovat na vozovku, smí však dokončit přecházení, pokud je již ve vozovce
- b) chodec nesmí vstupovat na vozovku, a pokud je již uprostřed vozovky, je povinen se zastavit
- c) chodec smí přecházet vozovku jen v případě, že nepřijíždí žádné vozidlo

1	A	B	C	správně	Špatně
Chlapci	104	6	6	104	12
Děvčata	79	0	7	79	7

Obrázek č. 1 k otázce č. 1. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost a).

2. Tento signál na semaforu či pokyn policisty znamená:



- a) dítě nesmí přecházet bez doprovodu dospělé osoby
- b) chodec může vždy bezpečně přecházet vozovku
- c) chodec nesmí přecházet, pouze se připraví k bezpečnému přechodu silnice

2	A	B	C	správně	Špatně
Chlapci	12	97	7	97	19
Děvčata	11	70	5	70	16

Obrázek č. 2 k otázce č. 2. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).

3. Vyberte správný název značky:

- a) „Vstup pouze v doprovodu dospělé osoby“
- b) „Chodci, pozor na namrzlý chodník!“
- c) „Stezka pro chodce“

3	A	B	C	správně	Špatně
Chlapci	25	0	91	91	25
Děvčata	11	0	75	75	11

Obrázek č. 3 k otázce č. 3. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).

4. Vyberte správný název značky:

- a) „Policie“
- b) „Policejní parkoviště“
- c) „Pozor na silniční kontrolu“

4	A	B	C	správně	Špatně
Chlapci	92	20	4	92	24
Děvčata	64	12	10	64	22

Obrázek č. 4 k otázce č. 4. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost a).

5. Tato dopravní značka upozorňuje:

- a) na stezku pro chodce
- b) na zákaz vstupu chodců
- c) na přechod pro chodce

5	A	B	C	správně	Špatně
chlupci	1	0	115	115	1
děvčata	0	0	86	86	0

Obrázek č. 5 k otázce č. 5. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).

6. V místech označených touto dopravní značkou si děti:

- a) nesmějí hrát
 b) smějí hrát
 c) smějí hrát pouze v přítomnosti dospělé osoby

6	A	B	C	správně	špatně
chlapci	30	32	54	32	84
děvčata	25	27	34	27	59

Obrázek č. 6 k otázce č. 6. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).

7. Vyberte správný název značky:

- a) „Přechod pro chodce“
 b) „Stezka pro chodce“
 c) „Zákaz vstupu chodců“

7	A	B	C	správně	špatně
chlapci	2	1	113	113	3
děvčata	0	7	79	79	7

Obrázek č. 7 k otázce č. 7. Hypotéza A, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).

8. Tato dopravní značka označuje:

- a) nemocnici
 b) první pomoc
 c) křižovatku silnic s právem přednosti v jízdě

8	A	B	C	správně	špatně
chlapci	74	41	1	41	75
děvčata	46	39	1	39	47

Obrázek č. 8 k otázce č. 8. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost a).

9. Vyberte správný název značky:



- a) „Chůze ze schodů“
- b) „Únikový východ“
- c) „Podchod nebo nadchod“

9	A	B	C	správně	špatně
chlapci	36	2	78	78	38
děvčata	21	3	62	62	24

Obrázek č. 9 k otázce č. 9, Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).

10. Tato dopravní značka upozorňuje:



- a) na přechod pro chodce
- b) na děti
- c) na školu

10	A	B	C	správně	Špatně
chlapci	4	87	25	87	29
děvčata	4	73	9	73	13

Obrázek č. 10 k otázce č. 10. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).

O jaký druh dopravní značky se jedná?



Srovnej je podle pořadí:

- a) výstražné, příkazové, zákazové, informativní
- b) výstražné, zákazové, příkazové, informativní
- c) informativní, příkazové, zákazové, výstražné

11	A	B	C	správně	špatně
chlapci	13	95	8	95	21
děvčata	12	67	7	67	19

Obrázek č. 11 k otázce č. 11. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).

Hypotéza 3 :

Dopravní značení, které je používáno na našich komunikacích v silničním provozu, lépe znají děti, které navštěvují základní školu ve městě, než děti, které navštěvují základní školu na vesnici.

1. Tento signál na semaforu či pokyn policisty znamená:



- a) chodec nesmí vstupovat na vozovku, smí však dokončit přecházení, pokud je již ve vozovce
- b) chodec nesmí vstupovat na vozovku, a pokud je již uprostřed vozovky, je povinen se zastavit
- c) chodec smí přecházet vozovku jen v případě, že nepřijíždí žádné vozidlo

1	A	B	C	správně	Špatně
vesnice	105	4	8	105	12
město	78	2	5	78	7

Obrázek č. 12 k otázce č. 1. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost a).

2. Tento signál na semaforu či pokyn policisty znamená:



- a) dítě nesmí přecházet bez doprovodu dospělé osoby
- b) chodec může vždy bezpečně přecházet vozovku
- c) chodec nesmí přecházet, pouze se připraví k bezpečnému přechodu silnice

2	A	B	C	správně	Špatně
vesnice	10	100	7	100	17
město	13	67	5	67	18

Obrázek č. 13 k otázce č. 2. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).

3. Vyberte správný název značky:

- a) „Vstup pouze v doprovodu dospělé osoby“
- b) „Chodci, pozor na namrzlý chodník!“
- c) „Stezka pro chodce“

3	A	B	C	správně	Špatně
vesnice	20	0	97	97	20
město	16	0	69	69	16

Obrázek č. 14 k otázce č. 3. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).

4. Vyberte správný název značky:

- a) „Policie“
- b) „Policejní parkoviště“
- c) „Pozor na silniční kontrolu“

4	A	B	C	správně	špatně
vesnice	95	18	4	95	22
město	61	14	10	61	24

Obrázek č. 15 k otázce č. 4. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost a).

5. Tato dopravní značka upozorňuje:

- a) na stezku pro chodce
- b) na zákaz vstupu chodců
- c) na přechod pro chodce

5	A	B	C	správně	špatně
vesnice	0	0	117	117	0
město	1	0	84	84	1

Obrázek č. 16 k otázce č. 5. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).

6. V místech označených touto dopravní značkou si děti:

- a) nesmějí hrát
- b) smějí hrát
- c) smějí hrát pouze v přítomnosti dospělé osoby

6	A	B	C	správně	Špatně
vesnice	26	41	50	41	76
město	29	18	38	18	67

Obrázek č. 17 k otázce č. 6. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).

7. Vyberte správný název značky:

- a) „Přechod pro chodce“
- b) „Stezka pro chodce“
- c) „Zákaz vstupu chodců“

7	A	B	C	správně	Špatně
vesnice	2	7	108	108	9
město	0	1	84	84	1

Obrázek č. 18 k otázce č. 7. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).

8. Tato dopravní značka označuje:

- a) nemocnici
- b) první pomoc
- c) křižovatku silnic s právem přednosti v jízdě

8	A	B	C	správně	špatně
vesnice	59	56	2	56	61
město	61	24	0	24	61

Obrázek č. 19 k otázce č. 8. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).

9. Vyberte správný název značky:



- a) „Chůze ze schodů“
- b) „Únikový východ“
- c) „Podchod nebo nadchod“

9	A	B	C	správně	špatně
vesnice	27	1	89	89	28
město	30	4	51	51	34

Obrázek č. 20 k otázce č. 9. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).

10. Tato dopravní značka upozorňuje:



- a) na přechod pro chodce
- b) na děti
- c) na školu

10	A	B	C	správně	špatně
vesnice	5	86	26	86	31
město	3	74	8	74	11

Obrázek č. 21 k otázce č. 10. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).

O jaký druh dopravní značky se jedná?



Srovnej je podle pořadí:

- a) výstražné, příkazové, zákazové, informativní
- b) výstražné, zákazové, příkazové, informativní
- c) informativní, příkazové, zákazové, výstražné

11	A	B	C	správně	špatně
vesnice	10	105	2	105	12
město	15	57	13	57	28

Obrázek č. 22 k otázce č. 11. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).

4.4 Vyhodnocení výsledků a konfrontace výsledků s hypotézami

Protože se počet respondentů v jednotlivých skupinách lišil, nemohlo být provedeno přímé (prosté) porovnání počtu odpovědí mezi jednotlivými skupinami respondentů. Proto byl proveden převod počtu správných a chybných odpovědí na procentní podíly a mohlo tak dojít k jejich objektivnímu posouzení.

Pro vyhodnocení výsledků a jejich konfrontaci s hypotézami bylo použito v části A sloupcového grafu s přimknutou tabulkou, aby byla zajištěna jejich názornost a přehlednost.

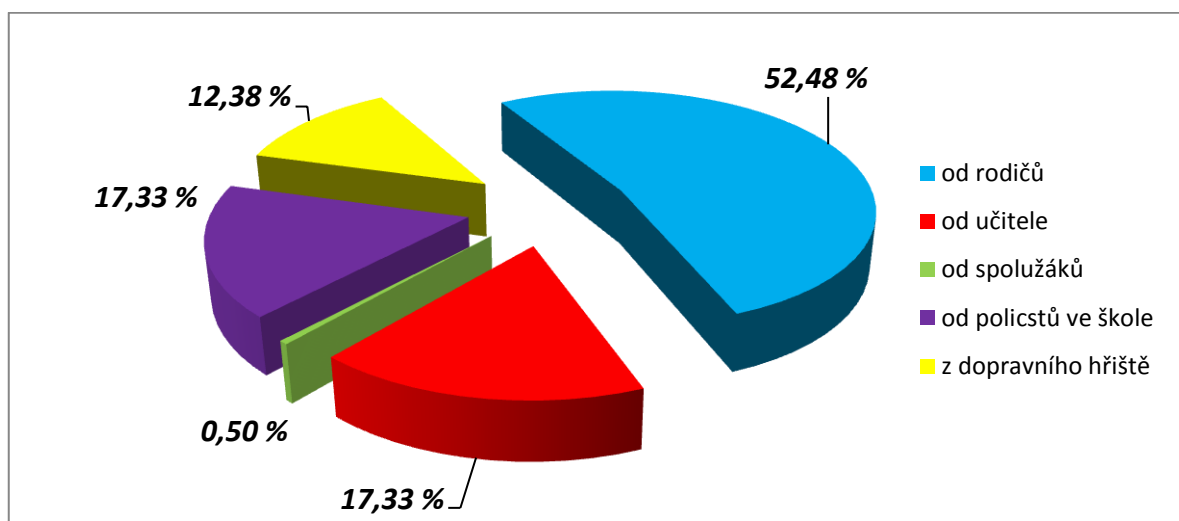
Data, která se vztahují k hypotéze 1, byla získána z dotazníkového šetření. Respondenti zaznamenávali své odpovědi do dotazníku (nazvaného část A). Dotazník obsahuje celkem 7 uzavřených otázek a byl sestaven tak, aby mu děti porozuměly. Otázky byly zvoleny tak, aby bylo z odpovědí jasné, kde děti získávají informace o tom, jak se chovat v silničním provozu, jakým způsobem se tyto informace k dětem dostávají, jak by samy děti nejraději chtěly informace získávat a jak děti vnímají Policii ČR. K vyhodnocení výsledků bylo zpracováno sedm válcových grafů s přimknutou tabulkou, aby mohlo dojít k vyhodnocení odpovědí v následujícím průvodním textu.

Data, která se vztahují k hypotézám 2 a 3, byla získána z Dopravního testu pro chodce o dopravních značkách. Respondenti zaznamenávali správné odpovědi do tohoto testu (nazvaného část B). Dopravní test obsahuje 11 otázek vždy s nabídnutou možností odpovědi a), b) nebo c), přičemž vždy pouze jedna z těchto možností je správně. V této části je u každé otázky vyznačena správná odpověď a pro větší přehlednost je vždy konečný výsledek převeden do prostorového výsečového grafu.

Hypotéza 1 :

Největší podíl na znalostech dětí základních škol jak se chovat, jsou-li účastníky silničního provozu, má Policie ČR.

Odpovědi dětí na otázku č. 1, část A dotazníku v procentních podílech:



Graf č. 10 k otázce č. 1. Hypotéza 2, část A dotazníku.

Součtem odpovědí všech dětí ze základních škol z města i z vesnice bylo zjištěno, že **hypotéza 1 nebyla potvrzena**. Dotazováním bylo zjištěno, že největší podíl na znalostech dětí základních škol jak se chovat, jsou-li účastníky silničního provozu, mají rodiče dětí. Dále děti získávají tyto informace stejnou mírou od učitelů ve škole a od policistů. To znamená, že Policie ČR se významnou mírou podílí na informovanosti dětí o tom, jak se chovat v silničním provozu. Besedy pro děti a různé akce Policie ČR jsou důležitou součástí prevence v dopravě u dětí v silničním provozu a pro děti mají velký význam.

Hypotéza 2 :

V dopravním značení, které je používáno na našich komunikacích v silničním provozu, se lépe orientují chlapci než děvčata.

Odpovědi chlapců na dopravní test pro chodce o dopravních značkách:

chlapci	A	B	C	správně	špatně
1	104	6	6	104	12
2	12	97	7	97	19
3	25	0	91	91	25
4	92	20	4	92	24
5	1	0	115	115	1
6	30	32	54	32	84
7	2	1	113	113	3
8	74	41	1	41	75
9	36	2	78	78	38
10	4	87	25	87	29
11	13	95	8	95	21
celkem				945	331

Tabulka č. 3 - Odpovědi chlapců na dopravní test pro chodce o dopravních značkách.

Odpovědi děvčat na dopravní test pro chodce o dopravních značkách:

děvčata	A	B	C	správně	špatně
1	79	0	7	79	7
2	11	70	5	70	16
3	11	0	75	75	11
4	64	12	10	64	22
5	0	0	86	86	0
6	25	27	34	27	59
7	0	7	79	79	7
8	46	39	1	39	47
9	21	3	62	62	24
10	4	73	9	73	13
11	12	67	7	67	19
celkem				721	225

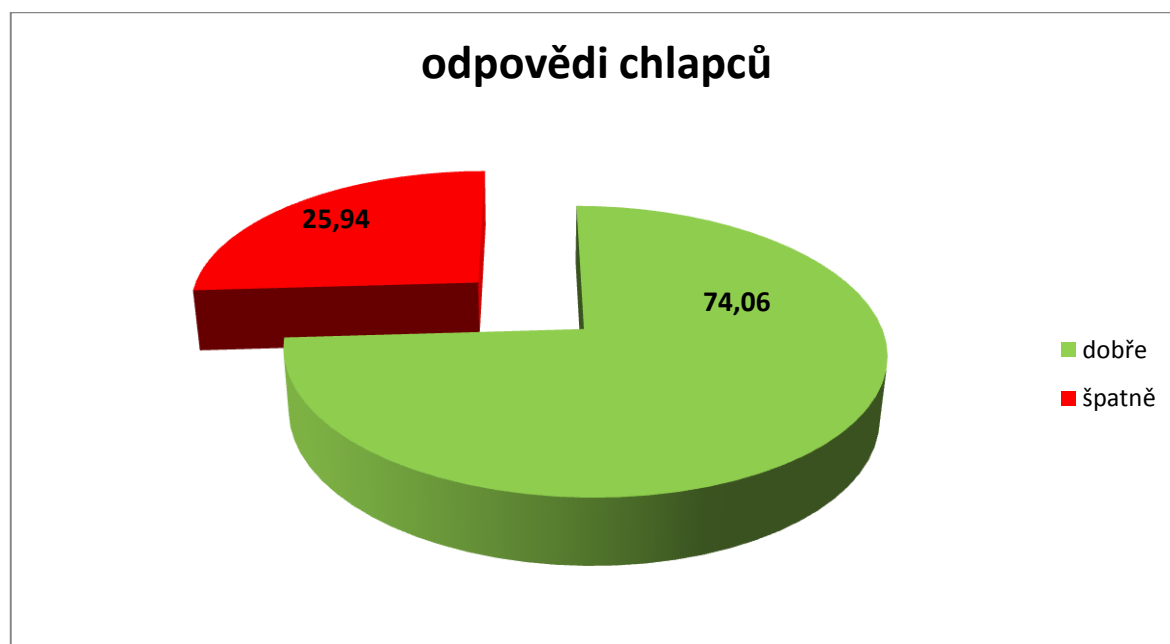
Tabulka č. 4 - Odpovědi děvčat na dopravní test pro chodce o dopravních značkách.

Odpovědi chlapců a děvčat na dopravní test pro chodce v procentních podílech:

	chlapci	%	děvčata	%
dobře	945	74,06	721	76,22
špatně	331	25,94	225	23,78
celkem	1276		946	

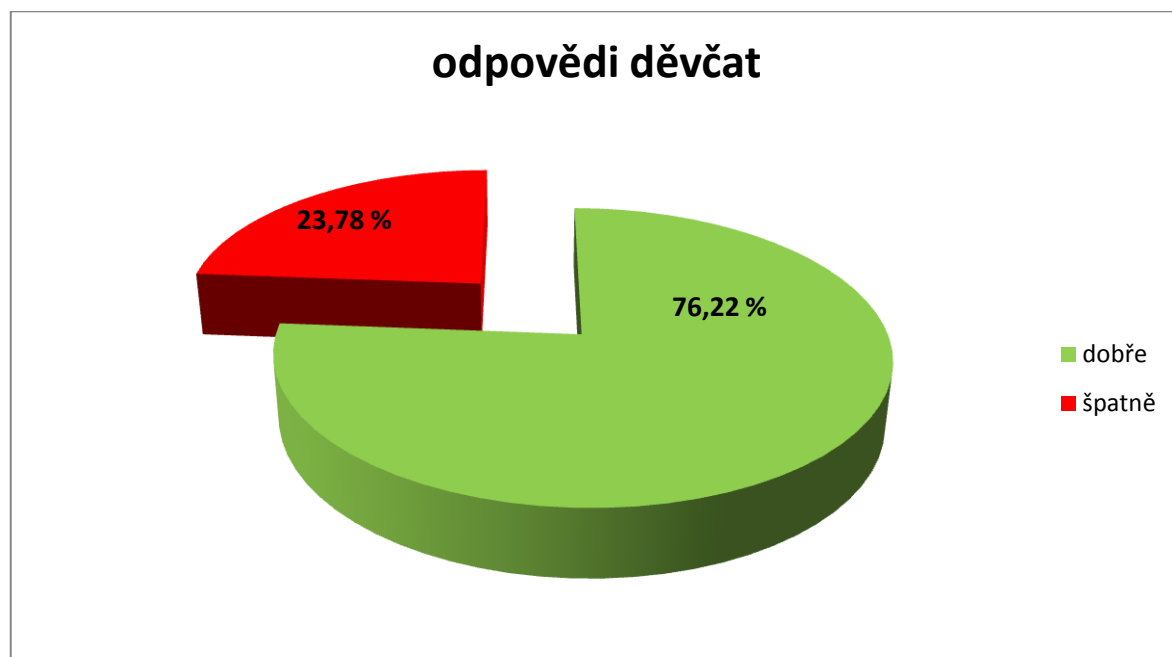
Tabulka č. 5 – Odpovědi chlapců a děvčat na dopravní test pro chodce o dopravních značkách v procentních podílech.

Odpovědi chlapců na dopravní test pro chodce o dopravních značkách v procentních podílech:



Graf č. 10 k otázkám č. 1 – 11. Hypotéza 2, část B dotazníku.

Odpovědi děvčat na dopravní test pro chodce o dopravních značkách:



Graf č. 11 k otázkám č. 1 – 11. Hypotéza 2, část B dotazníku.

Součtem odpovědí všech dětí ze základních škol z města i z vesnice bylo zjištěno, že **hypotéza 2 nebyla potvrzena**. Dotazováním bylo zjištěno, že v dopravním značení, které je používáno na našich komunikacích v silničním provozu, se budou lépe orientovat chlapci než děvčata. Chlapci jako budoucí muži mají bližší vztah k řízení vozidel a všemu, co se této činnosti týká. Dalo by se předpokládat, že se budou o dopravní značení, které je součástí provozu na našich komunikacích, zajímat více a prokazovat tak lepší znalosti.

Hypotéza 3 :

Dopravní značení, které je používáno na našich komunikacích v silničním provozu, lépe znají děti, které navštěvují základní školu ve městě, než děti, které navštěvují základní školu na vesnici.

Odpovědi dětí z vesnice na dopravní test pro chodce o dopravních značkách:

vesnice	A	B	C	správně	špatně
1	105	4	8	105	12
2	10	100	7	100	17
3	20	0	97	97	20
4	95	18	4	95	22
5	0	0	117	117	0
6	26	41	50	41	76
7	2	7	108	108	9
8	59	56	2	56	61
9	27	1	89	89	28
10	5	86	26	86	31
11	10	105	2	105	12
celkem				999	288

Tabulka č. 6 - Odpovědi dětí z vesnice na dopravní test pro chodce o dopravních značkách.

Odpovědi dětí z města na dopravní test pro chodce o dopravních značkách:

město	A	B	C	správně	špatně
1	78	2	5	78	7
2	13	67	5	67	18
3	16	0	69	69	16
4	61	14	10	61	24
5	1	0	84	84	1
6	29	18	38	18	67
7	0	1	84	84	1
8	61	24	0	24	61
9	30	4	51	51	34
10	3	74	8	74	11
11	15	57	13	57	28
celkem				667	268

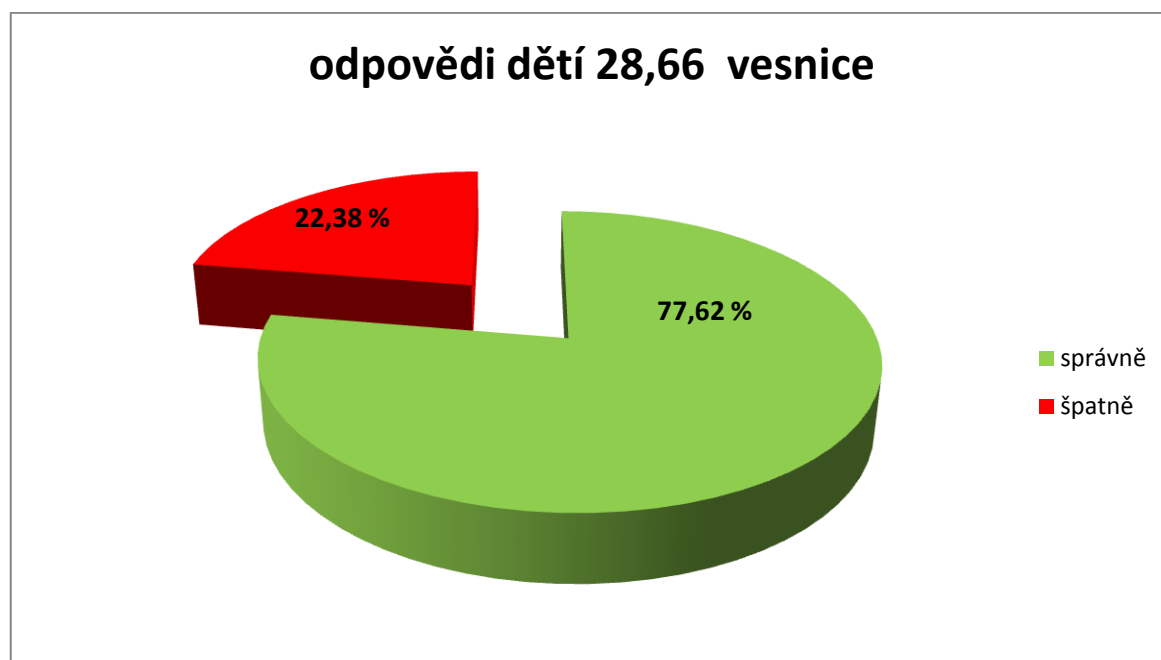
Tabulka č. 7 – Odpovědi dětí z města na dopravní test o dopravních značkách

Odpovědi dětí z vesnice a z města na dopravní test o dopravních značkách:

	vesnice	%	město	%
správně	999	77,62	667	71,34
špatně	288	22,38	268	28,66
celkem	1287		935	

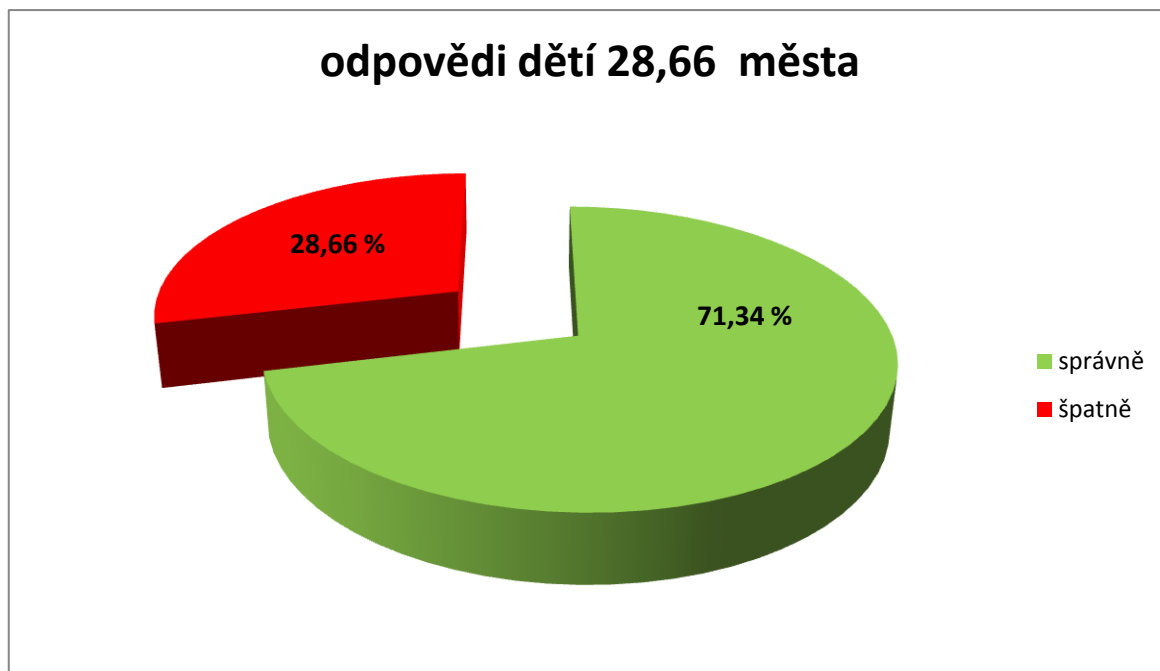
Tabulka č. 8 - odpovědi dětí z vesnice a z města na dopravní test o dopravních značkách.

Odpovědi dětí z vesnice na dopravní test o dopravních značkách v procentních podílech:



Graf č. 12 k otázkám č. 1 – 11. Hypotéza 3, část B dotazníku.

Odpovědi dětí z města na dopravní test o dopravních značkách v procentních podílech:



Graf č. 13 k otázkám č. 1 – 11. Hypotéza 3, část B dotazníku.

Součtem odpovědí všech dětí ze základních škol bylo zjištěno, že **hypotéza 3 nebyla potvrzena**. Dalo by se očekávat, že děti, které žijí ve městě, se v dopravním značení budou orientovat lépe, než děti, které žijí na vesnici. Pohybují se více v rušném prostředí silničního provozu a mají tak možnost se s dopravním značením setkávat více než děti z vesnice.

5 METODICKÁ POMŮCKA

V páté kapitole je Návrh provedení a struktura besedy Policie ČR pro děti 1. stupně základních škol. Tato beseda může přispět k jednomu z preventivních opatření, která následně vedou ke správnému chování dětí v silničním provozu.

Ukázka besedy s policií ČR:

Beseda se skládá ze tří částí:

- a) Seznámení s Policií ČR a jejími úkoly
- b) Chodec
- c) Cyklista

- a) Policie ČR a její úkoly

Formou hry seznamujeme děti s tím, jak se pozná policista. Vybereme ze třídy 3 děti. První oblečeme do reflexní vesty, čepice a do ruky mu dáme zastavovací terč. Druhé dítě oblečeme do pracovního oděvu policisty černé barvy, do ruky mu dáme obušek a třetí dítě necháme v jeho civilním oblečení.

Ptáme se dětí formou hry, kolik policistů je mezi těmito třemi dětmi. Děti hádají, komunikují mezi sebou a odpověď ve většině případů zní, že mezi dětmi jsou dva policisté. Uvedeme, že odpověď je špatná, protože mezi dětmi jsou tři policisté.

První policista je dopravní policista. Vysvětlíme dětem, že dopravního policistu poznají podle bílé košile a bílé čepice nebo podle barvy reflexní bundy. Dopravní policista pracuje buď na oddělení dohledu nad silničním provozem, nebo na oddělení dopravních nehod. Dopravní policisté dohlížejí na bezpečnost a plynulost silničního provozu, mají oprávnění zastavovat vozidla a kontrolovat řidiče. Policisté dopravních nehod vyjíždějí k dopravním nehodám, které řeší.

Druhý policista oblečený v pracovním oděvu může být buď psodod, který má k dispozici vycvičeného psa. Pomáhá například pátrat po zlodějích, ztracených věcech, lidech a tedy i ztracených dětech.

Třetí policista v civilním oblečení je kriminalista. Tento policista řeší trestné činy. Prokazuje se služebním průkazem, který má svoje číslo. Dáme dětem k nahlédnutí služební průkaz policie.

V první části je důležité, aby děti navázaly kontakt s policií, ztratily ostych a nebály se zeptat na jakékoliv otázky. Děti si tak uvědomí, že policista je člověk jako každý jiný. Pokud máme k dispozici služební vozidlo, necháme je děti prohlédnout. Tímto způsobem se s dětmi kontakt navazuje velmi dobře, děti jsou zvědavé na to, jak se používá policejní technika, jak funguje vozidlová i ruční vysílačka, necháme děti, aby si samy provedly test na alkohol na přítomnost alkoholu v dechu. Děti tak ztratí zábrany k policii a v dalších částech besedy pak velmi dobře spolupracují.

b) Chodec

Začneme tím, že chodec musí užít především chodníku nebo stezku pro chodce. Jestliže u komunikace chodník není nebo je neschůdný, chodí se po levé krajnici nebo co nejbližší při levém okraji vozovky. Pokud jde chodec po silnici, mohou jít nejvýše dva vedle sebe, při snížené viditelnosti jdou chodci za sebou. Ptáme se dětí, zda vědí, co je to snížená viditelnost a tento pojem vysvětlíme. Pokud děti vedou jízdní kolo, smí použít chodník, nesmí však ohrozit ostatní chodce. Pokud na kole jedou, musí užít komunikaci, nikoliv chodník. Pokud jedou na kolečkových bruslích, mohou se pohybovat po chodníku, ale opět nesmí ohrozit ostatní chodce.

Dále dětem vysvětlíme, že pro přecházení je nutné použít přechod pro chodce. Před přechodem je nutno se rozhlédnout, přesvědčit se, že děti mohou bezpečně přejít. Je dobré s řidiči vozidel navázat oční kontakt nebo zvednout ruku, aby řidič věděl, že chce chodec přejít. Vysvětlíme dítěti, z jakého pohledu tuto situaci vidí řidič motorového vozidla, jaké to je, řídit vozidlo, na kolik věcí se musí řidič soustředit.

Zdůrazníme, jak je důležité používání reflexních prvků. Vybereme dítě, které je oblečeno v tmavém oblečení a v barevném oblečení. Dítěti v barevném oblečení půjčíme reflexní vestu. Vysvětlíme, že pokud je dítě v tmavém oblečení, snadno slyne s okolní komunikací a řidič ho může vidět teprve ze vzdálenosti 15 metrů. Kdežto pokud použije barevné nebo reflexní oblečení, řidič je schopen ho zaregistrovat již ze vzdálenosti 200 m. Předvedeme dětem konkrétně, jaká je to vzdálenost na objektech, které jsou v okolí školy pro větší představivost dětí.

Policie má k dispozici reflexní pásy nebo obrázky, které si dítě může připevnit na svoje oblečení. Dětem tento materiál rozdáme a upozorníme je na to, že pokud budou tyto pásy a obrázky používat, jsou v silničním provozu velmi dobře vidět a mohou tak zabránit třeba i dopravní nehodě.

c) Cyklista

Dětem vysvětlíme, že na vozovce se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky, cyklisté směřují jen jednotlivě za sebou. Dále se děti ptáme, jestli vědí, od kolika let směřují samy na silnici. Uvedeme, že na silnici směřují samy až od deseti let, pokud jsou mladší, na silnici směřují pouze s osobou starší patnáct let. Až do osmnácti let děti musí používat ochrannou přilbu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

Pokud je to možné, na třetí část se přesuneme na školní hřiště. Pro děti připravíme jednoduché silnice a křižovatky nebo různé dráhy dovednosti, kde děti jezdí na jízdních kolech. Policista řídí provoz. Ukážeme dětem velké názorné obrázky křižovatek a situací v silničním provozu, ptáme se, jak by se v konkrétních situacích chovaly. Učíme je znám dopravní značky prostřednictvím velkých obrázkových karet s vyobrazením dopravních značek. Dále se děti ptáme, jestli vědí, jaká je povinná výbava jízdního kola. Ukazujeme přímo na jízdním kole nebo máme k dispozici obrázky povinné výbavy jízdního kola. Vysvětlíme dětem rozdíl mezi povinnou výbavou jízdního kola a mezi výbavou jízdního kola za snížené viditelnosti.

Upozorníme děti na to, jak se mají chovat jako spolujezdci ve vozidle. Pokud je dítě menší než 150 cm a nedosahuje váhy 36 kg, musí používat autosedačku. Ve vozidle se před jízdou musí řádně připoutat bezpečnostním pásem. Zeptáme se dětí, proč je nutné použít autosedačku a zároveň zdůrazníme důvod - bezpečnostní pás by totiž nesplňoval svoji funkci.

V poslední části dětem vysvětlíme, proč jsou důležitá pravidla silničního provozu, proč je nutné se učit, jak se správně chovat jako chodec, cyklista i spolujezdec ve vozidle. Pokud děti budou znát pravidla silničního provozu a budou vědět, jak se v konkrétních situacích chovat, přispějí tak k bezpečí na našich komunikacích a mohou tak zabránit dopravním nehodám. Pokud k dopravní nehodě dojde, ptáme se dětí, jestli vědí, na jaké číslo zavolat. Vysvětlíme, že je to číslo 158, pokud oznamují dopravní nehodu, je nutné zůstat na telefonu, vysvětlit, co se stalo a plnit pokyny operátora, aby se policie dostala k dopravní nehodě včas.

V závěrečné části dětem rozdáme test, kde si mohou vyzkoušet svoje znalosti o dopravním značení. Test dětem opravíme, ohodnotíme a rozdáme dětem drobné dárečky, reflexní pásy a obrázky.

Poslední kapitola obsahuje návrh besedy Policie ČR pro děti základních škol. Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že nejvíce informací o tom, jak se chovat v silničním provozu, mají děti od rodičů. Další informace děti získávají stejným podílem od učitelů a od policistů. Z tohoto dotazníkového šetření vyplynulo, že Policie ČR se významnou měrou podílí na dopravně bezpečnostní výchově dětí a může děti naučit mnoho důležitých pravidel chování se v silničním provozu podle faktů, která byla zjištěna v teoretické části práce. A to:

- d) zaměstnáme-li pouze sluch mládeže, odnesou si z dopravní výchovy 20 % informací
- e) zaměstnáme-li i zrak mládeže, odnesou si z dopravní výchovy 30 % informací
- f) pokud obojí spojíme, odnesou si z dopravní výchovy 50 % informací
- g) pokud se obsah i prodiskutuje, odnesou si z dopravní výchovy 65 % informací

Podle těchto pravidel byl vytvořen návrh besedy Policie ČR pro děti základních škol. Ze své praxe jsem měla možnost poznat, že takto sestavená beseda se dětem líbí a odnáší si z ní nové informace důležité pro jejich bezpečné chování v silničním provozu.

ZÁVĚR

Děti ze základních a středních škol se každý den stávají účastníky silničního provozu, který je stále frekventovanější a nebezpečnější. Proto je nutné již od útlého věku děti na tyto situace připravovat, učit je zvládat tyto situace nejen v praxi, ale také dobrou teoretickou přípravou. Děti se dopravní výchovu učí nejprve v rodině, následně v mateřské škole a poté navazuje učení na základní škole a studium na škole střední. V současné době dopravní výchova není samostatným vyučovacím předmětem a její obsah je probírán v jiných vyučovacích hodinách. Významným posunem v její výuce je skutečnost, že od 1. 9. 2013 se dopravní výchova stane povinnou látkou na základních i mateřských školách. Ani tentokrát však nebude samostatným předmětem, ale bude zařazena do předmětů, které se k ní tematicky vážou.

K výuce dopravní výchovy přispívá také celá řada subjektů, jednak financovaných ze státního rozpočtu, jednak subjektů soukromých. I přesto, že jejich činnost není žádným způsobem koordinována, významně se podílejí na výuce dopravní výchovy a na preventivních opatřeních v dopravě u dětí. Děti činnost subjektů, které je vedou k preventivním opatřením v dopravě, vnímají kladným způsobem. Samy si uvědomují, jak jsou dopravní výchova a z nich vyplývající preventivní opatření důležitá.

Prevence v dopravě následně ovlivňuje dopravní nehodovost u dětí. Pozitivním výsledkem této prevence je klesající počet dopravních nehod způsobené dětmi a klesající úmrtnost dětí v důsledku dopravních nehod. Tuto skutečnost ovlivnilo jednak zavedení bodového systému do zákona o silničním provozu, jednak stále dokonalejší prvky aktivní i pasivní bezpečnosti v silničním provozu. Děti si uvědomují důležitost používání bezpečnostních pásů ve vozidle a dětských sedaček ve vozidle, cyklistických přileb při jízdě na kole i význam reflexivních prvků na jejich oblečení.

Děti se účastní silničního provozu nejprve jako chodci a cyklisté a následně se samy stávají řidiči motocyklů i motorových vozidel. Bohužel dopravní nehodovost u mladých řidičů v kategorii od 15ti do 19ti let stoupá, což je celosvětovým problémem. Příčinou je jednak velký nárůst motorizace a jednak nedostatek zkušeností mladých řidičů. To znamená, že dopravní výchova dětí je velmi důležitou součástí výuky, která se následně promítá do jejich každodenního praktického života. Její důslednou a správnou výukou a správně nasměrovanou preventivní činností v dopravě u dětí tak můžeme dosáhnout

snížení počtu dopravních nehod a ohleduplného chování mladé generace na našich komunikacích v silničním provozu.

Cílem prevence v dopravní výchově u dětí je naučit je chovat se bezpečně ve stále frekventovanějším silničním provozu, aby neohrožovaly život svůj, ani život ostatních. Je nutné zaměřit se na hodnoty a postoje u dětí jako je sebekázeň, ohleduplnost, zdvořilost a rozhodnost a tyto hodnoty dále formovat. Tímto způsobem můžeme dosáhnout snížení počtu dopravních nehod a ohleduplného chování mladé generace na našich komunikacích v silničním provozu.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Ustanovení § 47 odst. 1. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších změn a doplnění
- [2] Ustanovení § 2 zákona č. 273/2008 Sb., Zákon o Policii České republiky
- [3] § 7 zákona č. 2/1969 Sb. Zákon o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky
- [4] ZPPP 160/2009 Sb. Závazný pokyn policejního prezidenta, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
- [5] DRÁBKOVÁ, J., MALÁ, J. Vádemekum novinek neodkladné péče. 1 vyd. Praha: Grada Publishing, 1999. 222 s. ISBN 80-169-693-5 .
- [6] LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0 .
- [7] 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 .
- [8] STOJAN, M. et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 244 s. ISBN 978-80-210-4251-3 .
- [9] ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2 .
- [10] STOJAN, M . et. al. *Škola a zdraví pro 21. století, Dopravní výchova v RVP pro 2. stupeň ZŠ, část I. Obecná analýza s příklady implementace*. 1. vyd. Brno: MSD, spol. s r.o., 2008. 120 s. ISBN 978-80-7392-080-7.
- [11] STOJAN, M . et. al. *Dopravní výchova v RVP pro 2. stupeň ZŠ, část II. Využití učiva 2. stupně ZŠ pro dopravní výchovu*. 1. vyd. Brno: MSD, 2008. 75 s. ISBN 978-80-7392-081-4.
- [12] STOJAN, M . et. al. *Škola a zdraví 21, Aktuální otázky dopravní výchovy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2009. 128 s. ISBN 978-80-210-5125-6.
- [13] STOJAN, M . et. al. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. 1.vyd. Brno: MSD, 2008. 109 s.
ISBN 978-80-7392-078- 4.

- [14] STOJAN, M. et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 115 s. ISBN 978-80-210-4251-3 .
- [15] STOLIČNÝ, P. *Pohádky o dopravních značkách*, 1. vyd. Praha: Nakladatelství Fortuna Libri, 2011. 86 s. ISBN 978-80-7321-595-8 .
- [16] VYKOPALOVÁ, H. *Psychologie v dopravě*, 1. vyd. Brno: VUT, 2012. 57 s. ISBN 978-80-214-4553-6.

ELEKTRONICKÉ MONOGRAFIE, DATABÁZE, WEBOVÉ ODKAZY

- [17] *Bezpečné cesty do školy* [online]. ©2013 [citováno 2013-02-23].
Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/docs/doprava/prirucka-web.pdf>.
- [18] *Centrum dopravního výzkumu* [online]. ©2013 [citováno 2012-01-05].
Dostupné z: <http://www.cdv.cz/profil-firmy>.
- [19] *Cíl dopravní výchovy* [online]. ©2013 [citováno 2013-01-05].
Dostupné z: http://www.ibesip.cz/142_Cil.
- [20] *Cyklistické přilby* [online]. ©2013 [citováno 2013-03-25].
Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecne-jizdni-kolo/pouzivani-cyklisticke-prilby>.
- [21] *Dětské autosedačky* [online]. ©2013 [citováno 2013-03-25].
Dostupné z: <http://www.detske-autosedacky.com/detske-autosedacky-povinne.php>.
- [22] *Dopravní výchova* [online]. ©2013 [citováno 2013-01-05].
Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/dopravni-vychova/projekt-alarm/>.
- [23] *Dopravní výchova ve školním věku* [online]. ©2013 [citováno 2013-01-15].
Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-vychova-ve-skolnim-veku/>.
- [24] *Dospívající mládež* [online]. ©2012 [citováno 2012-10-15].
Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/dospivajici-mladez/>.
- [25] *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2012* [online]. ©2013 [citováno 2013-02-11].
Dostupné z: <http://www.policie.cz/soubor/2012-12-informace-pdf.aspx>.
- [26] *Klinika adiktologie* [online]. ©2012 [citováno 2012-10-30].
Dostupné z: <http://www.adiktologie.cz/cz/articles/detail/57/3593/Vznikla-Klinika-adiktologie-ktera-propoji-tradici-lecby-zavislosti-a-vyzkumne-pracoviste>.
- [27] *Metodické doporučení k primární prevenci rizikového chování* [online]. ©2012 [citováno 2012-10-25].
Dostupné z: <http://www.prevence-praha.cz/attachments/article/123/Metodicke%20doporučení%20k%20primární%20prevenci%20rizikového%20chování.pdf>.
- [28] *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte* [online]. ©2013 [citováno 2013-01-10].
Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>.
- [29] *Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy* [online]. ©2013 [citováno 2013-01-15].
Dostupné z: <http://www.msmt.cz>.

- [30] *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* [online]. ©2012 [citováno 2012-10-30].
Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>.
- [31] *Pasivní bezpečnost* [online]. ©2013 [citováno 2013-01-31].
Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Pasivnibezpecnosti/>.
- [32] *Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách* [online]. ©2013 [citováno 2013-02-25].
Dostupné z: <http://clanky.rvp.cz/clanek/k/z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html/>.
- [33] *Prevence* [online]. ©2013 [citováno 2013-01-20].
Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Prevence>.
- [34] *Prevence úrazů* [online]. ©2013 [citováno 2013-01-31].
Dostupné z: <http://www.szu.cz/tema/podpora-zdravi/prevence-urazu-u-deti-a-dospivajicich-cr>.
- [35] *Program nadace BESIP* [online]. ©2012 [citováno 2012-11-30].
Dostupné z: <http://www.nadacebesip.cz/page/167/rozhovor-s-janou-horakovou.html>.
- [36] *Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání* [online]. ©2013 [citováno 2013-01-10].
Dostupné z: <http://www.msmt.cz/vzdelavani/ramcovy-vzdelavaci-program-pro-predskolni-vzdelavani>.
- [37] *Řidičský průkaz na zkoušku* [online]. ©2013 [citováno 2013-01-31].
Dostupné z: <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2009/Ridicky-prukaz-na-zkousku.htm>.
- [38] *Učební osnovy* [online]. ©2013 [citováno 2013-01-29].
Dostupné z: <http://leccos.com/index.php/clanky/ucebni-osnovy>.
- [39] *Úrazovost u dětí* [online]. ©2013 [citováno 2013-02-26].
Dostupné z: <http://casopis-zsfju.zsf.jcu.cz/prevence-urazu-otrav-a-nasili/clanky/1~2012/188-urazovost-u-deti-skolniho-veku-%E2%80%93-soucasne-smery-prevence>.
- [40] *Základní škola a mateřská škola Blansko, Salmova* [online]. ©2013 [citováno 2013-02-07].
Dostupné z: <http://www.zssalmova.cz/>.
- [41] *Základní škola Černá Hora* [online]. ©2013 [citováno 2013-02-07].
Dostupné z: <http://www.zscernahora.cz/>.
- [42] *Základní škola Lipůvka* [online]. ©2013 [citováno 2013-02-07].
Dostupné z: <http://www.zslipuvka.cz/>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

- [1] k otázce č. 1. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost a).
- [2] k otázce č. 2. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).
- [3] k otázce č. 3. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).
- [4] k otázce č. 4. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost a).
- [5] k otázce č. 5. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).
- [6] k otázce č. 6. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).
- [7] k otázce č. 7. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).
- [8] k otázce č. 8. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost a).
- [9] k otázce č. 9. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).
- [10] k otázce č. 10. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).
- [11] k otázce č. 11. Hypotéza 2, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).
- [12] k otázce č. 1. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost a).
- [13] k otázce č. 2. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).
- [14] k otázce č. 3. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).
- [15] k otázce č. 4. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost a).
- [16] k otázce č. 5. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).
- [17] k otázce č. 6. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).
- [18] k otázce č. 7. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).
- [19] k otázce č. 8. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).
- [20] k otázce č. 9. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost c).
- [21] k otázce č. 10. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).
- [22] k otázce č. 11. Hypotéza 3, část B dotazníku. Správná odpověď možnost b).

SEZNAM TABULEK

- [1] Přehled viníků dopravních nehod od roku 2003 do roku 2012.
- [2] Přehled usmrcených viníků dopravních nehod roku 2003 do roku 2012.
- [3] Odpovědi chlapců na dopravní test pro chodce o dopravních značkách.
- [4] Odpovědi děvčat na dopravní test pro chodce o dopravních značkách.
- [5] Odpovědi chlapců a děvčat na dopravní test pro chodce o dopravních značkách v procentních podílech.
- [6] Odpovědi dětí z vesnice na dopravní test pro chodce o dopravních značkách.
- [7] Odpovědi dětí z města na dopravní test o dopravních značkách.
- [8] Odpovědi dětí z vesnice a z města na dopravní test o dopravních značkách.

SEZNAM GRAFŮ:

- [1] Graf č. 1. Přehled viníků dopravních nehod od roku 2003 do roku 2012.
- [2] Graf č. 2 k otázce č. 1. Hypotéza 1, část A dotazníku.
- [3] Graf č. 3 k otázce č. 2. Hypotéza 1, část A dotazníku.
- [4] Graf č. 4 k otázce č. 3. Hypotéza 1, část A dotazníku.
- [5] Graf č. 5 k otázce č. 4. Hypotéza 1, část A dotazníku.
- [6] Graf č. 6 k otázce č. 5. Hypotéza 1, část A dotazníku.
- [7] Graf č. 7 k otázce č. 6. Hypotéza 1, část A dotazníku.
- [8] Graf č. 8 k otázce č. 7. Hypotéza 1, část A dotazníku.
- [9] Graf č. 9 k otázce č. 1. Hypotéza 1, část A dotazníku.
- [10] Graf č. 9 k otázkám č. 1 – 11. Hypotéza 2, část B dotazníku.
- [11] Graf č. 10 k otázkám č. 1 – 11. Hypotéza 2, část B dotazníku.
- [12] Graf č. 11 k otázkám č. 1 – 11. Hypotéza 3, část B dotazníku.
- [13] Graf č. 12 k otázkám č. 1 – 11. Hypotéza 3, část B dotazníku.

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha A Dotazník pro žáky základních škol
- Příloha B Dopravní test pro chodce (dopravní značky)
- Příloha C Plakát „Neboj se silnice“ - Povinná výbava jízdního kola
- Příloha D Plakát „Neboj se silnice“ – Dopravní značky
- Příloha E Plakát „Neboj se silnice“ – Řešení dopravní situace na křižovatkách
- Příloha F Plakát „Neboj se silnice“ – Řešení dopravní situace na křižovatkách

PŘÍLOHA A

Dotazník pro žáky základní školy

Milí žáci, milé žákyně,

jsem studentka 3. ročníku Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně – IMS Brno. Ráda bych Vás touto formou poprosila o důkladné a pravdivé vyplnění dotazníku a dopravního testu pro chodce. Výsledky Vašich odpovědí použiji ve své bakalářské práci na téma „Prevence v dopravě na základních a středních školách“. Prosím, aby každý z Vás označil vždy jen jednu odpověď, kterou považuje za správnou. Dotazník je zcela anonymní, takže se nikde nepodepisujte, jen uveďte, jestli jste chlapec či děvče, ze které jste školy, a kterou třídu navštěvujete.

Předem děkuji za správné vyplnění dotazníku.

Chlapec/Děvče:

Škola:

Třída:

1. Nejvíce informací o tom, jak se chovat na chodníku nebo na silnici, mám:
 - a) od rodičů
 - b) od učitele
 - c) od spolužáků
 - d) od policistů, kteří byli ve škole
 - e) z dopravního hřiště

2. To, jak se mám chovat v silničním provozu, bych se nejraději učil (a):
 - a) s paní učitelkou (s panem učitelem) ve škole
 - b) na dopravním hřišti
 - c) s policistou

3. Účastnil (a) ses někdy ve škole besedy, kterou pro školu uspořádala Policie ČR?
 - a) ano
 - b) ne

4. Pokud ve škole proběhla beseda s policií, líbila se mi:
 - a) ano
 - b) ne

5. Byl (a) jsi někdy na jiné akci, kde policie dětem vysvětlovala, co dělá a jak se chovat na silnici?
 - a) ano
 - b) ne

6. O policistovi:
 - a) vím, že jej musím vždy poslechnout
 - b) bojím se ho
 - c) nezajímá mě, co dělá nebo co říká

7. Chtěl (a) bych, aby za námi policista přišel do školy na besedu:
 - a) ano
 - b) ne



Dopravní test pro chodce (dopravní značky)

1. Tento signál na semaforu či pokyn policisty znamená:



- a) chodec nesmí vstupovat na vozovku, smí však dokončit přecházení, pokud je již ve vozovce
- b) chodec nesmí vstupovat na vozovku, a pokud je již uprostřed vozovky, je povinen se zastavit
- c) chodec smí přecházet vozovku jen v případě, že nepřijíždí žádné vozidlo

2. Tento signál na semaforu či pokyn policisty znamená:



- a) dítě nesmí přecházet bez doprovodu dospělé osoby
- b) chodec může vždy bezpečně přecházet vozovku
- c) chodec nesmí přecházet, pouze se připraví k bezpečnému přechodu silnice

3. Vyberte správný název značky:



- a) „Vstup pouze v doprovodu dospělé osoby“
- b) „Chodci, pozor na namrzlý chodník!“
- c) „Stezka pro chodce“

4. Vyberte správný název značky:



- a) „Policie“
- b) „Policejní parkoviště“
- c) „Pozor na silniční kontrolu“

5. Tato dopravní značka upozorňuje:



- a) na stezku pro chodce
- b) na zákaz vstupu chodců
- c) na přechod pro chodce

6. V místech označených touto dopravní značkou si děti:



- a) nesmějí hrát
- b) smějí hrát
- c) smějí hrát pouze v přítomnosti dospělé osoby



7. Vyberte správný název značky:



- a) „Přechod pro chodce“
- b) „Stezka pro chodce“
- c) „Zákaz vstupu chodců“

8. Tato dopravní značka označuje:



- a) nemocnici
- b) první pomoc
- c) křižovatku silnic s právem přednosti v jízdě

9. Vyberte správný název značky:



- a) „Chůze ze schodů“
- b) „Únikový východ“
- c) „Podchod nebo nadchod“

10. Tato dopravní značka upozorňuje:



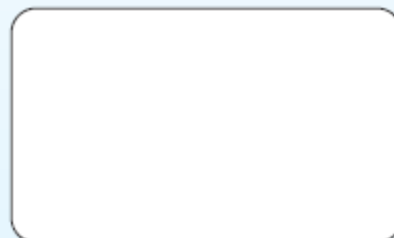
- a) na přechod pro chodce
- b) na děti
- c) na školu

Doplňující otázka na závěr tohoto testu:

O jaký druh dopravní značky se jedná?



- Srovnej je podle pořadí:
- a) výstražné, příkazové, zákazové, informativní
 - b) výstražné, zákazové, příkazové, informativní
 - c) informativní, příkazové, zákazové, výstražné



PŘÍLOHA C



PŘÍLOHA D



PŘÍLOHA E



PŘÍLOHA F



