

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Katedra primární a preprimární pedagogiky

Diplomová práce

Barbora Mojáková

Dopravní výchova jako zdroj prevence rizikového chování v dopravě  
a prevence úrazů

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně pod odborným dohledem své vedoucí práce a použila pouze uvedené prameny a literaturu.

V Olomouci dne.....

Děkuji své vedoucí práce Doc. PaedDr. Miluše Raškové, Ph.D. za odborné vedení, pomoc a cenné připomínky. Dále bych chtěla poděkovat Městské policii Frýdek-Místek, učitelům a školám, které mi umožnily realizaci didaktického testu.

## Obsah

ÚVOD.....	6
TEORETICKÁ ČÁST .....	10
<b>1 NEHODOVOST A RIZIKOVOST V DOPRAVĚ .....</b>	<b>11</b>
1.1 Dopravní nehody .....	11
1.1.1 Dopravní nehody dětí .....	12
1.2 Rizikové chování v dopravě .....	13
1.2.1 Rizikové faktory v osobnosti dítěte mladšího školního věku.....	14
1.3 Úraz.....	15
<b>2 PREVENCE V RÁMCI DOPRAVNÍ VÝCHOVY .....</b>	<b>18</b>
2.1 Prevence .....	18
2.2 Subjekty a projekty podílející se na prevenci dopravních nehod .....	22
<b>3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA V EDUKACI PRIMÁRNÍCH ŠKOL .....</b>	<b>29</b>
3.1 RVP ZV.....	29
3.2 Primární školství a dopravní výchova .....	33
3.3 Dopravní výchova .....	36
3.4 Historie dopravní výchovy na území našeho státu .....	38
3.5 Dopravní výchova v rodině .....	40
3.6 Dítě v dopravním prostředí .....	41
3.7 Dopravní hřiště.....	46
<b>PRAKTICKÁ ČÁST.....</b>	<b>50</b>
<b>4 DESIGN VÝZKUMU A VÝSLEDKY ŠETŘENÍ.....</b>	<b>51</b>
4.1 Výsledky didaktického testu v jednotlivých ročnících a školách.....	54
4.2 Vyhodnocení jednotlivých otázek didaktického testu.....	62
4.2.1 První okruh testu - PASIVNÍ BEZPEČNOST .....	62
4.2.2 Druhý okruh testu - DÍTĚ JAKO CHODEC .....	68
4.2.3 Třetí část testu - DÍTĚ JAKO CYKLISTA .....	74
4.3 Zdroj znalostí bezpečného pohybu v dopravě.....	81
4.4 Shrnutí výsledků výzkumu a diskuze k nim.....	82
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>87</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>89</b>
<b>INTERNETOVÉ ZDROJE .....</b>	<b>92</b>
<b>LEGISLATIVNÍ DOKUMENTY .....</b>	<b>96</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....</b>	<b>97</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>98</b>
<b>SEZNAM TABULEK .....</b>	<b>99</b>
<b>SEZNAM GRAFŮ .....</b>	<b>100</b>

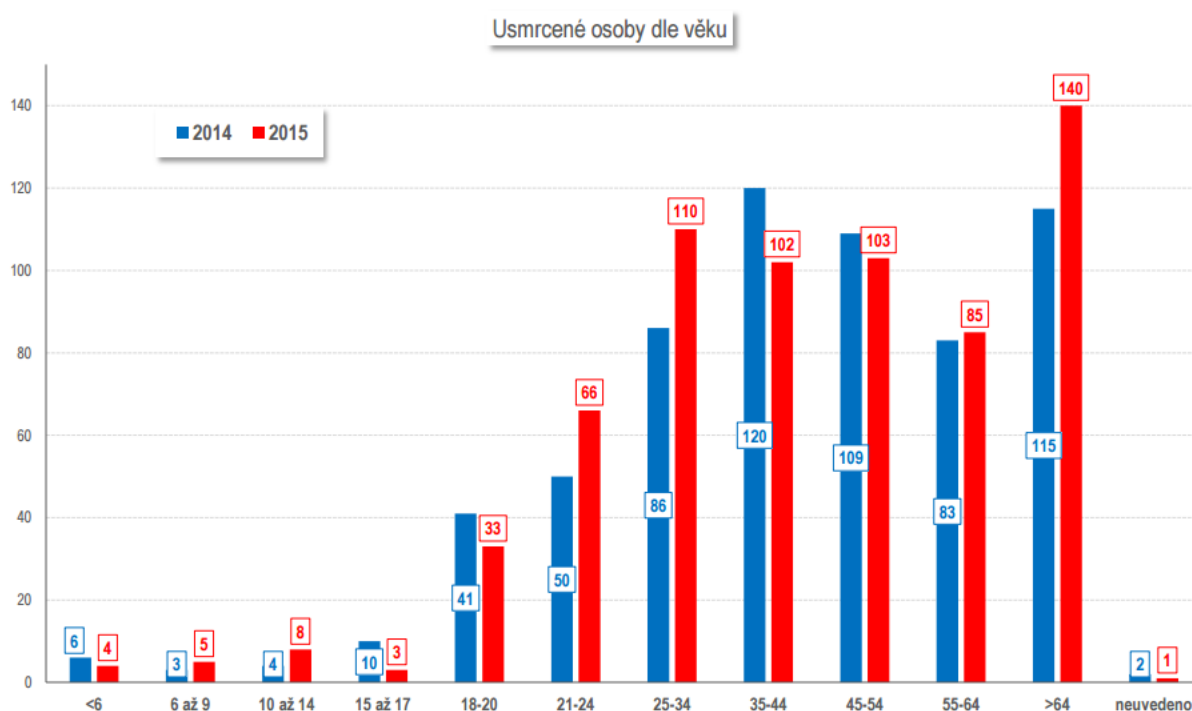
<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	102
<b>PŘÍLOHY</b> .....	103

# ÚVOD

„Protože jde o život.“ BESIP

Každý rok umírá ve světě 1,25 mil. osob důsledkem dopravních nehod a mnohonásobně vyšším číslem jsou osoby zraněné či zranění s doživotními následky. (Statistika & My, 2015) Každý den se ve zprávách objevují informace o dopravních nehodách a úmrtích, bohužel důsledkem toho, že tato fakta jsou již pro nás denním chlebem, nezastavujeme se nad celou skutečností ztráty lidských životů, která je naneštěstí častá a zbytečná. Od roku 2013 můžeme pozorovat nárůst počtu usmrcených osob. Během loňského roku bylo na našich silnicích usmrceno o 31 osob více než v roce 2014, kdy na silnicích zemřelo 629 lidí. Z celkového počtu 660 osob je 17 dětí mladších čtrnácti let, což je čtyřikrát více než v roce 2014. Z tohoto počtu usmrcených dětí bylo 5 chodců a 12 spolujezdců v autě, což je naprosto alarmující. Každé usmrcené dítě je katastrofa, natož 17 dětí. (Policie, 2015c)

**Obrázek 1** Statistika usmrcených osob dle věku

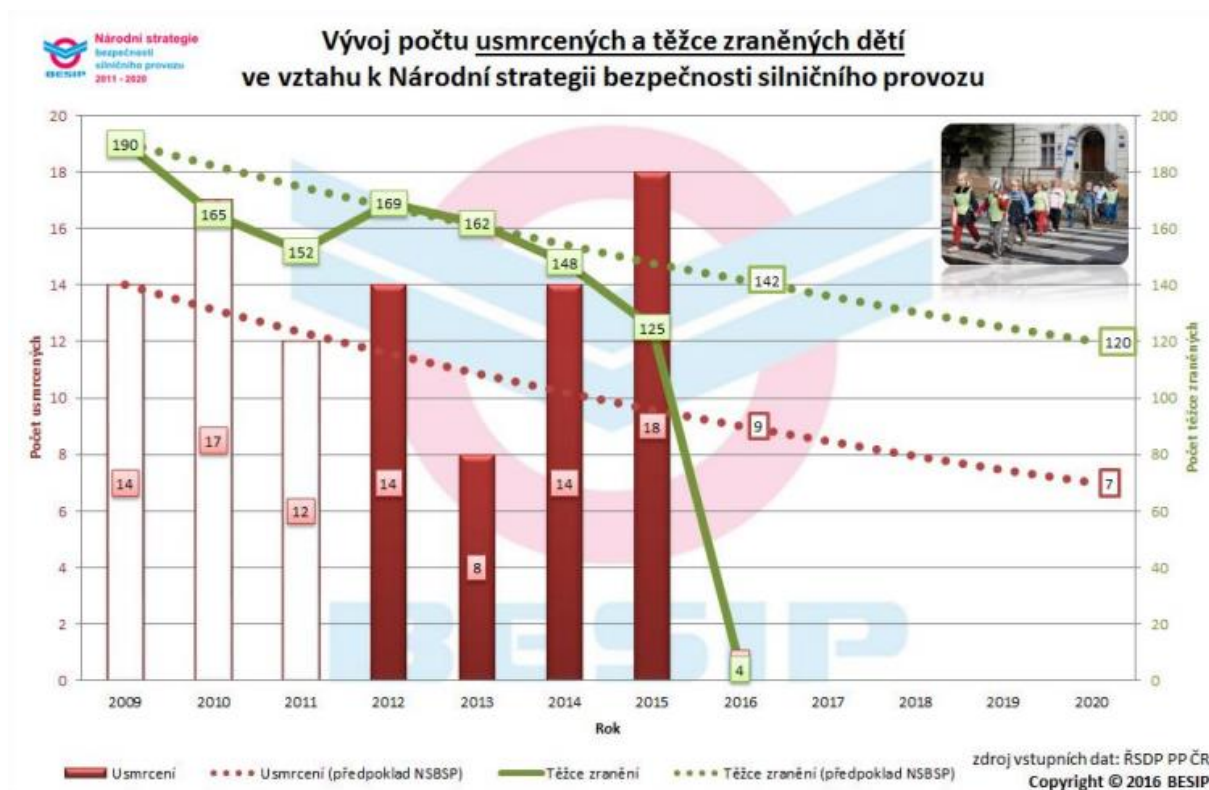


Zdroj: POLICIE. Statistické údaje nehodovosti na území ČR. In: Policie [online]. 2015 [cit. 2016-03-25].

Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Pozitivní skutečností je fakt, že u dětí v roli chodců a cyklistů došlo ke snížení počtu zaviněných nehod, v důsledku kterých navíc zemřela pouze jedna osoba. Celkový počet nehod způsobených dětmi chodci je 436 a dětmi cyklisty 211. (Policie, 2015) Podle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 se očekává, že během roku 2016 nebude na našich silnicích usmrceno více než 9 dětí a 142 dětí těžce zraněno. (BESIP, 2016)

**Obrázek 2** Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných dětí



Zdroj: BESIP. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020: Informace o plnění základních strategických a dílčích cílů. In: BESIP [online]. Praha, 2016 [cit. 2016-03-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/16-01-nsbsp.pdf>

Dopravní gramotnost je v současné době nedílnou součástí života společnosti. Rozvoj naší civilizace probíhá kontinuálně s rozvojem dopravy. Náš život je spjatý s dopravou, vázaný na ni a bohužel je s dopravou často spojen i jeho konec. Každý z nás se do dopravního prostředí pravidelně zapojuje při cestě do školy, do práce či ve volném čase; jako spolujezdec, chodec, účastník MHD (městská hromadná doprava), cyklista či řidič. A je tedy důležité, aby požadavek vzdělání v této oblasti nebyl opomíjen, ale naopak, aby čím dál více subjektů propagovalo tuto potřebu a vzdělávalo nejen dospělé v rámci autoškoly a přípravy na řidičský průkaz nebo žáky starší deseti let ve výcviku cyklisty městskou policií, ale obecně všechny žáky, potažmo všechny děti, dospělé „neřidiče“ nebo seniory, kteří si taktéž mnohokrát

neuvědomují rizika, která mohou nastat. Mluvíme o potřebě prevence, život máme pouze a jenom jeden a jeho kvalita je podmíněna více faktory. Jedním z nich je právě zdraví, o které můžeme během chvíle přijít v důsledku chyby, které se dalo předcházet.

### ❖ **Struktura a cíle práce**

**Hlavním cílem** této práce je zjistit, jaká je úroveň znalostí v dopravní výchově žáků 3. – 5. tříd vybraných základních škol ve Frýdku-Místku. A dále na základě získaných informací zhodnotit, zda se úroveň znalostí žáků zvyšuje s přibývajícím školním věkem, za předpokladu dalšího vzdělávání a upevňování znalostí a dovedností z dopravní výchovy.

**Díličními cíli**, kterých chceme dosáhnout v teoretické části, jsou: vymezit základní pojmy této problematiky s ohledem na empirickou část práce; objasnit specifika rizikového chování dětí, při zohlednění jejich věku a rolí, kterých mohou nabýt v dopravním prostředí, a navázat kontakt s Městskou policií Frýdek-Místek za účelem hlubšího proniknutí do problematiky dopravní výchovy a bezpečnosti dětí v dopravním provozu. V empirické části bychom chtěli dosáhnout těchto **díličích cílů**: vymezit podíl stanovených subjektů (rodina, škola, městská policie, internet/knihy) na úroveň vědomostí žáků v dopravní výchově; zjistit úroveň znalosti žáků třetích až pátých tříd o dopravní výchově a bezpečném pohybu v dopravním prostředí; popsat, vyhodnotit a porovnat získané informace žáků třetích až pátých tříd a objasnit případné zvýšení úrovně vědomostí v dopravní výchově vázané na zařazení do vyšší třídy a další vzdělávání v rámci této problematiky. K dosažení stanovených cílů využijeme analýzy dokumentů, deskripce stávající situace, rozhovoru, didaktického testu a dotazování.

Diplomovou práci jsme rozdělili na dvě části. Část teoretickou, která mapuje základní pojmy a skutečnosti týkající se této problematiky, a část empirickou, která zjišťuje a vyhodnocuje znalosti žáků z dopravní výchovy. Teoretická část se skládá ze tří kapitol. První kapitola nese název „Nehodovost a rizikovost v dopravě“, zde rozebíráme dopravní nehody, rizikové chování vedoucí k případným dopravním nehodám a úrazy vzniklé dopravními nehodami, vše s přihlédnutím k vybrané věkové kategorii žáků mladšího školního věku. Ve druhé kapitole nazvané „Prevence v rámci dopravní výchovy“ chceme rozebrat tento pojem, jeho důsledky, a zmapovat subjekty podílející se na preventivním působení v rámci dopravní výchovy. Poslední kapitola první části se jmenuje „Dopravní výchova v edukaci primárních škol“, tuto kapitolu jsme pojali jako exkurzi do jednotlivých rolí dítěte v dopravním prostředí se současným zpracováním historie dopravní výchovy a současného systému školství, s přihlédnutím k dopravní výchově. Na tuto teoretickou část navazuje část



empirická, ve které se snažíme zjistit a popsat úroveň znalostí žáků v dopravní výchově ve třetích, čtvrtých a pátých třídách základních škol ve Frýdku-Místku a zjistit, zda se úroveň vědomostí z dopravní výchovy zvyšuje s přibývajícím školním rokem.

Přínosem této práce budou informace z didaktického testu, které nám ukáží mimo jiné úroveň vědomostí u vybraného vzorku žáků. Dále na základě těchto informací chceme poukázat na situace, které těmto žákům činí největší potíže a měli bychom se proto do budoucna na ně více zaměřit. Je třeba neustále zdokonalovat a zvyšovat úroveň dopravní výchovy dětí.

Dokud děti umírají na našich silnicích, máme stále na čem pracovat a je potřeba se učit z chyb.

# **TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 NEHODOVOST A RIZIKOVOST V DOPRAVĚ

V první kapitole bychom chtěli vymezit základní pojmy týkající se daného tématu Dopravní nehody a nehodovost, které vznikají stejně jako dopravní úrazy v důsledku rizikového chování a rizikových situací v dopravním prostředí. V neposlední řadě v této kapitole vymezujeme některá vývojová specifika žáků mladšího školního věku, která chápeme jako riziková a je proto nutné se na ně zaměřit.

## 1.1 Dopravní nehody

Dle § 47 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu definujeme dopravní nehodu jako *“Událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.”*

Dle Stojana (2007, s. 9) se jedná o *„Nežádoucí závažný průvodní jev dopravy, způsobující sociální, zdravotní, ekonomické a etické škody, v části případů nenahraditelné.“* Často tento jev vzniká v důsledku náhodného střetnutí více rizikových faktorů v daném čase a na daném místě.

Jednotlivé silniční dopravní nehody mohou mít různé příčiny či být kombinací těchto příčin:

1. Nežádoucí způsob chování účastníků provozu – základní příčinou dopravní nehody je zpravidla nedodržení pravidel silničního provozu. Nejčastěji se jedná o překročení předepsané rychlosti v daném úseku, řízení pod vlivem omamných látek či alkoholu, nesprávný způsob předjíždění, nerespektování přednosti v jízdě a nedodržení přiměřené vzdálenosti mezi vozidly.
2. Technický stav vozidla.
3. Situace, ve které daná nehoda vznikla – do této kategorie příčin nehod můžeme zařadit všechny okolnosti, které mohou dopravní nehodu způsobit. Např. snížená viditelnost, počasí, hustota provozu, stav vozovky apod. (Porada, 2000)

Dopravní nehody můžeme klasifikovat dle různých kritérií. Například dle následků dopravní nehody nebo hlavní příčiny vzniku dopravní nehody.

Na základě následků dopravní nehody je dělíme na nehody způsobující:

1. Usmrcení.
2. Těžké zranění. (doba pracovní neschopnosti je delší než 7 dní)

3. Lehké zranění.
4. Bez zranění. (Porada, 2000)

U zranění nesmíme opomíjet také důsledky vzniklé pro rodinu a společnost. V momentě, kdy v důsledku nehody vzniknou dítěti doživotní následky, jde o obrovský zásah nejen do života samotného dítěte, ale celé jeho rodiny, okolí a určitým způsobem i celé společnosti. (Novotná, 2008)

### **1.1.1 Dopravní nehody dětí**

Dopravní nehody dětí patří mezi ty nejtragičtější události v silničním provozu. Nejsmutnější na celé situaci je skutečnost, že příčiny těchto nehod se neustále opakují.

Jedná se zejména o tyto:

#### **❖ Dítě jako chodec**

- Náhlé vběhnutí do vozovky – časté vběhnutí do vozovky mezi auty zaparkovanými na krajnici, dítě nemá dostatečný rozhled a kvůli své výšce nemůže být ani s předstihem viděno.
- Nerozhlednutí se na obě strany při přecházení vozovky.
- Zvolení si k přecházení vozovky nedostatečně přehledná místa.
- Nedodržení světelných signálů na přechodu pro chodce.
- Špatný odhad vzdálenosti od vozidla a rychlosti jakou se vozidlo přibližuje.
- Hry dětí v blízkosti vozovky – například míčové hry, v zápalu hry zapomenou, jaká nebezpečí jim hrozí a odběhnou pro odkutálený míč nebo v zimě například sáňkují z kopce, jehož pata končí u vozovky.
- Chůze po špatné straně vozovky.
- Nedostatečné využívání prvků pasivní bezpečnosti.

#### **❖ Dítě jako cyklista**

- Jízda cyklistů vedle sebe.
- Nedostatečná signalizace o změně směru jízdy vlevo.
- Zapomenutí dát na křižovatce přednost vozidlům přijíždějícím zprava.
- Nedostatečné využívání prvků pasivní bezpečnosti.

### ❖ **Dítě jako spolujezdec v automobilu**

- Nedostatečné využívání prvků pasivní bezpečnosti.
- Nerozhlednutí se při vystupování z automobilu.

(Grivna, 2003)

## **1.2 Rizikové chování v dopravě**

Rizikové chování můžeme charakterizovat jako: „*Takové jednání, které vede v rámci dopravního kontextu k dopravním kolizím a následně k úrazům nebo úmrtím.*“ (MŠMT, 2010, s. 30)

Můžeme je dělit z hlediska druhu rizikového chování v dopravě:

- Způsobené vlivem návykových látek.
- Způsobené neznalostí dopravních předpisů.
- Způsobené nepozorností a nedostatečným uvědomováním si hrozícího nebezpečí.
- Způsobené osobnostními charakteristikami – agresivní sklony, potřeba vzrušujícího zážitku apod.

Mimo již výše zmíněné nežádoucí chování můžeme považovat za rizikové chování i následující:

- Telefonování
- Psaní SMS zpráv
- Poslech hudby
- Moderní tvoření „selfies“

Riziko spočívá převážně ve zvýšené nepozornosti a odpoutání smyslových receptorů (oči - psaní SMS, sluch - poslech hudby) od mapování možného rizika.

### ❖ **Rizikové sporty a rizikové chování v dopravě**

Dle Miovského (2010) jde o vystavování sebe i druhých nepřiměřenému riziku úrazu nebo ohrožení na životě. V dopravě se jedná zejména o utajené závody během běžného dopravního provozu, řízení pod vlivem omamných látek, účastí jako chodec na vozovce v plném provozu apod.

Jedná se o poměrně nový druh rizikového chování, který neohrožuje ale pouze osobu riskujícího.

### **1.2.1 Rizikové faktory v osobnosti dítěte mladšího školního věku**

Dle zákona č. 561/2004 Sb. považujeme za žáka mladšího školního věku dítě od nástupu do první třídy po ukončení páté třídy prvního stupně základní školy. V České republice mají děti povinnost nastoupit do školy ve školním roce následujícím po jejich šestých narozeninách. V případě, že dítě není tělesně nebo duševně zralé, může ředitel školy rozhodnout o udělení odkladu o jeden rok. Jedná se proto o rozmezí věku od šesti do dvanácti let.

Aby se dítě mohlo stát aktivním účastníkem silničního provozu, musí být dostatečně zralé jak po stránce psychické, tak po stránce fyzické. Je pro nás tedy nutností znalost některých zvláštností psychických funkcí a procesů tohoto životního období, které mu umožňují orientaci, poznání i prožívání. Některé tyto procesy ještě nejsou dokonale rozvinuty, což dělá z žáků primární školy nejvíce ohrožené účastníky dopravy, na které se musíme proto zaměřit. Pokud bychom to neudělali, nemohli bychom pochopit a vhodně interpretovat jeho chápání, prožívání ani jeho jednání v dopravních situacích. (Volný, 1983)

Poznávání okolního života je dítěti zprostředkováno zejména smyslovými vjemy, které se rozvíjejí již od narození a jejich kvalita je vázaná na stupeň jeho zralosti. (Havlík, 2005) V průběhu dětství se jednotlivé smyslové funkce zdokonalují společně se zráním CNS a rozvojem motoriky těla, jsou citlivější, přesnější a navzájem se doplňují. (Škodáček in Grivna, 2003)

#### **❖ Některá vývojová specifika**

V porovnání s dospělými je rozsah zorného pole u dětí asi o jednu třetinu menší, z toho vyplývá i fakt, že periferní vidění je také zúžené. Děti tak často bezpečně nepoznají rozdíl mezi stojícím a jedoucím vozidlem. Nedostatečně rozvinutá akomodace čočky dětem činí potíže střídat pohledy do blízka a do dálky. (Škodáček in Grivna, 2003) Teprve kolem desátého roku se u dětí začíná rozvíjet schopnost hloubkového vidění, které jim umožňuje odhadovat vzdálenosti. Proto se stává, že dítě vběhne do vozovky, i přesto, že se správně

a pečlivě rozhlédlo, usoudilo však, že vozidlo je ještě dostatečně daleko na to, aby to stihlo. (Drábková, 2008)

Velikost zorného pole dítěte determinuje také fakt, že úroveň dětských očí je výrazně níže než u dospělých. Nemají proto dostatečný přehled o situaci, nevidí například přes auta, zda něco nejede a je tedy bezpečné přejít vozovku. (Naše Info)

Dalším charakteristickým znakem je výrazné prodloužení reakční doby. Například na houkání reaguje dospělý dvakrát rychleji nežli dítě. (Havlík, 2005) Stejně tak mají děti problém poznat, z jakého směru přichází daný zvuk. (Naše Info)

U dětí můžeme nalézt těžiště těla mnohem výše než u dospělých, vyplývá z toho, že mají mnohem méně stabilní rovnováhu a jsou více náchylné k pádům. (Škodáček in Grivna, 2003)

Předvídaní rizika se u dětí začíná vyvíjet až kolem osmi let, v této době stále nejsilnější podráždění rozhoduje o pozornosti, proto zajímavý aktuální vjem potlačí vědomí rizika. (Školáček in Grivna, 2003) Děti nejsou schopny v tomto věku rozdělit pozornost a až kolem čtrnáctého roku ji můžeme srovnávat s pozorností dospělého. Nemůžeme opomíjet ani emoce, které mají významný vliv na chování dítěte. Veškeré jeho jednání je motivováno emocemi, ať se jedná o strach, hněv nebo radost.

O komplexním vnímání dopravní situace se všemi možnými riziky a schopnost předpokládat vývoj situace můžeme mluvit nejdříve kolem dvanáctého roku života dítěte. Kolem tohoto roku se děti začínají v postřehu, koncentraci, předvídaní a logickém myšlení přibližovat dospělým. (Havlík, 2005)

### **1.3 Úraz**

Úrazy patří v České republice mezi tři nejčastější příčiny úmrtí. U dětí, mladistvých a mladých dospělých jsou bohužel nejčastější příčinou úmrtí. (Stojan, 2008a)

WHO definuje úraz jako „*Poškození zdraví, které vzniká většinou náhle, působením vnější síly přesahující svojí intenzitou adaptační možnosti lidského organismu.*“ Dále uvádí, že dětské úrazy můžeme označit za nejzávažnější problémy, ať ze zdravotního či sociálního hlediska. Současně je jedním z hlavních cílů této organizace snížit počet úrazů u dětí a předcházet jim. (Matlasová, Toráčová; 2008)

Za rizikové faktory pro vznik úrazů můžeme považovat: věk, pohlaví, socioekonomický faktor, úroveň psychického a somatického vývoje, poruchy chování apod. (Drábová, 2008) S ohledem na pohlaví jsou úrazy častější u chlapců než u děvčat.

Grivna (2003) uvádí, že úrazy jsou preventabilní. To znamená, že je možné jim prevencí předcházet. Nehody nejsou pouhými náhodami, ale mají své zákonitosti. Abychom se mohli účinně bránit úrazům, je potřeba znát nebezpečí, které tento úraz může způsobit. Různá věková období mají charakteristický různý okruh úrazů. Například pro mladší školní věk jsou typické pády, sportovní úrazy, úrazy ve škole a v dopravě. Na základě této znalosti můžeme následně vymezit vhodná preventivní opatření.

#### ❖ Dělení úrazů

1. Neúmyslné – mezi nejčastější neúmyslné úrazy patří **dopravní úrazy**, sportovní úrazy, utonutí, popáleniny, pády, otravy, poleptání.
2. Úmyslné – jsou takové, které vznikají s úmyslem někomu ublížit (týrání, vraždy, napadení), do této skupiny řadíme i sebevraždy (úmyslný úraz ve smyslu ublížit sám sobě). (Drábová, 2006)

#### ❖ Následky úrazů

Každému z nás se někdy stal úraz, v drtivé většině se jedná o tzv. lehký úraz jako je odřenina, pohmožděnina, které se rychle a většinou sama zahojí. Bohužel nejsou všechny úrazy jenom tohoto rázu a jejich následky mohou být doživotní až smrtelné.

Frišová (2006) uvádí tyto následky úrazů:

- Smrt
- Nevratné poškození mozku
- Ztráta končetiny
- Ztráta zraku, sluchu
- Dlouhodobá bolest
- Narušení somatického vývoje
- Narušení psychického vývoje
- Narušení sociálního zařazení



## ❖ **Dopravní úrazy**

Dopravní úrazy můžeme spojovat s nárůstem počtu motorových dopravních prostředků. Na podkladě prognostických studií někteří odborníci uvádějí, že kolem roku 2020 vyšplhají dopravní úrazy na třetí místo v žebříčku počtu příčin smrti či invalidity. (Tošovský, 2006) Mezi nejčastější dopravní úrazy řadíme úrazy vzniklé při jízdě na kole.

Tošovský (2006) považuje dopravní úrazy za nejzávažnější ze všech - pro možnost jim a jejich závažným důsledkům preventivně předcházet.

## 2 PREVENCE V RÁMCI DOPRAVNÍ VÝCHOVY

V této kapitole se zabýváme prevencí, kterou považujeme za nejdůležitější a která je součástí a podstatou celé dopravní výchovy ve všech věkových kategoriích. Do oblasti prevence jsme zařadili i prvky pasivní bezpečnosti, které v dopravě mají své neocenitelné místo, ale také subjekty, které v rámci prevence dopravních nehod zastávají důležitou roli.

### 2.1 Prevence

Podle Drábové (2008) je prevence nejúčinnější způsob, jak zabránit vzniku úrazů a minimalizovat jejich následky.

V České republice je významným přínosem v boji proti úrazům Národní akční plán prevence dětských úrazů na léta 2007-2017, který je rozebrán v podkapitole 2.2.

Jak už jsme jednou zmínili, úrazy jsou preventabilní a vhodnými preventivními postupy jim lze tedy předcházet. Preventivní opatření musíme nastavit tak, aby předcházela úrazům typickým pro danou věkovou kategorii. Za jeden z nejúčinnějších nástrojů prevence dopravních nehod, který můžeme využít již od útlého věku dětí, je považována dopravní výchova. Pro věkovou kategorii šest až dvanáct let, tedy mladší školní věk, jsou základními nástroji v rámci prevence vzory blízkých dospělých, dále vrstevníků a také preventivní intervence v rámci zdravotně výchovných témat. (Drábová, 2008)

#### Tři úrovně prevence

- **Primární** – Primární prevence je směřována na celou populaci. Jejím cílem je utvářet názory, postoje a ovlivňovat chování žádoucím směrem. Primární prevence v oblasti úrazů spočívá v zamezení vzniku událostí, v jejímž důsledku by mohl úraz vzniknout a snížit závažnost případného úrazu. Patří sem používání prvků pasivní bezpečnosti, výstavba cyklostezek se záměrem oddělit cyklistickou dopravu od ostatní nebo také osvojení si žádoucího způsobu bezpečného chování v dopravě.
- **Sekundární** – Cílem sekundární prevence je minimalizace následků úrazu. Patří sem například kvalitní záchranný systém, včasné a adekvátní poskytnutí první pomoci, zvýšení efektivity sociálních a zdravotních služeb se záměrem navrátit jedince co nejdříve zpět do běžného života.
- **Terciální** – Spočívá v resocializaci a poradenství osobám s trvalými následky dopravních úrazů. (Drábová, 2008)

### **Prevenci rozlišujeme také na:**

- **Technologická** – Spočívá ve vytvoření bezpečného prostředí a minimalizaci rizikových faktorů. Můžeme sem zařadit například retardéry na vozovkách, ostrůvky, zábradlí před školou, bezpečné hřiště apod.
- **Zdravotně-výchovná** – Zahrnuje zdůrazňování nutnosti a účelu prvků pasivní bezpečnosti a bezpečného chování. Do tohoto typu prevence můžeme zařadit také přípravu poskytování první pomoci.
- **Legislativní** – Zaměřuje se na vytvoření bezpečného dopravního systému. Vyhlášky a zákony usměrňují nežádoucí chování v dopravě a přispívají ke snížení úrazovosti. Zahrnují nejen povinnost použití dětských autosedaček, bezpečnostních pásů, přileb osobám mladším 18 let nebo zákaz osobám menším 150 cm a hmotností nižší než 36 kg sedět na místě spolujezdce, ale i povinnost poskytnout první pomoc a další. (Grivna, 2003)

### **Dále můžeme prevenci dělit na:**

- **Aktivní** - Působení na děti ve smyslu rozvinout u nich schopnost poznat rizikové situace a místa, předcházet jim a řešit je. Dítě by mělo pochopit a znát možné následky toho, když se nebude chovat bezpečně v dopravě. Proto se aktivní prevence zaměřuje i na praktický nácvik zvládání jednotlivých krizových situací, do kterých se dítě může dostat. V neposlední řadě je zaměřena na předávání znalostí a rozvíjení dovedností dětí.
- **Pasivní** – Spočívá ve vytvoření bezpečného prostředí. (Tomanová, 2013) V dopravě při vytváření bezpečnějšího prostředí se osvědčily nejlépe zpomalovací prahy, ostrůvky na přechodech pro chodce, zúžení vozovky (optické i fyzické), zvýraznění přechodů pro chodce, vytvoření sítě cyklistických stezek nebo oddělení cyklistických tras, ale i pěších od zbytku dopravy. (Grivna, 2003)

### **❖ Prvky pasivní bezpečnosti**

#### **➤ Reflexní prvky**

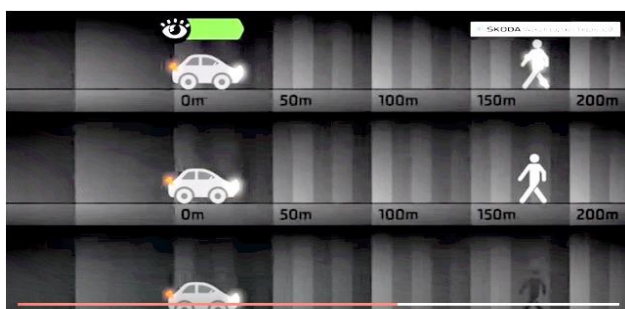
„Vidět a být viděn.“ Je základním heslem, kterým bychom se všichni měli řídit při pohybu v silničním prostředí. Zvláště děti velmi často předpokládají, že pokud vidí ony auto, musí zákonitě řidič v autě vidět je. Opak je ale pravdou. Řidiči automobilů mají od roku 2006 povinnost používat světla pro denní svícení, tudíž jsou viděni vždy, za každého počasí

a z velké dálky, naopak chodec za snížené viditelnosti (šero, tma, špatné počasí) je vidět až z velmi malé vzdálenosti, která je velmi často nedostatečná pro adekvátní jednání řidiče.

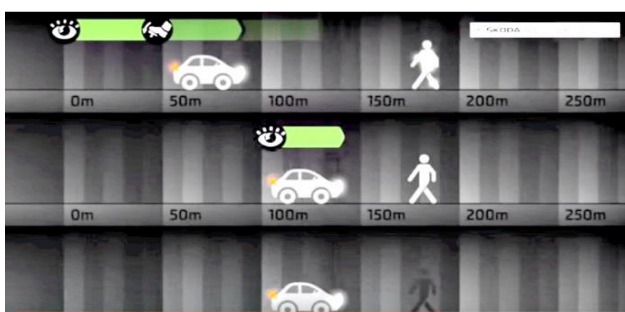
Vzdálenost, ze které jsme jako chodci potažmo cyklisti viděni, se odvíjí od toho, jaké barvy oblečení máme a také zda máme či nemáme na sobě reflexní prvky. Tyto prvky fungují tak, že odrážejí zpět ke zdroji světlo, které na ně dopadá. Zvyšují naši viditelnost za tmy a za šera a prodlužují vzdálenost, při které nás řidič spatří až na 200m, což je asi třikrát dříve, než kdybychom měli na sobě bílé oblečení. Nejméně viditelná je modrá barva, ve které nás řidiči spatří až na 18 m, potom červená na 24 m, žlutá 37 m, bílá 55 m a nakonec již zmiňovaný reflexní materiál. (Drábová, 2006)

Viditelnost chodce můžeme pozorovat na níže uvedených obrázcích. V prvním řádku je znázorněna osoba s reflexními prvky, v druhém osoba v bílém oblečení a v posledním, osoba v modrém. Je zde ukázáno, kdy řidič spatří osobu a kdy začne reagovat.

**Obrázek 3-6** *Vliv reflexních prvků na viditelnost člověka*



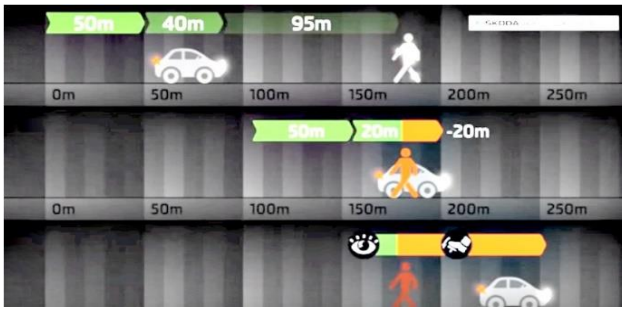
Na prvním obrázku vidíme, že z 200 m uviděl chodce včas jediný řidič - v prvním řádku, a to jenom díky reflexním prvkům. Další řidiči nezahlédli nic.



Druhý obrázek nám ukazuje, že řidič, který zahlédl osobu s reflexními prvky, zvládl na dráze 50 m zabrzdit. Druhý řidič spatřil teprve v této chvíli, tedy na dálku 50 m, chodce v bílém oblečení a poslední řidič ve stejné chvíli stále nic nevidí.



Na třetím obrázku: první řidič již dávno stojí, druhý řidič těsně před osobou začíná brzdit a ve stejný okamžik teprve třetí řidič zahlédne osobu v modrém.



Na posledním obrázku vidíme, že jediný, kdo přežil, je osoba s reflexními prvky. Druhá osoba v bílém má šanci na přežití, když zareagují s řidičem oba správně a třetí chodec přežije, pokud sám vhodně zareaguje a např. uskočí.

Zdroj: BEZPEČNÉ CESTY. Snížená viditelnost: Viditelnost chodce. In: Bezpečné cesty [online]. ©2014-2016 [cit. 2015-10-24]. Dostupné z: <http://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/snizena-viditelnost>

Reflexní materiály jsou většinou otázkou pár korun, ale mohou nám zachránit život. Můžeme si je pořídit například ve formě reflexních pásků, reflexních obrázků (samolepicí, nažehlovací, na přišití). A vždy je nejlepší je lokalizovat na místo, které se při chůzi pohybuje, je tak lépe a rychleji postřehnutelná.

Cyklisté mají povinnost vybavit kolo přední bílou odrazkou, zadní červenou odrazkou a bočními oranžovými odrazkami po stranách kola (na špicích) a na pedálech. Toto je pouze výčet toho co musí, dále se mohou vybavit opět reflexními materiály na svém oděvu a botách, což zlepší jejich viditelnost.

### ➤ **Cyklistická přilba**

Úrazy hlavy jsou nejčastější příčinou úmrtí dětských cyklistů, což poukazuje na stále větší aktuálnost nošení přileb. Až dvacetkrát vyšší riziko smrti hrozí cyklistům, kteří nepoužívají přilbu, ta zabrání až 85 % úrazům hlavy. (PPRCH, 2004-2016)

Zákon přikazuje osobám mladším osmnácti let používat cyklistickou přilbu. Starším osobám už jen doporučuje, naštěstí mnoho dospělých cyklistů si je vědomo rizika, která minimalizují používáním přileb. Dětem je potřeba vysvětlit důvody, proč přilbu používat nebo třeba také názorně předvést, co by se mohlo stát, kdyby ji neměli (například na pokusu s melounem).

Ideální přilba by měla chránit jak hlavu, tak obličej, měla by být lehká a pevná. Svou hlavní funkci - tedy bezpečnost plní jenom v případě, že sedí pevně na hlavě správným způsobem a je zapnutá. Nesmí překrývat uši, abychom dobře slyšeli a mohli vhodně reagovat na situaci. (Tošovský, 2006)

### ➤ **Zadržné systémy**

S ohledem na to, že je stále velké množství úmrtí dětí v roli spolujezdce automobilu (v loňském roce takto zemřelo 12 dětí), je doslova nediskutabilní úloha dětských autosedaček, pokud dítě nesedí v autosedačce, je jedenáctkrát více ohrožené, než kdyby ji použilo. Jejich využití snižuje nebezpečí zranění až o 75 %. Používání dětských autosedaček je dané zákonem a to pro děti do 150 cm a 36 kg. (Bezpečné cesty, 2014-2016a)

Na trhu se vyskytují 3 typy autosedaček pro 3 odlišné skupiny, dané věkem a váhou. Pro všechny platí stejná pravidla, musí být správně a pevně připevněné a nikdy nesmíme zapomenout, že autosedačka se nesmí nacházet na místě chráněném airbagem. (BESIP, 2012b)

## **2.2 Subjekty a projekty podílející se na prevenci dopravních nehod**

### ❖ **Policie ČR**

Policie České republiky pracuje pod záštitou ministerstva vnitra od roku 1991. Jejím úkolem je sloužit veřejnosti, chránit bezpečí osob, majetku a veřejný pořádek. Předchází trestné činnosti a řídí se trestním řádem, jehož úkoly plní. Policie ČR mimo jiných dlouhodobých a celorepublikových projektů pořádá i akce na podporu bezpečného pohybu v dopravě a prevence nehod pro žáky prvního stupně ZŠ. (Policie, 2015b)

Patří sem:

### ➤ **Ajaxův zápisník**

Ajaxův zápisník je preventivní projekt, který vyhlašuje Policie ČR. Je určen žákům druhých tříd a realizován v podobě pracovního sešitu. Děti se s pomocí psa Ajaxe seznamují se zásadami bezpečného chování a s nebezpečím, kterým jsou ohroženy. Sešit obsahuje deset témat, která jsou během roku rodiči a učiteli dětem zpřístupněna, policisté připravují různé soutěže k daným tématům a zjišťují, co se od policejního psa Ajaxe naučily.

Na měsíc říjen a březen připadají témata dopravní výchovy a bezpečného pohybu. Nejprve jako chodec, poté jako cyklista. Zdůrazňuje se úloha přilby, ochranných a reflexních prvků. Mimo téma dopravní bezpečnosti v zápisníku nalezneme témata řešící problémy vlastní bezpečnosti, trestných činů dětí, pravidla chování, šikany nebo závislostí. (Policie, 2015a)

### ➤ **Zebra se za tebe nerozhledne!**

Jde o celostátní preventivní dopravně bezpečnostní akci, kterou dvakrát ročně organizuje Policie ČR, poprvé na začátku školního roku a podruhé na začátku druhého pololetí, ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra ČR a BESIP. Cílem je připomenout základní zásady bezpečného pohybu v dopravním prostředí při přecházení vozovky a skutečnosti, že chodec nemá absolutní přednost před ostatními účastníky dopravního provozu. (Policie, 2015d)

### ❖ **Městská policie Frýdek-Místek**

Městská policie ve Frýdku-Místku byla zřízena obecním zastupitelstvem 1. 4. 1992 na základě zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii. Mezi hlavní úkoly městské policie řadíme: zajišťování klidu a pořádku na území města, ochrana bezpečnosti a majetku, dohled nad dodržováním pravidel a vyhlášek v daném městě, zajišťování plynulého provozu na pozemních komunikacích, podílí se na prevenci kriminality a mnoho dalších. Mimo jiné v rámci organizační struktury městské policie Frýdku-Místku je zřízená oblast prevence, která se zabývá dopravní výchovou na školách a spoluprací s BESIPem.

Pravidelně navštěvují základní školy i mateřské školy, kde realizují připravený program a besedy v rámci dopravní výchovy, zvou si jednotlivé čtvrté třídy města na dopravní hřiště, kde probíhá praktická část výcviku cyklisty. Jejich cílem je dosažení požadované úrovně dovedností bezpečného pohybu v dopravní situaci, orientace v dopravním prostředí a znalostí pravidel silničního provozu. (Frýdek-Místek, 2010) Díky jejich práci v oblasti dopravní výchovy se vskutku znalosti žáků zlepšují, což se odráží na bezpečnějším způsobu pohybu v dopravním prostředí.

### ❖ **BESIP**

BESIP vznikl již v roce 1967, díky tehdejšímu zvýšení prodeje automobilů fyzickým osobám a následnému nárůstu počtu dopravních nehod jakožto výkonný orgán komise pro bezpečnost silničního provozu (současné Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu). Nabytím zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích se stal BESIP útvarem Ministerstva dopravy. Mimo jiné spolupracuje na národním programu „Zdraví 21“.

BESIP je tvůrcem všech aktuálních i uplynulých strategií vlády v oblasti bezpečného silničního provozu jako jsou:

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Aktuální verze strategie je platná na léta 2011-2020 a jejím hlavním cílem je do roku 2020 snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob v rámci dopravy na průměrnou úroveň ostatních států Evropské unie. (BESIP, 2012c) V rámci 10. opatření komunikace této strategie by mělo dojít k úpravě dopravního prostoru pro zranitelné účastníky silničního provozu, prostřednictvím podpory celostátního programu „Bezpečná cesta do školy“, zlepšování přehlednosti přechodů, zavádění systémů aktivní bezpečnosti v blízkosti přechodů, budování cyklistické infrastruktury. V rámci 1. opatření Účastník, by mělo dojít do roku 2020 k upřesnění výstupu dopravní výchovy a ochrany při mimořádných událostí v rámci vzdělávacího programu, materiální a metodická podpora dopravní výchovy v mateřských školách, metodické rozpracování dopravní výchovy do jednotlivých ročníků základní školy, aktivní zapojení rodičů do systému dopravní výchovy.

Národní akční plán prevence dětských úrazů, aktuálně na léta 2007-2017. Jeho cílem je maximální snížení dětské úmrtnosti vlivem úrazů a zamezení nárůstu výskytu úrazů, zvláště takových, v jejichž důsledku vznikají trvalé následky. Pod záštitou Ministerstva dopravy by mělo do roku 2017 dojít ke zvýšení ochrany dětí v silničním provozu, prostřednictvím mediální kampaně a efektivních metod výuky dopravní výchovy. Dále je úkolem zvýšení právního vědomí chodců a cyklistů, zlepšit chování všech účastníků silniční dopravy po nehodě, zvýšit četnost používání bezpečnostních pásů a podporovat ohleduplné chování všech účastníků provozu. (BESIP, 2012e)

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020. Tato strategie si klade za cíl zpopularizovat kolo jako přirozený a rovnocenný prostředek dopravního systému, který má pozitivní vliv nejen na dopravní situaci, snižování znečištění životního prostředí, ale i na zvyšování kvality života a zdraví obyvatel. Jedním ze specifických cílů tohoto dokumentu je „Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy“. Na tomto cíli se podílí mimo jiné i BESIP. Vytváří podklady a stanovuje obsah dopravní výchovy v oblasti bezpečného chování cyklistů v dopravním prostředí, organizuje bezpečnostní kampaně v rámci prevence. Dále bezpečnost cyklistů podporuje Nadace Partnerství a to svými projekty Na zelenou-bezpečně do školy nebo Cesty městy. V kontextu tohoto cíle by mělo dojít ke změnám chování cyklistů (na kterých se podílejí právě výše



uvedené kampaně), zvýšení kontrol cyklistů policií a zlepšení cyklistické infrastruktury. Současně upozorňuje na potřebu dopravní výchovy a vyzdvihuje její úlohu pro bezpečný pohyb v silničním provozu. Dopravní výchova by se neměla omezit na nárazové návštěvy dopravních hřišť, ale měla by se stát integrální součástí celoživotního vzdělávání. (Cyklodoprava, 2013)

BESIP je autorem řady publikací, učebnic i dalších edukačních materiálů pro výuku dopravní výchovy předškolních i školních dětí. Realizuje dopravní výchovu na základních školách, pomáhá budovat dopravní hřiště po celé republice a je tvůrcem a organizátorem dopravní soutěže mladých cyklistů. Vyvíjí preventivní aktivity k zvyšování bezpečnosti v dopravě a snižování počtu dopravních nehod a úrazů při dopravě. Pořádá celostátní kampaně, organizuje dopravní výchovu, celorepublikové soutěže a projekty na podporu dopravní bezpečnosti. (BESIP, 2012c)

#### ➤ **Vidíme se?**

Je jedna ze současných kampaní BESIP, vychází ze statistik úmrtnosti „neviditelných“ chodců a cyklistů. Cílem této kampaně je naučit chodce používat reflexní prvky jako jeden ze základních prvků bezpečnosti. Zvláště s ohledem na novelu zákona č. 361/2000 Sb., která vstoupila v platnost 20. 2. 2016 a ukládá chodcům povinnost nosit reflexní prvky za snížené viditelnosti mimo obec.

#### ➤ **Děláš to taky!**

Kampaň, která se snaží poukázat na špatné příklady rodičů a varovat je před jejich nezodpovědným chováním, protože jsou sami hrozbou pro své děti. Ty přejímají dobré, ale zvláště ty špatné věci a vzorce chování. Jde například o chůzi mimo přechod, chůzi na červenou, nepoužívání přilby a reflexních prvků atd.

#### ➤ **Dopravní soutěž mladých cyklistů**

Každoročně je vyhlašována Radou vlády pro bezpečnost silničního provozu a Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci s policií, Českým červeným křížem a dalšími. Je určena žákům od desíti do šestnácti let a podle věku také dělena do dvou kategorií. První kategorie od desíti do dvanácti let, druhá od třinácti do šestnácti let. Soutěž si dává za cíl vzbudit zájem o dopravní výchovu a prověřit znalosti a dovednosti žáků. Vést ke správnému a bezpečnému chování a pohybu v dopravním prostředí a snížit tak dopravní nehodovost dětí. (BESIP, 2016)

## ❖ **Centrum dopravního výzkumu**

Centrum dopravního výzkumu je jedinou organizací Ministerstva dopravy, která provádí vědeckou a výzkumnou činnost ve všech oblastech dopravy, také řeší bezpečnost silničního provozu a životní prostředí.

### ➤ **Projekt Bezpečná cesta do školy**

Centrum dopravního výzkumu vydalo v roce 2004 projekt Bezpečná cesta do školy, jehož hlavním cílem je naučit děti mladšího školního věku se bezpečně pohybovat v dopravě. Snaha o cílené rozvíjení „dopravního smyslu“, což obnáší například schopnost orientace v dopravním prostředí, umění rozeznat nebezpečná místa a situace, myslet a předvídat. Stěžejním úkolem je zmapovat okolí školy a jednotlivé cesty do školy, jak z hlediska dopravního, tak stavebního a vyznačit riziková místa a stanovit tak nejbezpečnější cestu. (Heinrichová, 2006)

### ➤ **Projekt Krok za krokem na cestě do školy**

Tento projekt navazuje na předchozí Bezpečná cesta do školy. V České republice je mapování rizik na cestě do školy ponecháno na rodičích, tento projekt se naopak snaží zmapovat cestu do školy z pohledu dítěte a jeho vnímání. V důsledku tohoto by dítě mělo začít lépe chápat možná nebezpečí a rizika určitých úseků nebo situací. Přenesení odpovědnosti za bezpečný pohyb v dopravě na děti je učíme sebereflexe a odpovědnosti. (Heinrichová, 2013)

## ❖ **Nadace Partnerství**

Nadace Partnerství je největší českou environmentální nadací, která se snaží zlepšovat životní podmínky a pečovat o životní prostředí. Vzdělává širokou veřejnost, poskytuje odborné služby a uděluje granty. Mezi témata, kterým se aktivně věnuje, jsou mimo jiné Zklidňování dopravy a bezpečné cesty do škol, Turistika, Cykloturistika a pěší doprava. (Nadace Partnerství)

### ➤ **Na zelenou - bezpečné cesty do školy**

Cílem projektu je zvýšit počet dětí, které do školy přicházejí pěšky nebo přijíždějí na kole a také zvýšit jejich bezpečnost v dopravním prostředí na této cestě do školy, což obnáší

rozvíjení vědomostí o pravidlech pohybu v toto prostředí, ale také i odpovídajících praktických dovedností. (Cyklodoprava, 2007)

### ➤ **Cesty městy**

Jde o každoročně vyhlašovanou soutěž, která má za cíl zklidnit dopravu s ohledem na bezpečnost chodců a cyklistů. Dále například zjistit, jaké a v jakém městě se vyskytují problémy v pěší a cyklistické dopravě a jak je šetrně řešit. Z těchto řešení pak vzniká sborník, který může být vhodnou inspirací při dalších problémech. (Cyklodoprava, 2012)

## ❖ **Projekty a soutěže podporující dopravní výchovu**

### ➤ **VZPoura úrazům**

VZPoura úrazům je projektem Všeobecné zdravotní pojišťovny (VZP) a jeho cílem je preventivně působit na děti a snižovat rizika a počty úrazů a nehod dětí.

Tento projekt vznikl na základě alarmujících statistik. Od roku 2009 do roku 2014 umřelo následkem úrazu nebo nehody téměř 700 dětí. V řádech tisíců pak nalezneme děti, kterým zůstali po úrazu nebo nehodě trvalé následky. Nejčastěji se úrazy stávají doma nebo ve škole, ovšem platí, že ty nejzávažnější vznikají v důsledku dopravních nehod.

V rámci projektu dochází handicapovaní pracovníci VZP na konkrétní základní školu a snaží se zpřístupnit problematiku úrazů a nehod skrze vlastní příběh, příběhy dalších handicapovaných pracovníků a vysvětlení obtíží, které jim tento handicap přináší. Snaží se upozornit na rizika konkrétních situací a vysvětlit, jak jim vhodným způsobem předcházet.

Na setkání přináší pracovníci mimo jiné i edukační materiály, jak pro žáky, tak pro učitele, vzdělávací videa, žáci si mohou vyzkoušet jízdu na invalidním vozíčku případně některý ze sportů určený handicapovaným. (Vzpoura úrazům, 2015)

### ➤ **Na kole jen s přilbou**

V loňském roce proběhl již pátý ročník celostátní kampaně Na kole jen s přilbou, na kterém spolupracuje nezisková organizace Bezpečně na silnicích, Horská služba ČR a další. Od roku 2015 se na něm podílí i městská policie.

V průběhu posledních dvaceti let je každou jedenáctou obětí dopravní nehody právě cyklista, toto je ovšem číslo získané ze statistik dopravních nehod na silnicích, mimo silnice

úrazy a úmrtí cyklistů taktéž nejsou ojedinělou skutečností. V loňském roce na kole zemřelo 57 osob a téměř 450 dalších utrpělo těžké zranění. Tragickou skutečností je, že čtyři z pěti usmrcených nemělo přilbu.

Během roku je možné potkat stanoviště cyklohlídek, které informují cyklisty o tom, jak se správně pohybovat na kole, jak pečovat o stav kola, jaká je povinná výbava kola, co znamená „být vidět“ a proč je to důležité, stejně tak proč jsou důležité přilby, jejich role při nehodě a jejich správné používání.

Cílem tohoto projektu je preventivně působit a snížit počet zraněných a usmrcených cyklistů ať už na silnici nebo mimo ně. Mimo dospělé cyklisty se zaměřuje i na bezpečnost dětí cyklistů, kterým se snaží zpřístupnit potřebu přilby a změnit jejich vnímání přilby z něčeho obtěžujícího na něco prospěšného a důležitého. Obrací se proto i na rodiče s vysvětlením, jak správně a podle jakých atributů zvolit vhodnou přilbu pro jejich dítě. K dosažení žádoucího účinku jsou rodičům prezentovány fotky dětí, které přilbu v době úrazu neměly a naopak, které měly. (Na kolej jen s přilbou, 2011-2015)

#### ➤ **The European Traffic Education Contest**

Úkolem této soutěže je podporovat kluby, které se věnují dopravě a bezpečnosti v ní, a napomáhat jejich činnostem a aktivitám zaměřeným na snižování dopravní nehodovosti, zvláště činnostem zaměřeným na děti. Cílem této soutěže je podpora dopravní výchovy ve všech zemích, jež jsou zapojeny do této akce. Podporou dopravní výchovy se myslí především zvýšení bezpečného chování dětí v roli cyklistů v dopravních situacích. Díky této akci by se média a veřejnost měla dozvědět o neustálé potřebě dopravní výchovy a coby předcházení dopravním nehodám.

Už od roku 1986 se každý rok koná tato soutěž v zemi hostitelského klubu. Každý klub sestaví tým ze dvou dívek a dvou chlapců ve věku 10-12 let. Soutěž se skládá z teoretických i praktických dílčích částí, kterých se děti účastní samostatně, jejich výsledky se poté sečtou a hodnotí se za tým. Tým, který vyhraje, obdrží putovní pohár, který uschová do dalšího roku.

V roce 2016 pořádá tuto soutěž Ústřední Automotoklub České republiky. (ETEC, 2014)

### 3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA V EDUKACI PRIMÁRNÍCH ŠKOL

V poslední teoretické kapitole jsme se pokusili shrnout jakým způsobem je dopravní výchova začleněna do výchovně-vzdělávacího procesu, ať v rodině, MŠ či ZŠ. Dále tato kapitola shrnuje pohled na dítě v dopravním prostředí.

#### 3.1 RVP ZV

V současné době vnímáme kutikulární dokumenty ve dvou úrovních, mluvíme tedy o dvouúrovňovém kurikulu. Státní úroveň vzdělávacích programů je realizována prostřednictvím Národního programu vzdělávání a rámcových vzdělávacích programů (RVP) vytvořených zvlášť pro jednotlivé obory. Vydává je Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy. Tyto dokumenty nejsou určeny pro přímé využití, ale k tomu, aby školy podle nich vytvořily své školní vzdělávací programy. RVP obsahuje hodinovou dotaci, disponibilní počty hodin, vymezuje vzdělávací oblasti a obory. Právě školní vzdělávací programy tvoří školní úroveň vzdělávacích programů, které jsou závazné pro výuku na konkrétních školách. (Stojan, 2007) Tyto kutikulární dokumenty vznikly v souladu s principy, které jsou zformulovány v Národním programu vzdělávání – tzv. Bílé knize. Současně jsou podepřeny legislativně a to zákonem č. 561/2004 Sb., o předškolním, školním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání ve znění pozdějších předpisů.

Rámcové vzdělávací programy zdůrazňují klíčové kompetence, provázanost vědomostí s praktickým životem a celoživotní vzdělávání. Podporují autonomii škol a upravují závazné výstupy absolventů jednotlivých etap vzdělání. Zavádějí mimo jiné průřezová témata, jejichž způsob realizace je ponechán na rozhodnutí školy.

##### ❖ Klíčové kompetence

Klíčové kompetence představují „*souhrn vědomostí, dovedností, schopností, postojů a hodnot důležitých pro osobní rozvoj a uplatnění každého člena společnosti.*“ RVP ZV vymezuje základní klíčové kompetence na úrovni, které by všichni žáci na konci základního vzdělávání měli dosáhnout. (RVP ZV, 2013)

Cílem procesu vzdělání je vybavení žáka souborem základních klíčových kompetencí, které si buduje už od předškolního věku. Jednotlivé kompetence si žáci rozvíjí i prostřednictvím dopravní výchovy.

Dle RVP ZV je klíčových kompetencí šest, a to:

Kompetence k učení – v rámci dopravní výchovy například žák vyhledává a třídí informace potřebné k bezpečnému pohybu v dopravě na základě jejich pochopení; operuje s obecně užívanými dopravními termíny, dopravními znaky a symboly a uvádí je do souvislostí.

Kompetence k řešení problémů – prostřednictvím dopravní výchovy například žák vnímá problémové situace v dopravě; využívá získané vědomosti a dovednosti k objevování různých variant řešení dopravní situace.

Kompetence komunikativní – například: účinně se zapojuje do diskuse týkající se nebezpečných míst v okolí školy, obhajuje svůj názor a vhodně argumentuje.

Kompetence sociální a personální – oceňuje dopravní zkušenosti dopravních policistů, respektuje různá hlediska situace a čerpá poučení z toho, co si dopravní policisté myslí, říkají a dělají; vytváří si pozitivní představu o sobě samém, která podporuje jeho sebedůvěru při pohybu v dopravě atd.

Kompetence občanské – v rámci dopravní výchovy například žák poskytne dle svých možností pomoc a reaguje adekvátně v krizových situacích.

Kompetence pracovní – žák používá bezpečně kolo a je schopen si opravit drobné poškození; ví, jak správně nafoukat kolo a je schopen vybrat adekvátní nástroje k tomuto apod. (RVP ZV, 2013)

#### ❖ Průřezová témata

Jak už jsme výše zmínili, tak RVP zavádí také průřezová témata. Jde o okruhy zohledňující problémy našeho světa, umožňují individuální uplatnění žáků, ale také spolupráci s ostatními. Okruhy jsou součástí všech vzdělávacích oblastí a umožňují tak větší provázanost vědomostí a dovedností.

U každého tématu jsme uvedli příklad toho, jaký přínos pro rozvoj osobnosti s ohledem na dopravní výchovu může mít.

- Osobnostní a sociální výchova – např. napomáhá zvládat vlastní chování v dopravě, napomáhá primární prevenci nežádoucích způsobů chování.

- Výchova demokratického občana – např. vede k pochopení pravidel pro fungování dopravy; vede k uvažování o dopravních problémech v širších souvislostech.
- Výchova k myšlení v evropských a globálních souvislostech – např. rozšiřuje a prohlubuje dovednosti potřebné pro orientaci v evropském dopravním prostředí.
- Multikulturní výchova – např. pomáhá žákům vytvářet tolerantní postoje v dopravních situacích ke všem lidem, bez ohledu na jejich etnický původ a kulturu.
- Environmentální výchova – např. přispívá k utváření zdravého životního stylu a potřebného pohybu, který se realizuje i v dopravním prostředí, tedy nutnou znalost pravidel bezpečného pohybu; vnímání života, jako nejvyšší hodnoty.
- Mediální výchova – např. vede k uvědomování si hodnoty vlastního života.  
(RVP ZV, 2013)

#### ❖ **Vzdělávací oblasti**

RVP ZV orientačně rozděluje vzdělávací obsah do 9 vzdělávacích oblastí

- Jazyk a jazyková komunikace
- Matematika a její aplikace
- Informační a komunikační technologie
- Člověk a jeho svět
- Člověk a společnost
- Člověk a příroda
- Umění a kultura
- Člověk a zdraví
- Člověk a svět práce

#### ❖ **Dopravní výchova a RVP ZV**

##### ➤ **Člověk a jeho svět**

V rámci této vzdělávací oblasti si žáci osvojují potřebné dovednosti a vědomosti prostřednictvím názorných ukázek a manipulace s předměty, pozorování svého okolí a hraní určitých rolí a modelových situací. Právě z tohoto důvodu je začlenění dopravní výchovy do tohoto oboru naprostou samozřejmostí.

Tematický okruh: **Místo, kde žijeme.**

Z očekávaných výstupů tohoto oboru můžeme zmínit například:

- Vyznačí v plánu cestu na určené místo a z vlastních zkušeností vybere možná nebezpečí na této trase.
- Řídí se zásady bezpečného pohybu.

Z učiva tohoto oboru se dopravní výchova týká:

- Domov – orientace v místě bydliště.
- Škola – bezpečná cesta do školy, riziková místa a situace.

Tematický okruh: **Člověk a jeho zdraví.**

Z očekávaných výstupů tohoto oboru můžeme zmínit například:

- Rozpozná nebezpečí různého charakteru.
- Vybírá si vhodné místo pro hru.
- V silničním provozu se chová dle základních platných pravidel.
- Dokáže zavolat na tísňovou linku a adekvátně komunikovat. Ošetří drobná zranění a zavolá potřebnou pomoc, rozpozná život ohrožující zranění.
- Zvládne rozpoznat rizikové situace v dopravě, správně je vyhodnotit a vhodně na ně reagovat jako chodec i jako cyklista.

Z učiva tohoto oboru se dopravní výchova týká:

- Péče o zdraví – drobné úrazy, prevence úrazů, první pomoc.
- Osobní bezpečí – vhodná místa pro hru, bezpečné chování v silničním provozu, dopravní značky, bezpečnostní prvky v dopravě-prevence rizikových situací.
- Přivolání pomoci – tísňové linky, správný způsob komunikace.

Problematiku dopravní výchovy na 1. stupni základních škol můžeme dle Stojana (2008b) implementovat do těchto vzdělávacích oblastí:

- Matematika a její aplikace.
- Informační a komunikační technologie.



- Člověk a jeho svět.
- Umění a kultura.
- Člověk a zdraví.
- Člověk a svět práce.

### **3.2 Primární školství a dopravní výchova**

Základní znalosti a dovednosti z dopravní výchovy si děti osvojují již v rodině. Už od 3 let, od chvíle, kdy je dítě schopno chodit za ruku, jej můžeme považovat za účastníka dopravy. Přebírají postoje a hodnoty uznávané v rodině a napodobováním se učí, jak se pohybovat v dopravě společně s rodiči.

V mateřské škole děti získávají základní znalosti o dopravě a pohybu v ní. Co je to přechod pro chodce a jak přes něj bezpečně přecházet. Znalost barev, barevných signálů a jejich interpretování, stejně tak znalost a význam některých značek a pravidel. Nenásilně se učí, kde je správné a bezpečné si hrát a kde nikoli. Celková koncepce dopravní výchovy v mateřských školách je pravděpodobně nejlepší ze všech stupňů školství. Minimálně protože tráví venku mnohem více času pod dohledem odborníka než starší děti, každý den chodí na procházky či si hrají na hřišti a učí se tak základní pravidla bezpečnosti a bezpečného pohybu. (Štikar, 2003)

Na mateřské školy plynule navazují školy základní. Žák se dostává do procesu vzdělávání a škola je tak základním pilířem pro získávání znalostí a dovedností. Primární školství neboli základní či elementární je v České republice ošetřeno školským zákonem č. 561/2004 o předškolním, školním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání, ve změně dalších předpisů. Je povinné v rozsahu devíti let a obsahuje dva na sebe navazující stupně, které se liší jak obsahově, tak organizačně a didakticky. Za první stupeň pokládáme 1. -5. třídu, za druhý vyšší třídy 6. -9. V této práci se věnujeme pouze prvnímu stupni základních škol, ne protože by dopravní výchova na druhém stupni byla méně důležitá, ale právě pro výše zmíněné rozdíly a také z důvodu praktické části práce.

V průběhu prvního stupně si žáci nejdříve během 1. -3. třídy osvojí roli chodce a posléze ve 4. a 5. třídě roli cyklisty. Bohužel dopravní výchova není u nás realizována jako samostatný předmět a rozhodnutí, jak ji začlenit do školního vzdělávacího programu (ŠVP) zůstává na každé škole. Od roku 2013 je kladen větší důraz na dopravní výchovu,

což se odrazilo i ve změnách RVP ZV. Ten ukládá povinnost dopravní výchovu začleňovat do výuky a učit děti, jak se správně a bezpečně pohybovat v silničním provozu. Dle Stojana (2008b) můžeme realizovat dopravní výchovu více způsoby, například: integrací do jednotlivých předmětů, výukou v blocích, kurzech, projektech, výcvik na dopravním hřišti, soutěže apod. nebo zavedením samostatného předmětu, využitím disponibilních hodin učebního plánu nebo nepovinných vyučovacích předmětů.

Dopravní výchova není opomíjená ani v ostatních státech, stejně jako legislativní systém a systém školství se liší i způsob realizace této výchovy. Zmíňme si například Francii, kde dopravní výchova není samostatným předmětem, ale realizuje se v rámci jiných předmětů. Vzdělání v rámci dopravní výchovy poskytují zejména učitelé a policisté z Prevention Routiere. Právě tato organizace si klade za cíl vzdělávat žáky v dopravní výchově ale nejen je, ale také učitele a další zainteresované subjekty. Pořádají různé kampaně pro zviditelnění potřeby dopravní výchovy a bezpečného pohybu. (Prevention Routiere). Dále můžeme uvést Polsko, kde je dopravní výchova součástí osnov již od roku 1957, má interdisciplinární charakter a snaží se o propojení vícero subjektů nejen rodičů a školy, ale například také místních úřadů, institucí a organizací. Žáci jsou vzděláváni podle programů stanovených ministerstvem školství. (Wychowanie komunikacyjne, 2011). V Německu také dopravní výchova není samostatným předmětem, každá spolková země si vytváří program dopravní výchovy podle sebe, samozřejmě založený na doporučeních vlády. Do výuky dopravní výchovy se zapojuje celá řada institucí a organizací a nemá proto jednotný ráz. Na každé škole je jeden speciálně vyškolený učitel pro dopravní výchovu, který pomáhá ostatním učitelům a koordinuje činnost v dané škole. Z projektů můžeme zmínit například Kind und Verkehr. (Dopravní alarm) Tento program se zabývá převážně prací s dětmi v MŠ a jejich rodiči, se kterými pracují tzv. moderátoři, kteří jsou speciálně vyškoleni. Vydává řadu informačních brožur pro veřejnost s cílem připravit dítě co nejlépe pro bezpečný pohyb v dopravě. (Deutscher verkehrssicherheitsrat, 2016). Není našim cílem vystihnout dopravní výchovu v zahraničí do detailů, na to by nebylo v této práci místo. Chtěli jsme pouze ze zájmu nastínit další rozměr této problematiky a rozšířit ji o možnost vycházet z pozitivních výsledků dobré praxe jiných států, nejen těch vybraných.

## ❖ Proces primárního vzdělávání

Podle Nelešovské a Spáčilové (2005, s. 13) Je vzdělání definován jako: „*Systém vědomostí, dovedností, návyků, postojů, názorů a přesvědčení člověka i určitou úroveň rozvoje jeho schopností, potřeb a zájmů, jichž bylo dosaženo především na základě cílevědomého výchovně-vzdělávacího procesu.*“ Vzděláváním je dle stejných autorek proces, prostřednictvím, kterého dosáhneme určitého stupně vzdělání.

Vědomosti jsou souborem poznatků, faktů a pojmů, které si osvojujeme učením, ať už ve škole nebo jiných vzdělávacích institucích, tak i z jiných zdrojů. Proto tento soubor je vždy individuální a je výsledkem životních zkušeností, pozorování, myšlení, zapamatování a experimentování. (Průcha, 2013) Dovednost je dle Průchy (2013, s. 59) obecně „*způsobilost člověka vykonávat určité činnosti*“. Můžeme mít dovednosti intelektové (např. počítání) nebo senzomotorické (jízda na kole). Dovednosti získáváme učením a výcvikem. Návyk můžeme definovat jako sklon člověka vykonávat v určitou chvíli určitou činnost. Od dovednosti se liší tím, že se jedná o automatický projev chování, není tak rozsáhlý a obtížně jej změním. (Průcha, 2013) Postoj vyjadřuje vztah člověka k okolnímu světu či jiným lidem. Díky tomuto typu vztahu se relativně stabilně chováme a reagujeme v určitých situacích a daných okolnostech, přičemž takto celou situaci i hodnotíme. (Průcha, 2013)

Stojan (2007) uvádí některé principy v osvojování vědomostí a dovedností v dopravní výchově. Obsah i forma dopravní výchovy musí být přiměřená věku a vývojovému stupni, s ohledem na vývojové zvláštnosti tohoto období. Celý proces osvojování vědomostí a dovedností týkajících se bezpečného pohybu v dopravě musíme zakládat na vhodné motivaci, která staví na podkladu pudy sebezáchovy. Dítě si samo musí uvědomit nebezpečí, která mu hrozí a chtít se učit rizikům předcházet. Dovednosti v dopravní výchově jsou komplexním souborem, přičemž je nezbytně nutné neopomenout některý z pedagogických principů, nejde totiž jen o pouhé nacvičení si žádoucích návyků. Některé dílčí kroky při pohybu v dopravě můžeme realizovat prostřednictvím zautomatizovaných návyků (například rozhlédnutí se při přecházení vozovky), ale nikdy se nesmíme spolehnout pouze na ně. Vždy se může cokoli změnit a pouhé návyky, pro to abychom vhodně reagovali, stačit nebudou.

### ❖ Cíl primárního vzdělávání

Cíle vzdělávání jsou definovány v RVP ZV a jedná se zjednodušeně o vybavení žáka souborem základních klíčových kompetencí, který si buduje již od předškolního vzdělávání a především propojení vědomostí a dovedností s reálným životem.

Dle Nelešovské a Spáčilové (2005, s. 14) je cílem vzdělání „*zamýšlený a očekávaný výsledek výchovně-vzdělávací činnosti stanovený s ohledem na společenské a individuální požadavky a potřeby.*“

Cílem dopravní výchovy je pak dle Límové (2006) dodržovat principy bezpečného chování účastníků dopravy (jak cyklistů, tak chodců); být schopen sám a bezpečně se dopravovat městskou hromadnou dopravou; rozlišovat správné a nesprávné chování účastníků provozu a umět předcházet důsledkům nesprávného chování; být si vědom toho, co obnáší mít kolo v dobrém stavu a uvědomovat si, proč je to důležité; znát různé způsoby jízdy vázané na stav vozovky a počasí; být tolerantní a ohleduplný k ostatním; být schopen zavolat pro pomoc v případě nehody a poskytnout první pomoc v rámci svých možností a dovedností; být si vědom vlastního postavení a odpovědnosti za své chování v dopravě.

### ❖ Obsah primárního vzdělávání

Obsah vzdělávání představuje „*didakticky zpracovaný a vybraný systém poznatků, činností a dalších aktivit, které si má člověk osvojit*“ (Nelešovská a Spáčilová, 2005, s. 14)

Obsahem dopravní výchovy pak můžeme označit vše, co člověka potká při účasti na silničním provozu. Musíme si ale uvědomit, že není možné členit jednotlivé vědomosti a dovednost násilně do jednotlivých ročníků, vždy se odvíjí od účasti jedince v dopravním prostředí. (Ministerstvo dopravy, 2001)

## 3.3 Dopravní výchova

Dopravní výchovu dle Kopeckého (2006 s. 177) můžeme v širším směru chápat jako „*Celoživotní komplexní a systémový rozvoj dopravního chování člověka s výraznou výchovnou a sociální stránkou, zahrnující všechny věkové kategorie, odpovídající stále složitějšímu, dynamickému a trvale se vyvíjejícímu dopravnímu prostředí.*“ Jde o dlouhodobý a nepřetržitý proces. Mállokdo si dopravní výchovu spojí se všemi věkovými kategoriemi osob

počínaje dětmi, konče seniory, ale je potřeba neustále se vzdělávat a být připravený na změny, které jdou ruku v ruce s rozvojem vědy a techniky.

Za dopravní výchovu v užším smyslu považujeme výchovu realizovanou v průběhu povinné školní docházky, která by žáky měla systematicky připravovat a nacvičovat s nimi bezpečný pohyb v silničním provozu a dávat tak i základy pro budoucí přípravu řidičů. Když si správně dítě osvojí roli chodce a naučí se jaká úskalí a nebezpečí tato role přináší, později i za volantem uvidí chodce ve světle těchto nebezpečí a bude opatrnější. (Ministerstvo dopravy, 2001)

Dopravní výchovu v edukaci primárních škol můžeme chápat jako jeden z nejúčinnějších nástrojů prevence dopravní nehodovosti. Jako taková se opírá o dva základní pilíře, jimiž jsou systematická výchova v rodině zaměřená na dopravní výchovu a bezpečnost a dále institucionální výchova ve školách a školských zařízeních. (Stojan, 2009) Právě díky této preventivní funkci má dopravní výchova na primárních školách své nezastupitelné místo.

Dopravní výchova má dvě složky. Složku naukovou a výchovnou. Do složky naukové řadíme vybraná pravidla silničního provozu; dopravní značky; situace, které mohou nastat v dopravě; praktický výcvik apod. Výukovou složku chápeme jako snahu u dítěte vytvořit schopnost chápání pravidel chování a obecně etických zásad, které poté může aplikovat v dopravě. (Ministerstvo dopravy, 2001)

V současné době se realizací, osvětou a problematikou dopravní výchovy zabývá velké množství subjektů: Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy ČR, školy a školská zařízení, domy dětí a mládeže, Ministerstvo dopravy ČR, Policie ČR, městské policie, kraje, obce a nestátní organizace. Hlavním garantem dopravní výchovy je u nás BESIP. (Límová, 2006) Z tohoto důvodu se nám dostává do rukou řada možností a prostředků, které v rámci dopravní výchovy můžeme uplatnit a kreativně využít. Ať to je nepřeborné množství materiálů, jak tištěných tak internetových či interaktivních, nápadů do výuky či projektů, tak množství akcí na podporu prevence a bezpečnosti v dopravě nebo soutěží pro žáky.

**Za cíle dopravní výchovy** můžeme považovat:

- Utváření pocitu odpovědnosti a ohleduplnosti k sobě samému i druhým, rozvoj mravního vědomí.
- Pochopení dopravy, jejího významu a základních pravidel silničního provozu.

- Osvojení si správného způsobu pohybu v dopravním prostředí, pochopení zásad bezpečného chování a jednání všech účastníků silničního provozu.
- Pochopit možná nebezpečí při pohybu v silničním provozu, předvídat tyto situace a umět jim předcházet.
- Uvědomit si příčiny špatného chování a jednání účastníků dopravy současně s důsledky, které toto chování přináší.
- Osvojit si správné techniky chůze a jízdy na kole.
- Pochopit důvody účasti policie v dopravních situacích, osvojení si základních pokynů a jejich významů.
- Seznámit se s vnějšími vlivy, materiálními a technickými podmínkami, které mohou ovlivňovat bezpečnost na pozemních komunikacích.
- Naučit se postupy poskytování první pomoci v případě dopravní nehody. Osvojit si základní vědomosti a dovednosti. (Ministerstvo dopravy, 2001)

Jak je z výše uvedených cílů zřejmé, nemůžeme dopravní výchovu omezovat pouze na znalost pravidel a dopravních značek, ale je důležité pochopit celou dynamiku provozu na silničních komunikacích a současně také rozvoj mravního vědomí a volných vlastností, které jsou nezbytné pro bezpečný pohyb v dopravě. Je nutné vytvořit u dětí tzv. dopravní smysl, který překračuje pouhé recitování pravidel silničního provozu z paměti. (Límová, 2006)

### **3.4 Historie dopravní výchovy na území našeho státu**

Dopravní výchova má v ČR dlouhodobou tradici. Začíná se objevovat už ve chvíli, kdy její potřeba a negativní dopady motorizace nebyly na takové úrovni jako dnes. Konstituování dopravní výchovy je úzce spjato s technickovědeckým rozvojem a rozvojem dopravní infrastruktury.

První zmínky o zajištění bezpečnosti v dopravě můžeme vypočítat už na počátku první republiky, výrazněji se ale tyto snahy začínají objevovat v třicátých letech minulého století. (Kopecký, 2006)

Na základě statistik dopravních nehod v Praze roku 1931 byl uspořádán o rok později-1932 „týden bezpečnosti“, který byl spojený s ochranou před úrazem a požárem. Během tohoto týdne proběhla řada výstav, které měli upozornit na nebezpečné dopravní situace

a prezentace všech typů značek. Cílem celé akce bylo zvýšit povědomí obyvatel o možných rizicích a o správném chování na silnicích. (Stojan, 2009)

Mezi hlavní instituce zabývající se tehdejší situací a bezpečností na silnicích patřily hlavně tyto: Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze, Elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy, Autoklub republiky Československé a Svaz řidičů automobilu. Zdůrazňovaly potřebu bezpečné dopravy a společenskou potřebu řešení dopravní výchovy, jako způsobu prevence. Zaměřovaly se především na nové řidiče a poukazovali na nedostatky v jejich přípravě. (Kopecký, 2006)

V roce 1935 na „Výstavě dopravní bezpečnosti“ bylo prezentováno, jakým způsobem během posledních 3 let byla realizována dopravní výchova dětí na školách. Počátky dopravní výchovy začínající v tomto období jsou spojeny jménem F. A. Elsner. Založil, vymezil a definoval cíle dopravní výchovy, jejíž název poprvé použil v roce 1935. Zdůrazňoval potřebu bezpečného pohybu dětí a apeloval na školy, aby přijaly tento úkol za svůj. Přičemž vycházel z poznatků a zkušeností ze svých zahraničních cest, kde se zabýval způsobem prevence dopravních nehod. Nabyté vědomosti se poté pokoušel uplatňovat u nás. Společně s Ministerstvem školství a Autoklubem zavádí kurz tzv. „hodinky bezpečnosti“, které byly realizovány během školního roku jako samostatné celky. Prostřednictvím rozhlasu byly tyto hodinky vysílány i pro venkov. Cílem bylo dosáhnout u žáků uvědomělého a bezpečného chování v dopravních situacích. Postupně se dopravní výchova rozšiřovala i na další stupně škol. Na středních školách byla spojena s řidičským výcvikem. Veškeré působení v rámci dopravní výchovy bylo realizováno různými formami a prostředky, které se navzájem doplňovaly. Soutěže, výstavy, rozhlas, film, tisk, přednášky apod. (Kopecký, 2006)

V dalších letech je vydáváno na desítky výukových materiálů, učebnic a metodik k realizaci dopravní výchovy. Slibný rozvoj dopravní výchovy je zpomalen po roce 1989, což se odrazilo i na nehodovosti a úmrtí na silnicích. Za změnu k lepšímu v rámci dopravní výchovy můžeme považovat až zavedení RVP, který umožňuje začlenit dopravní výchovu do vzdělávání. (Stojan, 2009) Dalším důležitým momentem pro dopravní výchovu je rok 2013, kdy v novele RVP ZV je mnohem více vyzdvihována dopravní výchova a je na ní kladen mnohem větší důraz.

### 3.5 Dopravní výchova v rodině

V dopravní výchově mají nezastupitelnou roli rodiče. Jsou průvodcem při poznávání dopravního světa, při procházce, jízdě na odrážedle, tříkolce, koloběžce či kole. S rodiči by děti měly absolvovat své první cesty hromadnou dopravou a právě rodiče odpovídají za jejich bezpečnost při jízdě autem. (Bezpečné cesty, 2014-2016b)

Rodiče by svým dětem měli jít příkladem a rozvíjet u nich schopnost uvědomění a zodpovědnosti vůči sobě i druhým. Rozvíjet morální citění i vlastnosti jako je slušnost, ohleduplnost a zdvořilost. V rodině by děti měli získávat představu o tom, jak se bezpečně chovat v dopravních situacích, co jsou dopravní předpisy a co obnáší jejich dodržování. (Stojan, 2007)

Dopravní výchova začíná ještě před nástupem do institucionální výchovy. V prvních letech děti napodobují chování rodičů, a proto je důležité nejen to, aby samotní rodiče bezpodmínečně dodržovali dopravní předpisy a bezpečné chování při dopravě, ale také to, aby své děti doprovázeli a pomáhali jim v nabývání a upevňování dopravních dovedností. Vezměme v úvahu také fakt, že jsou to právě rodiče, po jejichž boku by se děti v dopravním prostředí měly cítit nejbezpečněji. (Stojan, 2007)

Bohužel, často rodiče nevědí, jak děti naučit bezpečně se pohybovat v dopravních situacích, neví kdy a na co je přesně upozornit, samotná dopravní výchova v rodině se zužuje na pouhé zákazy a příkazy typu: „Jdeme!“, „Stůj!“, „Neběhej, nevidíš ta auta!?“ apod. V poslední době se k tomu přidává i neustále omílané téma nedostatku času rodičů na výchovu svých dětí. Škola potom často musí suplovat úlohu rodičů, což je a vždy bude nedostatečné. (Votruba, 2001)

V posledních letech se často stává, že rodiče raději vozí své děti přímo před školu s obavou, aby se jim nic nestalo, než aby je doprovodili ať už pěšky či hromadnou dopravou. Ochuzují je tak o možnost si bezpečně nacvičit jízdu do školy a poznat úskalí i rizika, která by mohla přijít.



## 3.6 Dítě v dopravním prostředí

### ❖ Dítě jako spolujezdec

Pro některé rodiče je přeprava automobilem na požadované místo nejbezpečnějším způsobem, ovšem je nutné dodržovat určitá bezpečnostní pravidla, abychom mohli mluvit o bezpečné jízdě.

Jak už jsme výše zmínili, dítě do 150 cm a 36 kg musí být přepravováno v dětské autosedačce a to vždy, i na krátkou vzdálenost. Při poutání dítěte bezpečnostním pásem musíme dávat pozor na to, aby pás nebyl v blízkosti krku a ani nešel přes ramenní kloub, dole musí obepínat pánev. Nejbezpečnější místo pro dítě v automobilu je vzadu za spolujezdcem. (BESIP, 2012d) Nejenom zádržné systémy jsou důležité, také je podstatné dávat pozor na to, co vozíme volně na zadním sedadle. V případě nehody mohou tyto předměty způsobit vážná zranění.

Klíčové je u dětí vypěstovat návyk vystupovat vždy na straně chodníku a při otevírání dveří dbát na to, zda nemůžeme někoho ohrozit. (Stojan, 2009) V neposlední řadě je podstatné i jakým způsobem se dítě chová. Nevhodné projevy dítěte mohou narušit pozornost řidiče, což může ohrozit nejen osoby jedoucí v automobilu, ale i jiná vozidla.

### ❖ Dítě jako chodec

Podle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích je chodcem každý, kdo vstoupí na silnici či na chodník. Chodcem je i člověk, který podle §2 odstavce j tohoto zákona „*tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm<sup>3</sup> nebo psa*“.

Abychom mohli žákům dostatečně vysvětlit, jak se správně a bezpečně pohybovat v dopravním prostředí, musíme jim osvětlit nejprve některé základní pojmy, které jsou vymezeny zákonem č. 361/2000 Sb.

Chodník je ta část pozemní komunikace, která je určena chodcům při pohybu v dopravním prostředí a chodci jsou povinni jej využít, pokud alespoň na jedné straně je. Na chodníku chodíme vždy vpravo a také se vpravo vyhýbáme, naopak když se dva chodci předcházejí,

tak vždy vlevo. Při pohybu na chodníku nesmíme ohrozit ani omezovat ostatní chodce, zvláště pohybujeme-li se na lyžích, skateboardu, koloběžce, kolečkových bruslích, musíme být obzvláště opatrní. Žákům je nutné vštěpovat zásady tolerance, ohleduplnosti vůči druhým a také pravidla slušného chování.

Stezka pro chodce případně stezka pro chodce i cyklisty jsou dalším místem vyhrazeným chodcům a platí na nich obdobná pravidla jako na chodníku. Vždy jsou označeny na svém začátku i konci. Pokud se chodec pohybuje na stezce pro chodce i pro cyklisty musí dbát na to, aby se vyskytoval pouze v části, která je určena chodcům. Na stezce pro cyklisty nemá chodec co pohledávat. Výjimka je udělena pouze osobám jedoucím na kolečkových bruslích, kterým zákon umožňuje využít i tyto stezky.

Vozovka je ta část pozemní komunikace, která je určena vozidlům. Bývá pokryta dopravním vodorovným značením, které ji rozděluje na jednotlivé jízdní pruhy.

Krajnice můžeme najít po stranách vozovky, slouží pro cyklisty, chodce (pokud není chodník), ale také pro odstavení vozidel apod. Pokud je chodec nucen využít krajnici pro svou chůzi, vždy jde po krajnici na levé straně. V místech, kde není krajnice, chodíme co nejbližší levému okraji vozovky. Ať už po krajnici nebo na kraji vozovky, mohou jít vedle sebe maximálně dva chodci, ale pouze při dobré viditelnosti. Při snížené viditelnosti, hustém provozu nebo v nepřehledných úsecích, mohou jít jen za sebou.

Zvláštním případem pro pohyb na vozovce, případně na krajnici, je velký počet osob - žáků, kteří tvoří organizovaný útvar. Chodí po pravé straně vozovky/krajnice ve dvojestupu. Tento útvar by v nejlepším případě měl být označen reflexním oblečením prvního a posledního člena. Za zhoršené viditelnosti se musí vybavit žlutým nebo bílým světlem ve předu a červeným vzadu.

Přecházení vozovky je nebezpečné a vyžaduje zvýšenou pozornost chodců. Vždy když je to možné, musí chodec využít přechod pro chodce, podchod či nadchod. Na přechodu pro chodce se vždy držíme více vpravo a vždy přecházíme nejkratší cestou-to znamená kolmo k chodníku. Pokud už jednou na přechod vstoupíme, nesmíme se bezdůvodně zdržovat. Žákům je potřeba zdůraznit fakt, že na přechodu pro chodce nemají přednost, mohou na něj vstoupit jedině v případě, že neohrozí sami sebe ani řidiče blížícího se vozidla. V ideálním případě navázat s řidičem oční kontakt a teprve potom vstoupit na přechod. (Stojan, 2009) Pokud není možné využít přechod, podchod či nadchod, přecházíme vozovku vždy kolmo, po nejkratší trase a jedině na přehledných místech. Zvláštním případem je přecházení

po přechodu řízeném světelnými signály. Tyto signály sice ulehčí chodci přesun, ale ani tak by neměl spoléhat na to, že když svítí zelená, může jít a nepřiprít se vozidlo z některého směru. (Límová, 2006)

V některých městech se v hodinách hustšího provozu (například před osmou hodinou ráno) před některými školami na přechodech vyskytují policisté a řídí přesun přes přechod, v takových případech jsme povinni uposlechnout pokynů policisty. (Límová, 2006)

Dopravní značky podle zákona č. 361/2000 Sb. dělíme na svislé a vodorovné. Svislé pak dělíme na výstražné, upravující přednost, zákazové, příkazové, informativní a dodatkové. Žáci by měli znát základní dopravní značky, se kterými se dennodenně setkávají, a jejich význam.

Za největší nebezpečí pro děti jako chodce můžeme považovat hry v blízkosti silnic, nedostatečnou viditelnost, nekázeň a nedostačující opatrnost při pohybu. Dětem je potřeba vysvětlit, kde si mohou hrát a proč jsou tato místa vhodná pro hru a jiné nikoliv. Ve městech si děti často hrají na ulicích, což za první obtěžuje ostatní chodce a za druhé dítě zabrané do hry není dostatečně pozorné vůči hrožícím rizikům. Proto dětem objasníme, co znamenají značky „pěší zóna“ a „obytná zóna“ a také kde hledat vhodná místa pro hru a jak je poznáme.

Velmi podstatné je žákům neustále zdůrazňovat úlohy prvků pasivní bezpečnosti. Ať už to jsou reflexní materiály nebo přílby a chrániče. Více v podkapitole č. 2. 1.

Mladší školní věk je spojen zejména se začátkem povinné školní docházky, je tedy nutné, aby si děti natrénovali bezpečnou cestu do školy společně se svými rodiči. Měli by být schopné popsat jednotlivé části komunikace a vědět, které typy komunikací mohou využít, jako chodci, a které nikoli a současně také, jaká pravidla platí při pohybu na nich. Dále by měly být schopné si vybrat vhodné místo pro hru a vědět, jaká rizika by hrozila, kdyby si hráli v blízkosti silničních komunikací. Děti musí znát význam jednotlivých světelných signálů a dopravních značek, ty by měly být schopné i rozdělit. Měly by vědět, jak se zachovat v případě dopravní nehody. Měly by chápat význam věty „Vidět a být viděn.“ a tedy i důležitost reflexních prvků. V neposlední řadě by si měly osvojit základní pravidla slušnosti, ohleduplnosti a vlastní zodpovědnosti v dopravě. (Ministerstvo dopravy, 2001)

Chodcem dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je také osoba, která se pohybuje na kolečkových bruslích. Je tedy potřeba žákům vysvětlit, kde se jako bruslaři mohou pohybovat a jak se na daných místech chovat. Bruslař se může

pohybovat na chodníku, ale vždy jen vpravo a tak, aby neohrozil ostatní chodce. Dále na stezce pro chodce, stezce pro chodce i cyklisty a podle zákona i na stezce pro cyklisty. Pokud je nucen jet po silnici, drží se vždy vlevo při okraji vozovky. Z preventivních důvodů, abychom předešli zbytečným úrazům, by měl bruslař mít ochranné (přilbu, chrániče) a reflexní prvky. Měl by si být vědom svých schopností a nepřeceňovat své síly. Dále skutečnosti, že brzdná dráha na bruslích je několikanásobně delší než na kole a být schopen přizpůsobit jízdu povrchu a stavu vozovky/chodníků. Bruslař by měl také chápat nebezpečí, které vyplývá z jízdy na kolečkových bruslích se sluchátky v uších, při poslechu hudby. (Výchova ke zdraví, 2011)

### ❖ **Dítě v hromadné dopravě**

Mnoho dětí při cestě do školy využívá hromadné dopravy, díky které se stávají samostatnější a nezávislejší na ostatních. Ovšem i cesta hromadnou dopravou má svá pravidla, která je třeba dětem vysvětlit a nacvičit nimi.

Každý jedinec, který chce použít hromadnou dopravu, musí být ukázněný při čekání na spoj a stát dostatečně daleko od krajnice. Důležité je vysvětlit dětem že vnitřní prostor autobusu, trolejbusu, tramvaje apod. není určen ke hraní, cestující by si měl sednout, případně když není místo k sezení stát a přidržovat se. Nezbytné je slušné a ohleduplné chování vůči ostatním spolucestujícím. Při vystupování musíme počkat, až dopravní prostředek úplně zastaví a při vystupování se rozhlédnout, zda nám nehrozí nějaké nebezpečí. Stejně tak, když přecházíme vozovku na druhou stranu, bychom měli počkat, až dopravní prostředek odjede, abychom měli dostatečný rozhled.

### ❖ **Dítě jako cyklista**

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích stanovuje minimální věk cyklistům pro samostatnou jízdu na deset let. Pro cyklisty mladší 10 let platí, že se mohou pohybovat na silnicích, ale pouze pod dohledem osoby starší 15 let. Během čtvrté třídy základní školy žáci dosahují této věkové hranice, a proto je velmi důležité pracovat s nimi i ve škole a nespoléhat pouze na rodiče či příbuzné. (BESIP, 2006) Cyklisté jsou totiž spolu s chodci nejohroženějšími účastníky silničního provozu. Tento zákon mimo jiné říká,

že pro provoz na silnici se kolem rozumí i koloběžka, pro koloběžce z tohoto důvodu platí veškerá pravidla stejně jako pro cyklisty.

S ohledem na potřebu vzdělávat mladé cyklisty vydal BESIP Tematický plán dopravní výchovy, který stanovuje minimální požadavky pro získání průkazu cyklisty.

Rodiče musí jít příkladem, v nejlepším případě trávit s dětmi dostatek času na kole, aby si mohli být jisti, že cestu (například do školy) zvládnou sami a budou schopni se vyhnout všem hrozcím rizikům. Proto je klíčové naučit děti pravidlům silničního provozu, která jsou nezbytná pro bezpečnou cestu. Rodiče částečně odpovídají za stav jízdního kola, zda má povinnou výbavu i za vhodnou přilbu, kterou osobě mladší 18 let stanovuje zákon jako povinnou.

**Povinná výbava jízdního kola** obsahuje dle přílohy č. 13 vyhlášky 341/2002 Sb.:

- Povinná výbava – dvě na sobě nezávislé brzdy; zadní červená odrazka, která může být doplněna svítilnou případně nahrazena odrazkami na obuvi a oděvu cyklisty; přední bílá odrazka, kterou je také možno nahradit odrazovým materiálem na oblečení a obuvi; oranžové odrazky na vnějších stranách pedálů a na obou stranách paprsků kol.  
V příloze je také popsáno, jakým způsobem musí být zakončena řídítka a páčky brzd, konce blatníků a další. Uvádí také přesné rozměry jednotlivých odrazek, tvar a umístění.
- Povinná výbava pro jízdu za snížené viditelnosti – Světlomet svítící dopředu, vyzařujícím bílé světlo, pokud je vozovka dostatečně osvětlena, lze jej nahradit svítilnou s přerušovaným bílým světlem; zadní červené světlo, které lze nahradit svítilnou s přerušovaným červeným světlem a zdroj elektrického proudu, který musí být schopen zajistit 1,5 hodiny nepřetržitého světla.
- Doporučená výbava – blatníky, zvonek, kryt na řetěz, reflexní prvky na oděvu cyklisty, přilby u dospělých osob.

Dětem musíme neustále vštěpovat základní pravidla pro bezpečný pohyb cyklistů v silničním provozu. Zákon č. 361/2000 Sb. vymezuje tato pravidla:

- Pokud je na silnici vytvořen i pruh pro cyklisty nebo vyskytuje-li se v blízkosti stezka pro cyklisty či chodce a cyklisty, je cyklista povinen tento pruh/stezku použít. Současně, vyskytuje-li se cyklista na stezce pro chodce i cyklisty musí dbát

na bezpečnost chodců a jet pouze v pruhu určeném cyklistům. Naopak by dítě mělo vědět, i kam jet nesmí.

- Cyklisté mají povinnost se pohybovat co nejvíce vpravo, pokud tím neohrozí chodce, mohou se pohybovat i po krajnici.
- Není možné, aby dva cyklisté jeli vedle sebe, musí jezdit vždy za sebou. Platí tedy, že i rodič s dítětem se na vozovce pohybují za sebou a to vždy tak, že dítě je před rodičem.
- Cyklista je povinen vždy se držet alespoň jednou rukou řídítek a mít nohy na šlapadlech.
- Cyklista při jízdě nesmí vést za jízdy druhé kolo, vozík ani psa.

Je důležité, aby si děti osvojily správnou techniku jízdy, což je klíčovou dovedností každého cyklisty. S dětmi je podstatné nacvičit, kdy a jakým způsobem dáváme znamení o změně směru jízdy, pravidla pro přejíždění křižovatky, kruhového objezdu i správné chování na křižovatce řízené policisty. Musí znát dopravní značky potřebné pro bezpečnou a plynulou jízdu. Nacvičit, jak správně vjíždět na vozovku a zastavovat. Znat druhy povrchu pozemní komunikace a jaký vliv může mít tento povrch na styl jízdy, vědět, jaký vliv na jízdu má vozidlo, jež nás míjí. A musí také umět správně pečovat o kolo a jeho povinnou výbavu.

Dítě by si mělo hlavně osvojit pravidla slušného chování, ohleduplnosti, ale také vědět, jak se bezpečně pohybovat v provozu aby neohrozilo samo sebe, ale i okolí. (Límová, 2006)

Bezpečná jízda nestojí pouze na znalostech dopravních předpisů, ale je průnikem většího množství proměnných skutečností, jako jsou správné vzorce chování v dopravě, správné používání cyklistických přileb (což je mimo jiné nejdůležitějším ochranným doplňkem, který cyklista využívá), pochopení zásady „vidět a být viděn“ a také vhodného cyklistického oblečení a obuvi (to nám musí umožňovat pohodlný a ničím neomezený pohyb na kole).

### **3.7 Dopravní hřiště**

Teorie je velmi důležitá, ale bez praktického rozvinutí těchto znalostí je pro pohyb v dopravním prostředí nedostatečná. Proto jsou možnosti výcviku na dopravním hřišti neocenitelné. Žáci si zde nenásilně osvojí zásady bezpečného a plynulého provozu a získají jistotu pro samostatný pohyb. (Límová, 2006) Bohužel ani tuto formu výuky nemůže

považovat za dostatečnou, je třeba neustále upevňovat teoretické znalosti i v rámci reálných dopravních situací.

Dopravní hřiště je prostorem, kde se prakticky realizuje výuka, aniž by žák byl ohrožen skutečným silničním provozem. (Volný, 1983)

Výuka na dětských dopravních hřištích má řadu výhod:

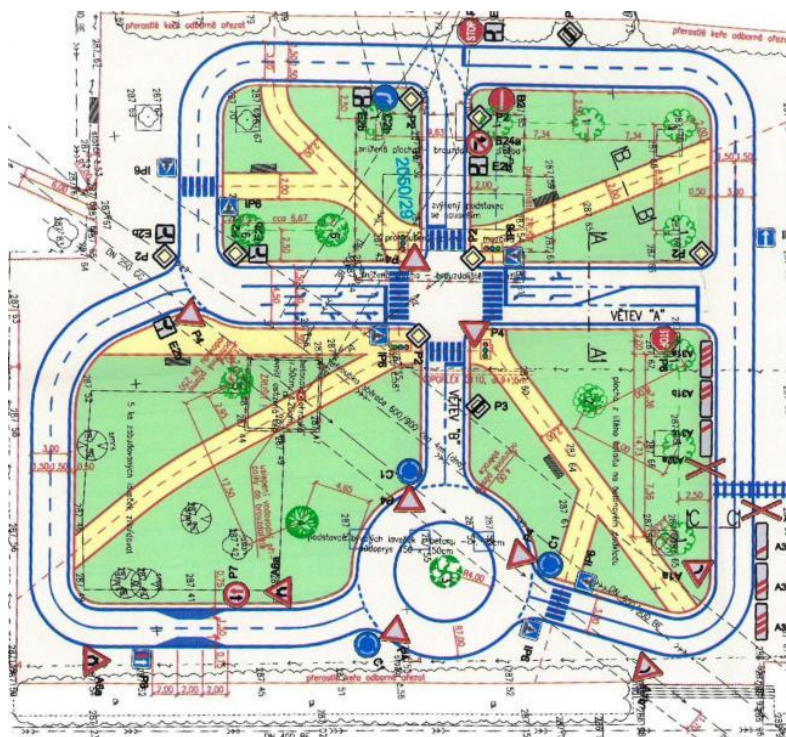
- Můžeme procvičovat všechny silniční pravidla a naučenou teorii na jednom místě a hlavně v bezpečí.
- Můžeme procvičovat pouze jeden žádaný prvek několikrát.
- Umožňuje nám to individuální přístup ke každému dítěti a možnost okamžité opravy jeho chyby.
- Reálné cvičení nám pomůže nejuvěrněji nasimulovat možné situace.
- Tato forma práce je pro děti velmi přínosná. I přestože musí dodržovat řadu zásad a být ukázněni, stále tuto formu výuky vnímají jako hru. (Límová, 2006)

Nezastupitelnou úlohu na dopravním hřišti má učitel. Nachází se jak v roli učitele, který předává vědomosti a rozvíjí dovednosti, tak v roli neomylného vzoru. Každá neznalost, chyba, špatné rozhodnutí nebo opominutí opravit nesprávné chování, může mít špatné následky. A proto je nanejvýš důležité požádat o pomoc kvalifikované osoby. (Límová, 2006)

### **Dopravní hřiště dělíme:**

- **Stálé dopravní hřiště** – má stabilně vybudované vozovky, chodníky a stálé značky.
- **Pojízdné dopravní hřiště** – obsahuje stojánky na značky, značky, značkovací potřeby. Prostor pro sestavení tohoto typu hřiště, se volí blízko školy, často na hřištích. (Votruba, 1979)

**Obrázek 7** Schéma dopravního hřiště ve Frýdku-Místku



Zdroj: MATĚJKOVÁ, Jana. Děti dostanou nové dopravní hřiště. In: Frýdkmístek [online]. 2014 [cit. 2015-11-01]. Dostupné z: <http://www.frydkmisteck.cz/cz/obcan/organy-mesta/rada/0691554-deti-dostanou-nove-dopravni-hriste.html>

V současné chvíli máme jednu z nejrozvinutějších sítí dopravních hřišť v Evropě. Po celé republice jich můžeme nalézt přes 160.

**Tabulka 1** Počet dopravních hřišť na území ČR

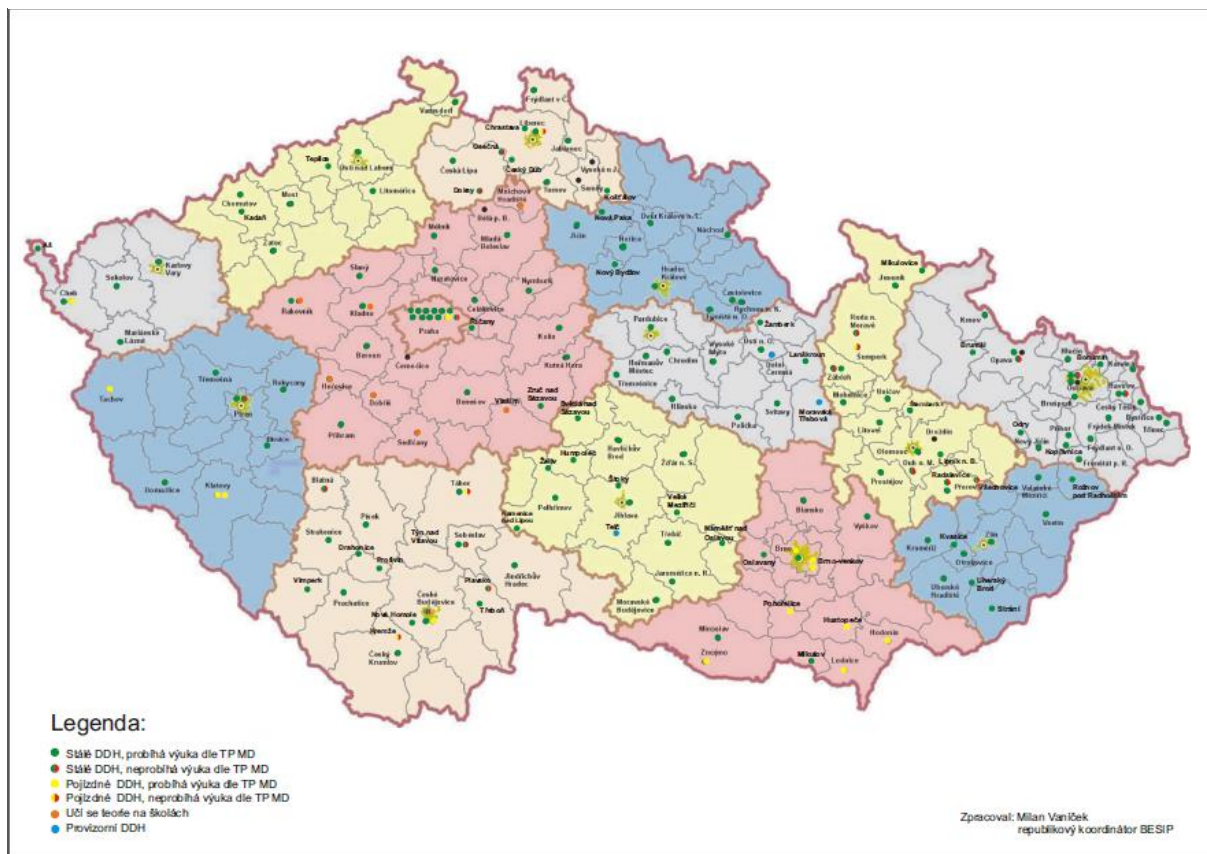
Kraj	Stálé DH	Pojízdné DH
Praha	10	1
Jihočeský kraj	17	3
Plzeňský kraj	6	3
Karlovarský kraj	5	1
Ústecký kraj	8	0
Liberecký kraj	7	1 + 3 školní
Olomoucký kraj	16	1
Moravskoslezský kraj	23	0
Královehradecký kraj	10	0
Pardubický kraj	13	0
Středočeský kraj	22	1



Kraj Vysočina	14	0
Jihomoravský kraj	5	5
Zlínský kraj	9	0

Tabulka vlastní, Zdroj: BESIP. Dětská dopravní hřiště. In: BESIP [online]. 2012a [cit. 2015-11-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/detska-dopravni-hriste>

**Obrázek 8** Rozložení dopravních hřišť na území ČR



Zdroj: VANÍČEK, Milan. Mapa DDH. In: BESIP [online]. 2012 [cit. 2015-10-12]. Dostupné z: [http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-vychova/hriste/Mapa\\_DDH.pdf](http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-vychova/hriste/Mapa_DDH.pdf)

# **PRAKTICKÁ ČÁST**

## 4 DESIGN VÝZKUMU A VÝSLEDKY ŠETŘENÍ

V praktické části jsme se opírali o teorii, která je zpracovaná v části teoretické. Přičemž při jejím zpracování jsme vycházeli z dostupné literatury, které bohužel v oblasti dopravní výchovy není mnoho a ještě méně jí je vydané v posledních pěti letech. Dále z platné legislativy, periodik, internetu a v neposlední řadě ze zkušeností odborníků z oblasti prevence Městské policie Frýdek-Místek a zkušeností vlastních.

Empirická část je postavena na podkladě kvantitativně orientovaného výzkumu s deskriptivním výzkumným problémem. Podle Gavory (2000) v rámci tohoto výzkumu hledáme odpovědi na otázku „Jaké to je?“, popisujeme situaci či stav případně výskyt určitého jevu.

Mezi **dílčí cíle**, kterých bychom v této části chtěli dosáhnout, patří:

- Zjistit úroveň znalosti žáků třetích až pátých tříd o dopravní výchově a bezpečném pohybu v dopravním prostředí.
- Vymezit podíl stanovených subjektů (rodina, škola, městská policie, internet/knihy) na úroveň vědomostí žáků v dopravní výchově.
- Popsat, vyhodnotit a porovnat získané informace žáků třetích až pátých tříd a objasnit případné zvýšení úrovně vědomostí v dopravní výchově vázané na vyšší věk, zařazení do vyšší třídy a další vzdělávání v rámci této problematiky.

Díky těmto dílčím cílům i dílčím cílům části teoretické bychom chtěli dosáhnout tohoto **hlavního cíle**: Zjistit, jaká je úroveň znalostí v dopravní výchově žáků 3. – 5. tříd vybraných základních škol ve Frýdku-Místku. Následně na základě získaných informací zhodnotit, zda se úroveň znalostí žáků zvyšuje s přibývajícím školním věkem, za předpokladu dalšího vzdělávání a upevňování znalostí a dovedností z dopravní výchovy.

Pro potřeby první části výzkumu jsme zvolili za výzkumnou metodu nestandardizovaný didaktický test. Didaktický test je dle Chrásky (2007, s. 77) „zkouška, která se orientuje na objektivní zjišťování úrovně zvládnutí učiva u určité skupiny osob.“ Dle stejného autora je možné provádět klasifikaci „na základě procenta správných odpovědí“. Rozložení procent nalezneme v následující tabulce.

**Tabulka 2** Klasifikace podle procenta správných odpovědí

Procento správně vyřešených úloh v testu	Klasifikační stupeň
91 – 100	1
81 – 90	2
71 – 80	3
61 – 70	4
0 – 60	5

Zdroj: CHRÁSKA, Miroslav. Didaktické testy: příručka pro učitele a studenty učitelství. Brno: Paido, 1999.

Edice pedagogické literatury. ISBN 80-85931-68-0.

Vytvořený test se skládá z patnácti uzavřených testových úloh, které jsou rozděleny do tří oblastí podle postavení dítěte v dopravním prostředí. První oblast je nazvaná „Pasivní bezpečnost“ a zahrnuje otázky týkající se všeobecné bezpečnosti při pohybu v dopravě. Druhou oblastí je „Dítě jako chodec“, která zjišťuje vědomosti žáků z pohledu chodce a poslední oblastí je „Dítě jako cyklista“ a to, ať už cyklista v doprovodu osoby starší patnácti let u žáků třetích a částečně čtvrtých tříd, tak pro žáky cyklisty samostatně se pohybující na kole v silničním provozu pro žáky čtvrtých a pátých tříd.

Ve druhé části tohoto oddílu bychom chtěli dosáhnout dílčího cíle: Zjistit jaký je podle konkrétních žáků nejhodnotnější zdroj znalostí bezpečného pohybu v dopravním prostředí, které prokázaly v didaktickém testu.

Jako výzkumnou metodu pro tuto část jsme zvolili dotazník. Jde o způsob písemného kladení otázek. Dle Gavory (2000) ji považujeme za nejčastěji využívanou výzkumnou metodu.

### ❖ VÝZKUMNÝ VZOREK

Předmětem výzkumu jsou jevy, osoby, věci, výzkumy atd. (Gavora, 2000)

Za výzkumný vzorek jsme vybrali žáky třetí, čtvrté a páté třídy dvou nejmenovaných základních škol na Frýdecko-Místecku, který odpovídá stanovené výzkumné otázce. Školy byly vybrány náhodně bez předchozího průzkumu úrovně dopravní výchovy na daných školách a se záměrem vybrat jednu menší školu na vesnici a druhou velkou školu ve městě.

## **Základní škola A**

Tato škola je nejstarší a jednou z největších škol ve Frýdku-Místku. Vzdělává žáky na prvním i na druhém stupni.

Vedení školy nám okamžitě a bez problému vyšlo vstříc a nabídlo pomoc. Zástupkyně ředitele vybrala tři třídy, dle své volby, aniž by dopředu věděla, co bude předmětem našeho výzkumu. Ve třetí třídě se výzkumu zúčastnilo 24 žáků, 10 dívek a 14 chlapců. Ve čtvrté třídě 23 žáků, z toho 13 dívek a 10 chlapců a v páté třídě 21 žáků, 12 dívek a 9 chlapců.

Ve ŠVP tato škola nemá pevně stanovenou dopravní výchovu, jediná zmínka (hodnotíme 3. – 5. třídu) se nachází ve vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět, prvouka, 3. třída, výstupy: „*Uplatňuje základní pravidla účastníků silničního provozu.*“ (ZŠ A)

Paní učitelky se shodly na tom, že dopravní výchovu ve třídě realizují především policisté z městské policie a ony samy v rámci zařazeného tématu v prvouce, pokyny před vycházkou, exkurzí nebo výletem, jindy dle jejich názoru na to není čas.

## **Základní škola B**

Jedná se o malou vesnickou školu, která zahrnuje pouze první stupeň. Každý ročník je zastoupen pouze jednou třídou, proto výzkumný vzorek této školy nebylo komplikované vybrat. Ve třetí třídě se zúčastnilo výzkumu 12 žáků se stejně početným zastoupením chlapců a děvčat, tedy 6 a 6. Ve čtvrté třídě 14 žáků, z toho 8 dívek a 6 chlapců. V páté třídě 15 žáků, 5 dívek a 10 chlapců.

Vedení školy nám taktéž vyšlo vstříc a ochotně nabídlo pomoc při realizaci výzkumu, stejně tak paní učitelky.

Tato škola má ve svém ŠVP začleněnou dopravní výchovu do části Doplňující vzdělávací obory. Dopravní výchova je připravena pro každý ročník zvlášť, výstupy, učivo, přesahy i průřezová témata. Na této škole je realizovaná v rámci všech vyučovacích předmětů, a to formou didaktických her, projektového vyučování, skupinové a kooperativní výuky, dramatizace a doplněním programy Policie ČR. Pro každý ročník najdeme v ŠVP také závěrečný didaktický test prověřující vědomosti, které si žáci měli osvojit. (ZŠ B) Paní učitelky třetí až páté třídy sdělily, že musí pravidelně vykazovat činnosti v rámci dopravní výchovy, tedy že pravidelně zařazují tuto problematiku do některých vybraných předmětů. S žáky čtvrtých tříd pracuje městská policie, která jejich výuku rozšiřuje.

## ❖ ORGANIZACE VÝZKUMU

Po vypracování didaktického testu, který jsme vytvářeli na základě již získaných vědomostí při práci na teoretické části a se souběžnou konzultací s paní magistrou z oblasti prevence Městské policie Frýdek-Místek, jsme jej nechali zhodnotit vedoucí práce a na její doporučení jsme jej doplnili a upravili.

Na konci února jsme provedli předvýzkum v jedné nejmenované škole na Frýdecko-Místecku ve všech požadovaných třídách, tedy třetí, čtvrté i páté. Účelem bylo zjistit, zda žáci jednotlivým otázkám rozumí, zda jsou otázky vhodně položeny a zda očekávaný čas, který jsme stanovili pro psaní didaktického testu je adekvátní. Díky tomuto předvýzkumu jsme zjistili některé nesrovnalosti a nedostatky testu, které jsme následně odstranili.

Poté jsme oslovili ředitele vybraných škol s prosbou o pomoc. Oba dva nám vyšli bez problémů vstříc, stejně tak učitelky, byly velmi ochotné a pomohly, s čím bylo třeba.

Na začátku března jsme navštívili již předem domluvené třídy. Po krátkém představení a vysvětlení důvodu návštěvy jsme přešli k samotnému didaktickému testu a vysvětlení postupu práce. Nato žáci obdrželi papíry, s textem. Čas na vyplnění jsme stanovili na 20 minut, což se potvrdilo jako odpovídající doba již v předvýzkumu. Během práce žáci nedostávali žádné rady z naší strany ani ze strany paní učitelky. Během práce žáků jsme se dotazovali paní učitelky, jak ve své třídě vede dopravní výchovu a jaké podniká kroky k bezpečnému pohybu svých žáků v dopravní situaci.

Po sběru dat následovalo jejich zpracování a vyhodnocení.

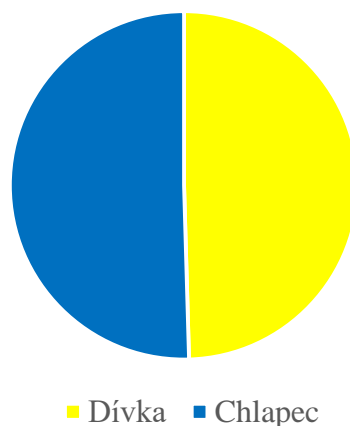
### **4.1 Výsledky didaktického testu v jednotlivých ročnících a školách**

Výzkumu se zúčastnilo celkem 109 žáků, kteří na otázku zda jsou chlapec nebo dívka, odpověděli následovně:

Jsem dívka, odpovědělo 54 žáků.

Jsem chlapec, odpovědělo 55 žáků.

**Graf 1:** Rozdělení účastníků výzkumu dle pohlaví



Zdroj: Vlastní zpracování

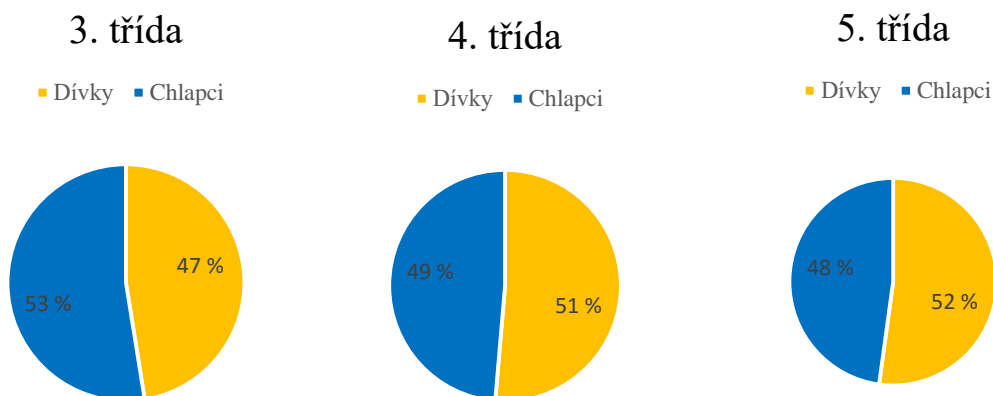
Při porovnání průměrně dosaženého počtu bodů v jednotlivých ročnících mezi dívkami a chlapci nemůžeme pozorovat významnější rozdíly.

Ve třetích třídách dosáhli chlapci lepších výsledků. Průměrně chlapci odpověděli správně na 9,5 otázky, dívky na 8,6 otázky.

Ve čtvrtých třídách naopak byly lepší dívky, které správně odpověděly v průměru na 11,5 otázky, chlapci na 10,9 otázky.

V pátých třídách byly opět lepší dívky, které správně odpověděly průměrně na 12 otázek, u chlapců to bylo o jednu otázku průměrně méně, tedy 11.

**Graf 2** Porovnání úspěšnosti chlapců a dívek v jednotlivých třídách



Zdroj: Vlastní zpracování

### 3. TŘÍDA

Třetí třídy dopadly obě nejhůře ze všech. Tento výsledek se dal předpokládat s přihlédnutím ke skutečnosti, že jsou nejmladší a mají neméně zkušeností se samostatným pohybem v dopravě.

Do věku deseti let, což odpovídá této třídě, se nesmí děti samostatně pohybovat na kole v dopravním prostředí, takže se lze domnívat, že jejich úroveň vědomostí bude nižší než u starších dětí.

Při porovnání průměrných známek žáků 3. tříd základní školy A a základní školy B zjistíme, že žáci základní školy B dosáhli o něco málo horších výsledků. Jejich průměrná známka je 4,3, kdežto na základní škole A je průměrná známka 4,08. Při zaokrouhlení by u obou škol byla průměrná známka 4.

Ani jeden z žáků 3. tříd nedosáhl plného počtu bodu. Ani jeden by nebyl ohodnocen známkou 1 a 2. Více než třetina žáků třetích tříd didaktický test nezvládla a byla hodnocena známkou 5. Nejlepší výkon u žáků třetích tříd je 12 bodů z 15, tohoto počtu bodů dosáhli pouze tři žáci.

Pozn. Za účelem zachování přehlednosti zpracovaných dat jsme přesunuli tabulku na zvláštní stranu.



**Tabulka 3: Výsledky žáků třetích tříd**

<b>Základní škola A, 3. třída</b>				
<b>Žák</b>	<b>Pohlaví</b>	<b>Správné odpovědi</b>	<b>Úspěšnost (%)</b>	<b>Známka</b>
1	Dívka	7	46,70 %	5
2	Dívka	10	66,70 %	4
3	Dívka	7	46,70 %	5
4	Dívka	8	53,30 %	5
5	Dívka	9	60 %	4
6	Dívka	11	73,30 %	3
7	Dívka	7	46,70 %	5
8	Dívka	12	80 %	3
9	Dívka	8	53,30 %	5
10	Dívka	6	40 %	5
11	Chlapec	10	66,70 %	4
12	Chlapec	11	73,30 %	3
13	Chlapec	12	80 %	3
14	Chlapec	9	60 %	4
15	Chlapec	9	60 %	4
16	Chlapec	9	60 %	4
17	Chlapec	8	53,30 %	5
18	Chlapec	10	66,70 %	4
19	Chlapec	10	66,70 %	4
20	Chlapec	10	66,70 %	4
21	Chlapec	12	80 %	3
22	Chlapec	8	53,30 %	5
23	Chlapec	11	73,30 %	3
24	Chlapec	10	66,70 %	4
<b>Průměrná známka</b>				<b>4,08</b>

<b>Základní škola B, 3. třída</b>				
<b>Žák</b>	<b>Pohlaví</b>	<b>Správné odpovědi</b>	<b>Úspěšnost (%)</b>	<b>Známka</b>
25	Dívka	11	73,30 %	3
26	Dívka	11	73,30 %	3
27	Dívka	7	46,70 %	5
28	Dívka	10	66,70 %	4
29	Dívka	7	46,70 %	5
30	Dívka	7	46,70 %	5
31	Chlapec	10	66,70 %	4
32	Chlapec	7	46,70 %	5
33	Chlapec	10	66,70 %	4
34	Chlapec	9	60 %	4
35	Chlapec	8	53,30 %	5
36	Chlapec	8	53,30 %	5
<b>Průměrná známka</b>				<b>4,3</b>

Zdroj: Vlastní zpracování

#### **4. TŘÍDA**

Čtvrté třídy dopadly o poznání lépe než třetí a i při odpovídání na jednotlivé otázky si byli mnohem jistější. Podle jejich hodnocení byla nejtěžší otázka číslo 15, týkající se přednosti na křižovatce. Tito žáci měli v době, kdy vyplňovali didaktický test, za sebou první návštěvu policistů z oblasti prevence Městské policie Frýdek-Místek. Na podzim byli žáci čtvrtých tříd na úvodní návštěvě dopravního hřiště, které následovala teoretická hodina a beseda o dopravní výchově. Návštěva dopravního hřiště byla v podobě seznamování se s prostorem, během dubna a května by měli žáci čtvrtých tříd opět navštívit dopravní hřiště, kde by mělo dojít k výcviku bezpečného pohybu na kole v dopravě. Žáci, kteří splní všechny požadavky, obdrží „Průkaz cyklisty.“

Při porovnání průměrných známek opět zjistíme, že žáci Základní školy A dosáhli o něco málo lepších výsledků (průměrná známka je 2,9) než žáci Základní školy B (průměrná známka 3,1). Opět ale platí, že při zaokrouhlení dosáhnou žáci na obou školách stejné průměrné známky. Znamená to tedy, že se žáci čtvrtých tříd oproti třetím zlepšili o jeden stupeň v klasifikaci.

Zlepšení můžeme pozorovat i v nejlepších výsledcích. Sice pouze jedna slečna dosáhla plného počtu bodů, ale další čtyři žáci by dosáhli na známku 1, 5 žáků by obdrželo známku 2. Didaktický test nezvládlo 5 žáků, kteří by byli hodnoceni známkou 5, což je taktéž velkým zlepšením.

Pozn. Za účelem zachování přehlednosti zpracovaných dat jsme přesunuli tabulku na zvláštní stranu.

**Tabulka 4: Výsledky žáků čtvrtých tříd**

<b>Základní škola A, 4. třída</b>				
<b>Žák</b>	<b>Pohlaví</b>	<b>Správné odpovědi</b>	<b>Úspěšnost (%)</b>	<b>Známka</b>
37	Dívka	12	80 %	3
38	Dívka	10	66,70 %	4
39	Dívka	10	66,70 %	4
40	Dívka	8	53,30 %	5
41	Dívka	14	93,30 %	1
42	Dívka	11	73,30 %	3
43	Dívka	10	66,70 %	4
44	Dívka	13	86,70 %	2
45	Dívka	13	86,70 %	2
46	Dívka	15	100 %	1
47	Dívka	11	73,30 %	3
48	Dívka	11	73,30 %	3
49	Chlapec	12	80 %	3
50	Chlapec	11	73,30 %	3
51	Chlapec	13	86,70 %	2
52	Chlapec	13	86,70 %	2
53	Chlapec	12	80 %	3
54	Chlapec	10	66,70 %	4
55	Chlapec	10	66,70 %	4
56	Chlapec	11	73,30 %	3
57	Chlapec	11	73,30 %	3
58	Chlapec	14	93,30 %	1
59	Chlapec	7	46,70 %	5
<b>Průměrná známka</b>				<b>2,9</b>

<b>Základní škola B, 4. třída</b>				
<b>Žák</b>	<b>Pohlaví</b>	<b>Správné odpovědi</b>	<b>Úspěšnost (%)</b>	<b>Známka</b>
60	Dívka	8	53,30 %	5
61	Dívka	11	73,30 %	3
62	Dívka	14	93,30 %	1
63	Dívka	14	93,30 %	1
64	Dívka	12	80 %	3
65	Dívka	12	80 %	3
66	Dívka	11	73,30 %	3
67	Dívka	11	73,30 %	3
68	Chlapec	13	86,70 %	2
69	Chlapec	12	80 %	3
70	Chlapec	10	66,70 %	4
71	Chlapec	8	53,30 %	5
72	Chlapec	8	53,30 %	5
73	Chlapec	11	73,30 %	3
<b>Průměrná známka</b>				<b>3,1</b>

Zdroj: Vlastní zpracování

## 5. TŘÍDA

Žáci pátých tříd by měli být nejlépe připraveni pro bezpečný pohyb v dopravním prostředí, jak z hlediska chodců, tak cyklistů. Mají za sebou kompletní výcvik městskou policií a oproti mladším ročníkům nejvíce bezpečnostních akcí a výuky.

Bohužel, i přesto, že jejich příprava pro bezpečný pohyb chodce i cyklisty je na prvním stupni ukončena a měla by být na nejvyšší úrovni, jejich výsledky se dají srovnat s výsledky žáků čtvrtých tříd. Žáci páté třídy základní školy A dosáhli průměrné známky 2,8, žáci čtvrtých tříd téže školy 2,9. Žáci páté třídy základní školy B dosáhli průměrné známky 3, žáci čtvrtých tříd známky 3,1. Je velmi smutné, že průměrná známka, kterou žáci obdrží téměř na konci prvního stupně ZŠ je 3.

Plného počtu bodů dosáhli 2 žáci, známkou jedna by bylo hodnoceno celkem 8 žáků. 3 žáci by didaktický test nezvládli a obdrželi by známku 5.

Pozn. Za účelem zachování přehlednosti zpracovaných dat jsme přesunuli tabulku na zvláštní stranu.

**Tabulka 5: Výsledky žáků pátých tříd**

<b>Základní škola A, 5. třída</b>				
<b>Žák</b>	<b>Pohlaví</b>	<b>Správné odpovědi</b>	<b>Úspěšnost (%)</b>	<b>Známka</b>
74	Dívka	12	80 %	3
75	Dívka	14	93,30 %	1
76	Dívka	11	73,30 %	3
77	Dívka	12	80 %	3
78	Dívka	11	73,30 %	3
79	Dívka	10	66,70 %	4
80	Dívka	14	93,30 %	1
81	Dívka	11	73,30 %	3
82	Dívka	13	86,70 %	2
83	Dívka	11	73,30 %	4
84	Dívka	15	100 %	1
85	Dívka	12	80 %	3
86	Chlapec	14	93,30 %	1
87	Chlapec	15	100 %	1
88	Chlapec	10	66,70 %	4
89	Chlapec	9	60 %	4
90	Chlapec	13	86,70 %	2
91	Chlapec	8	53,30 %	5
92	Chlapec	8	53,30 %	5
93	Chlapec	13	86,70 %	2
94	Chlapec	9	60 %	4
<b>Průměrná známka</b>				<b>2,8</b>

<b>Základní škola B, 5. třída</b>				
<b>Žák</b>	<b>Pohlaví</b>	<b>Správné odpovědi</b>	<b>Úspěšnost (%)</b>	<b>Známka</b>
95	Dívka	14	93,30 %	1
96	Dívka	11	73,30 %	3
97	Dívka	12	80 %	3
98	Dívka	9	60 %	4
99	Dívka	12	80 %	3
100	Chlapec	13	86,70 %	2
101	Chlapec	10	66,70 %	4
102	Chlapec	11	73,30 %	3
103	Chlapec	7	46,70 %	5
104	Chlapec	15	100 %	1
105	Chlapec	14	93,30 %	1
106	Chlapec	10	66,70 %	4
107	Chlapec	12	80 %	3
108	Chlapec	9	60 %	4
109	Chlapec	9	60 %	4
<b>Průměrná známka</b>				<b>3</b>

Zdroj: Vlastní zpracování

## 4.2 Vyhodnocení jednotlivých otázek didaktického testu

V této části jsme rozebrali jednotlivé otázky a jejich výsledky. Otázky jsme rozdělili do tří okruhů podle možných rizik, které se liší způsobem účasti dítěte v dopravě.

### 4.2.1 První okruh testu - PASIVNÍ BEZPEČNOST

Do první oblasti nazvané „Pasivní bezpečnost“ jsou zařazeny otázky, které se týkají jízdy autem, používání bezpečnostních zádržných systémů, reflexních prvků a řešení případné nehody. Jsou to otázky, na které by žáci měli znát odpovědi bez ohledu na to, v jakém ročníku jsou.

Bohužel v rámci tohoto okruhu žáci třetích tříd dosáhli úspěchu pouze ze tří čtvrtin a žáci čtvrtých a pátých tříd byli úspěšní přibližně na 90 %. Jak již je ale zmíněno, očekává se 100% jistota správné odpovědi v těchto otázkách.

*Graf 3: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v prvním okruhu otázek*

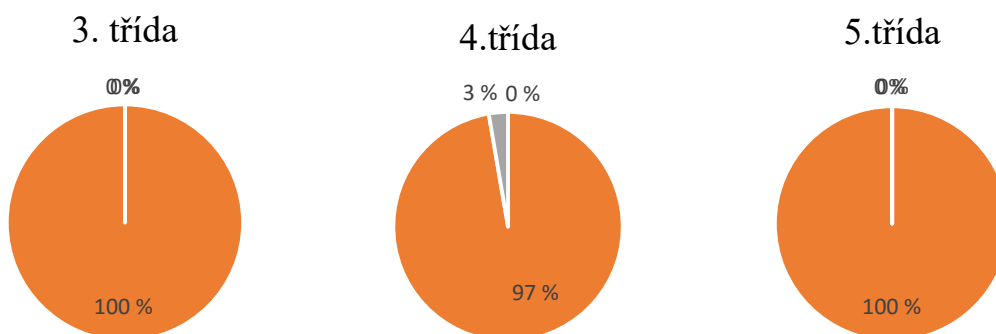


*Zdroj: Vlastní zpracování*

**1. Při jízdě autem používám vždy autosedačku nebo podsedák, potom bezpečnostním pásem**

- a) nemusím být už připoutaný
- b) **jsem připoutaný**
- c) jsem připoutaný, jestliže jedu mimo město, jinak být připoutaný nemusím

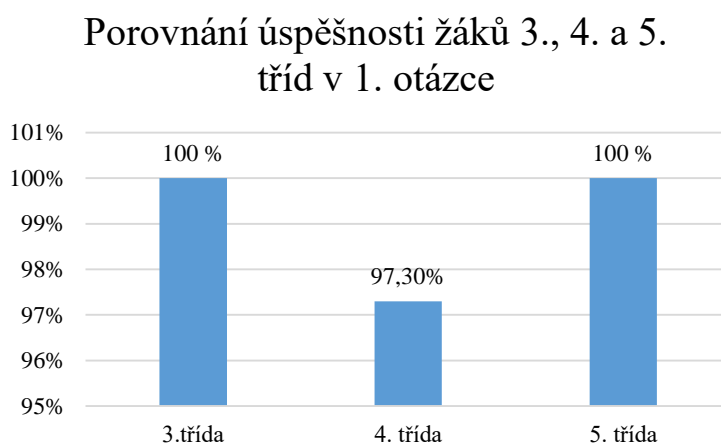
**Graf 4:** Úspěšnost v 1. otázce



Zdroj: Vlastní zpracování

Tato otázka zjišťuje, zda žáci vědí, jak jezdit v autě. Zákon totiž ukládá osobám menším než 150 cm a lehčím 36kg povinnost používat při jízdě autem autosedačku nebo podsedač. Na základě získaných odpovědí se jedná o nejlépe zodpovězenou otázku. Pouze jeden žák čtvrté třídy odpověděl špatně.

**Graf 5:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 1. otázce

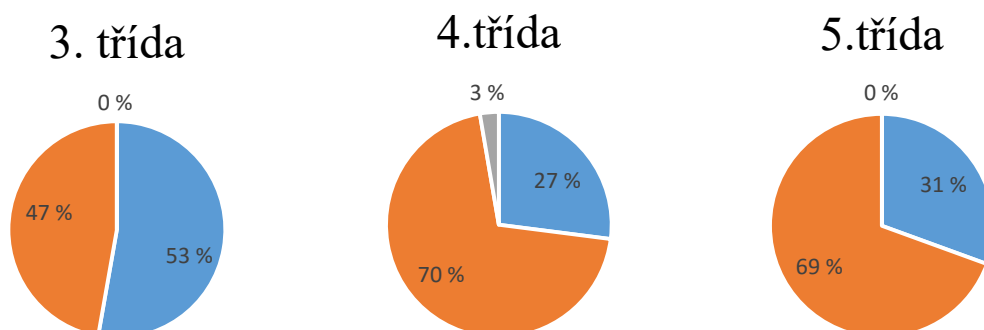


Zdroj: Vlastní zpracování

## 2. Pásem se poutám

- a) přes boky a krk
- b) přes boky, rameno, hrud' a mimo krk**
- c) přes boky, rameno a záda

**Graf 6:** Úspěšnost v 2. otázce



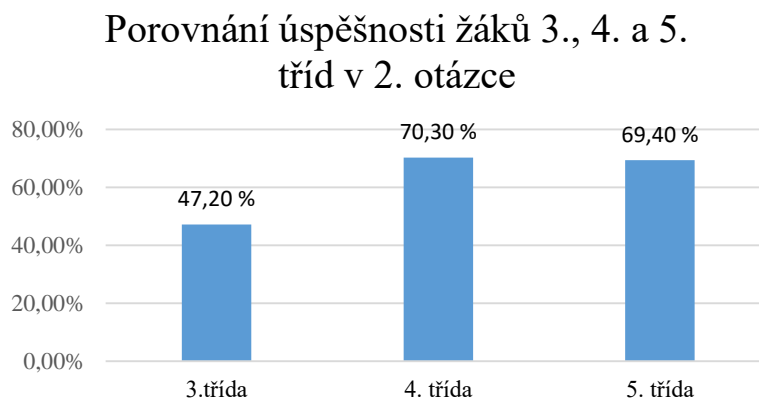
Zdroj: Vlastní zpracování

Tato otázka je druhou v pořadí, u které by měl být počet správných odpovědí 100 %. Z vlastní zkušenosti víme, že děti se snaží si všelijak upravovat způsob jakým jsou poutány se slovy „Mě to škrtí.“. Bohužel následně bezpečnostní pásy přestávají plnit svůj účel.

Tato otázka bohužel nedopadla nejlépe. 47 % žáků třetích tříd odpovědělo na otázku správně, což není ani polovina, žáci čtvrtých a pátých tříd dopadli téměř stejně. 70 % a 69 % žáků těchto tříd odpovědělo správně. Nemůžeme tedy pozorovat ani vzestup úspěšnosti mezi čtvrtou a pátou třídou. Ovšem musíme u této otázky zohlednit skutečnost, že může být obtížné si představit, jak správně vede bezpečnostní pás. Druhou nejčastější odpovědí, byla odpověď *a) poutám se přes boky a krk*. Jelikož je tato odpověď velmi častá ve všech ročnících, je možné, že si žáci nezvládli představit, kde se přesně na těle bezpečnostní pás nachází.

Na tuto otázku odpovědělo 62,3 % žáků správně.

**Graf 7:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 2. otázce



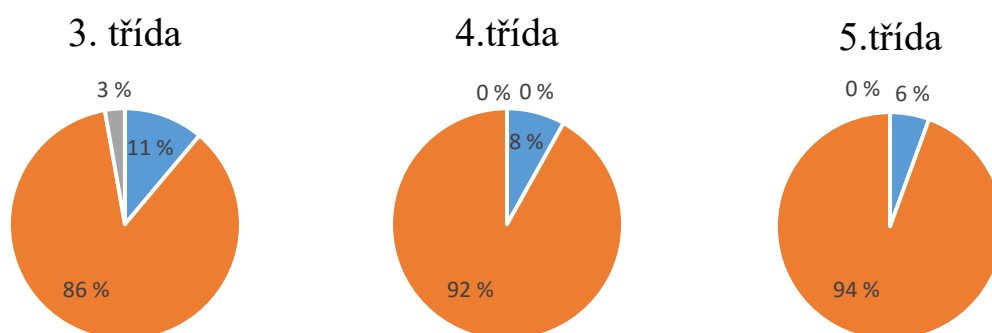
Zdroj: Vlastní zpracování



### 3. Z auta bezpečně vystupuji

- a) dveřmi vpravo, je to vždy nejbezpečnější
- b) dveřmi k chodníku nebo krajnici
- c) dveřmi vlevo, je to vždy bezpečné

Graf 8: Úspěšnost ve 3. otázce



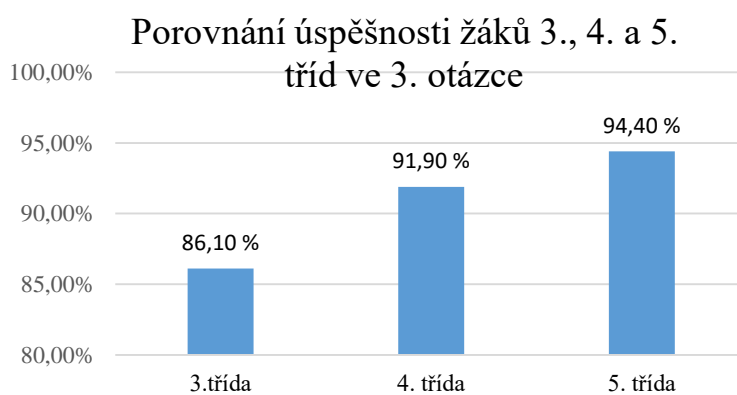
Zdroj: Vlastní zpracování

Tato otázka je obtížnější na porovnání jednotlivých odpovědí, proto zjištěnou úspěšnost považujeme za dobrý výsledek. Žáci třetích tříd v 86 % odpověděli správně na tuto otázku, což odpovídá 31 žákům z 36. Ve čtvrté třídě už to byli jenom tři žáci z 37, kteří odpověděli špatně, tedy 92 % žáků odpovědělo správně a v páté třídě dokonce 94 % žáků.

Můžeme tedy vysledovat plynulý nárůst správných odpovědí u jednotlivých ročníků.

Celková úspěšnost této otázky je 90,8 %.

Graf 9: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd ve 3. otázce

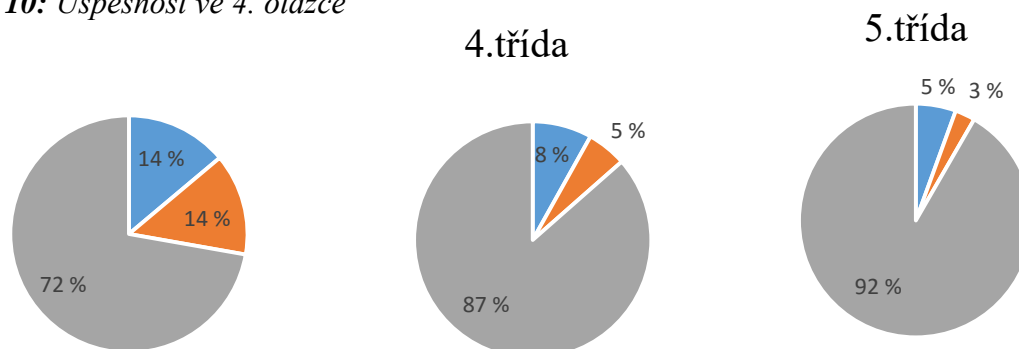


Zdroj: Vlastní zpracování

#### 4. V případě nehody, při které se někdo zranil

- a) odjedu na nejbližší zdravotní středisko nebo policii a nehodu nahlásím
- b) zjistím zranění, snažím se mu pomoci a až bude v pořádku volám na číslo 157
- c) zavolám na číslo 155, 112 nebo požádám o pomoc dospělého

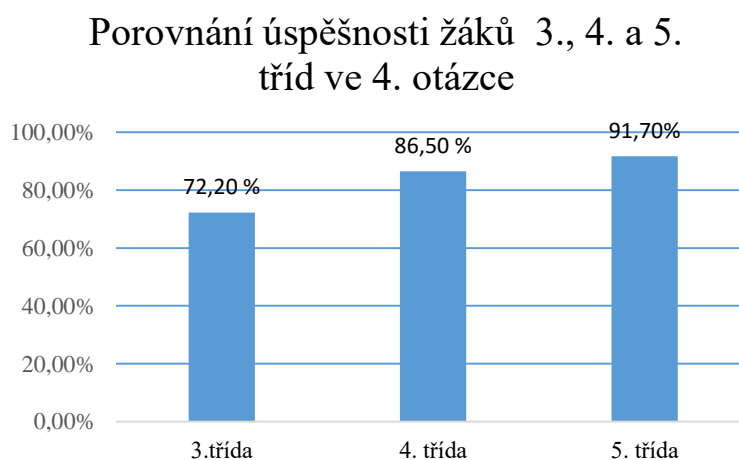
Graf 10: Úspěšnost ve 4. otázce



Zdroj: Vlastní zpracování

Když vezmeme v úvahu, že už od mateřské školy se děti učí čísla na tísňové linky, patří tato otázka k dalším, na které by žáci měli znát odpověď. Správně na tuto otázku odpovědělo 72 % žáků třetích tříd, 87 % čtvrtých a 92 % žáků pátých tříd. Průměrně to tedy je 87,5 % správných odpovědí. Dá se předpokládat, že žáci základních škol nebudou schopni poskytnout první pomoc raněnému, měli by ale bezpodmínečně vědět kam volat, když vezmeme v úvahu fakt, že mnoho z dětí na prvním stupni má mobilní telefon.

Graf 11: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd ve 4. otázce

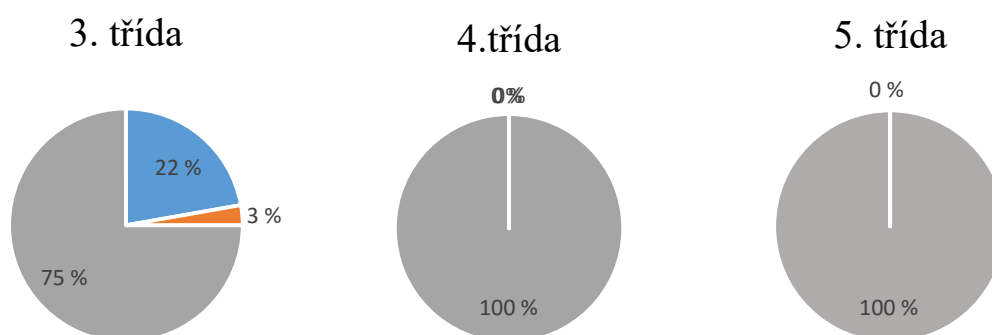


Zdroj: Vlastní zpracování

## 5. Za snížené viditelnosti

- a) nesmím chodit po silnici
- b) musím nosit baterku
- c) *nosím pestré barevné oblečení a reflexní doplňky*

Graf 12: Úspěšnost v 5. otázce

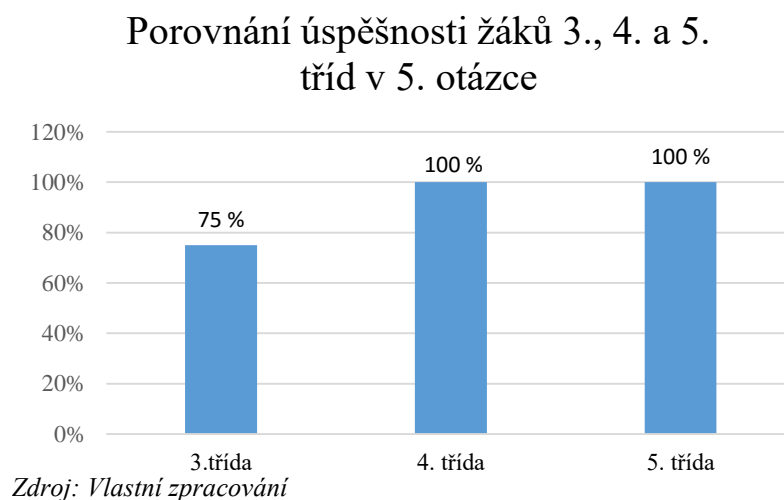


Zdroj: Vlastní zpracování

Poslední otázkou prvního okruhu je problematika reflexních prvků. Výborného výsledku v této otázce dosáhli žáci čtvrtých a pátých tříd, odpověděli všichni bezchybně. Tři čtvrtiny (75 %) žáků třetích tříd odpovědělo také správně, druhou nejčastější odpovědí byla odpověď a) *nesmím chodit po silnici*, kterou zvolilo 22 % žáků.

Celkový výsledek této otázky je 92 % správných odpovědí.

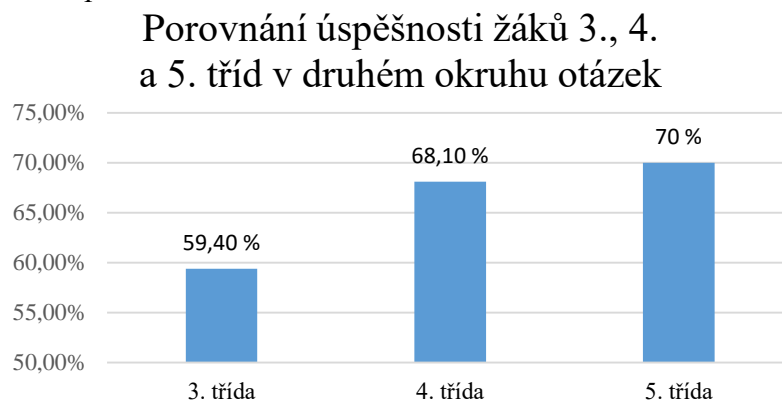
Graf 13: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 5. otázce



#### 4.2.2 Druhý okruh testu - DÍTĚ JAKO CHODEC

V rámci druhého okruhu nazvaného „DÍTĚ JAKO CHODEC“ jsme zařadili otázky týkající se bezpečnosti chodce v dopravě. Každé dítě pohybující se na chodníku v dopravním prostředí je považováno za chodce, lze tedy předpokládat, že všechny děti dotazovaných tříd můžeme považovat za chodce. Proto platí, že by všechny měly znát pravidla bezpečného pohybu pro chodce.

**Graf 14:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v druhém okruhu



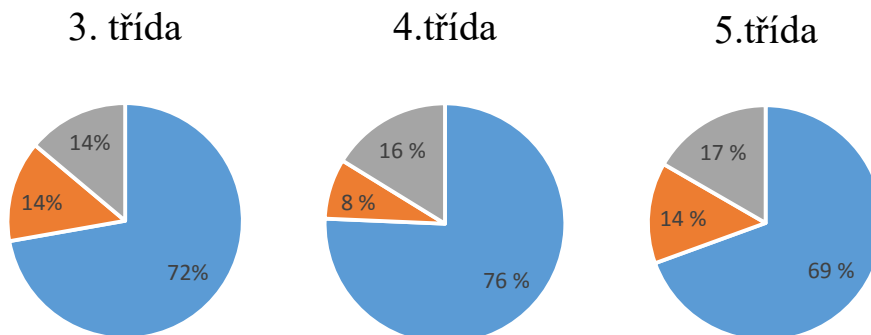
*Zdroj: Vlastní zpracování*

Při posuzování výsledků můžeme pozorovat postupný nárůst správných odpovědí v souvislosti s věkem žáků. Přesto ale výsledky v rámci tohoto okruhu nejsou dostatečné. Průměrná úspěšnost u žáků třetích tříd je 59 %, žáků čtvrtých tříd 68 % a žáků pátých tříd 70 %. Ovšem musíme vzít v úvahu, že tento okruh otázek je náročnější než předchozí a výsledky proto budou o něco horší.

#### 6. Jet na bruslích nebo koloběžce po chodníku

- a) smím, opatrně a vpravo**
- b) nesmím**
- c) smím, ale ne ve městě**

**Graf 15:** Úspěšnost v 6. otázce



*Zdroj: Vlastní zpracování*

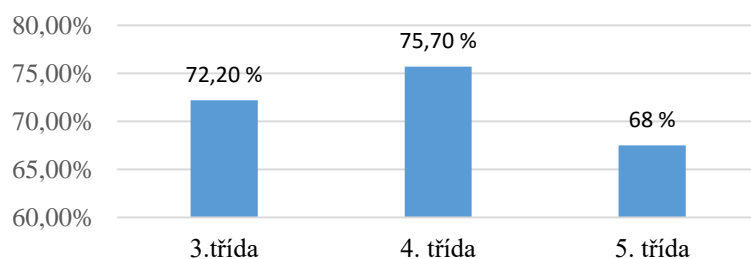
Tato otázka zjišťuje, zda žáci vědí, že jezdec na kolečkových bruslích je považován za chodce a platí proto pro něho stejná pravidla. Ve městě i na vesnici můžeme potkat řadu dětí na kolečkových bruslích, které jezdí kdekoli a jakkoli. Je nutné děti upozorňovat, že i jízda na kolečkových bruslích má svá pravidla.

Nejhůře v této otázce dopadli žáci pátých tříd, kteří by odpověď na otázku měli naopak znát nejlépe! 69 % žáků těchto tříd odpovědělo správně. 72 % žáků třetích tříd odpovědělo správně na tuto otázku a nejlépe dopadli žáci čtvrtých tříd se 76% úspěšností.

Celková úspěšnost této otázky je 72 %.

**Graf 16:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 6. otázce

Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 6. otázce

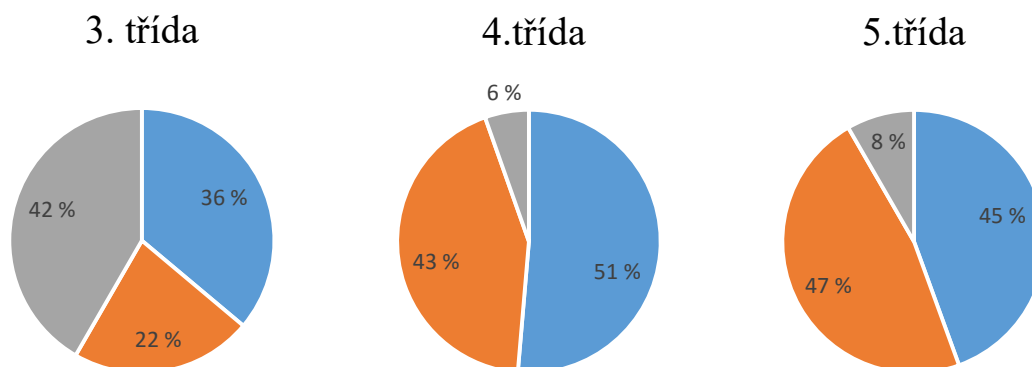


Zdroj: Vlastní zpracování

### 7. Tam, kde není chodník, se chodí

- a) po pravé krajnici
- b) po levé krajnici
- c) po pravé nebo levé krajnici, podle toho, která je širší

**Graf 17:** Úspěšnost v 7. otázce

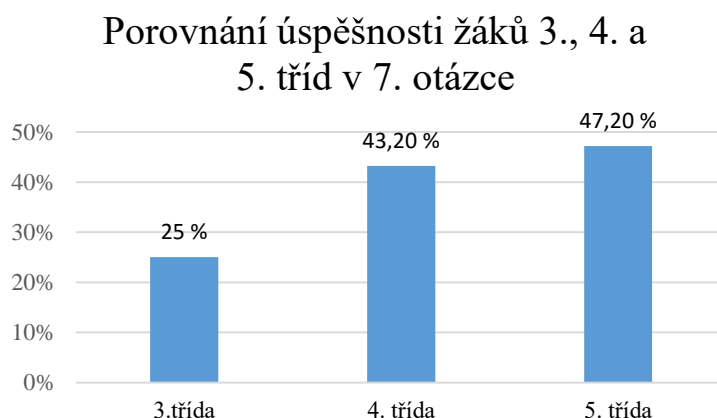


Zdroj: Vlastní zpracování

Tato tato otázka dopadla v rámci celého didaktického testu nejhůře. Po rozhovoru s učiteli jsme se všichni nad touto skutečností zarazili. Pravidlo pro chůzi po levé krajnici v případě, že není chodník, se neustále ve škole opakuje a i přesto dopadly výsledky velmi špatně.

Žáci třetích tříd dosáhli pouze 22 % úspěšných odpovědí, žáci čtvrtých 43 % a žáci pátých tříd 47 %. V každé třídě odpověděla méně než polovina žáků správně. Celková úspěšnost této otázky je přibližně jedna třetina - 38 %.

**Graf 18:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 7. otázce

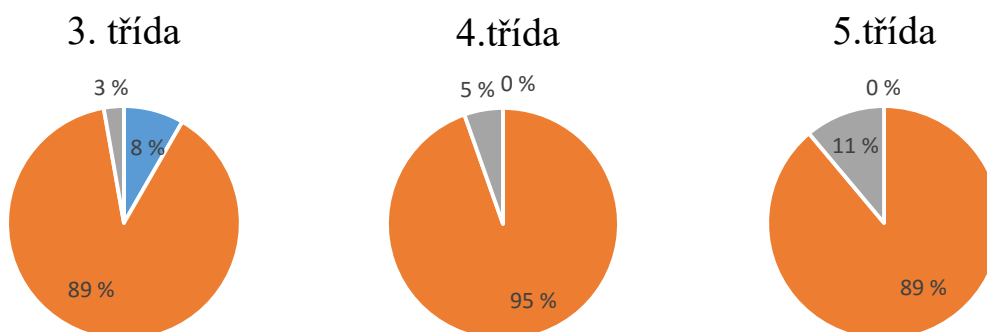


Zdroj: Vlastní zpracování

### 8. Jít vedle sebe po chodníku

- a) nikdy nesmíme
- b) **můžeme, je-li chodník dostatečně široký**
- c) můžeme, je-li mezi chodníkem a vozovkou trávník

**Graf 19:** Úspěšnost v 8. otázce



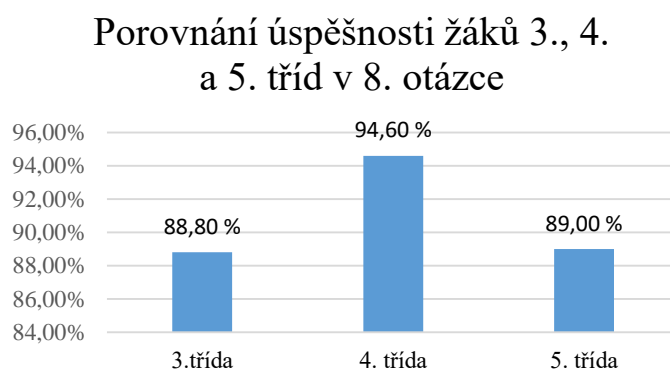
Zdroj: Vlastní zpracování

Touto otázkou se snažíme zjistit, zda si žáci uvědomují, jak se správně pohybovat na chodníku a také, zda si uvědomují riziko, jemuž vystavují jiné chodce v případě, že jde více dětí vedle sebe a nikdo další už se na chodník nevměstná.

Výsledky jsou poměrně dobré, můžeme si ovšem všimnout, že opět jsou žáci pátých tříd horší než čtvrtých. Žáci čtvrtých tříd dosáhli 95% úspěšnosti, žáci třetí a pátých 89% úspěšnosti.

Celkově odpovědělo na tuto otázku správně 91 % žáků.

**Graf 20:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 8. otázce

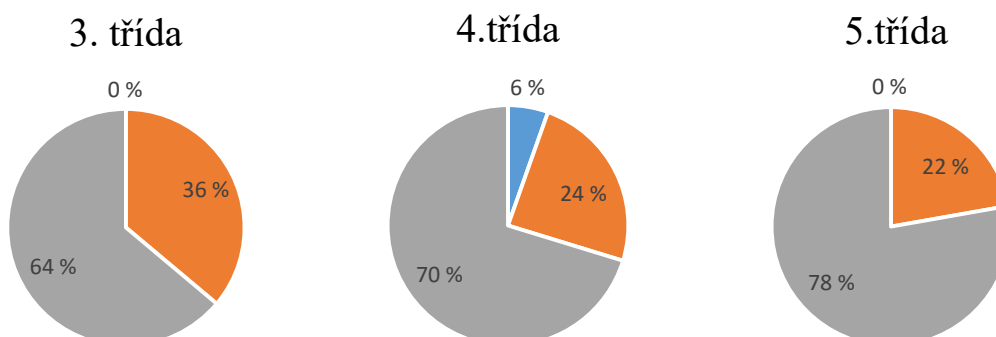


Zdroj: Vlastní zpracování

### 9. Jestliže přecházím silnici s více jízdními pruhy

- a)** nemusím se rozhlížet, jsem na přechodu a mám přednost
- b)** jsem opatrný a rozhlížím se na začátku a na konci silnice
- c)** *jsem opatrný a rozhlížím se v každém jízdním pruhu*

**Graf 21:** Úspěšnost v 9. otázce



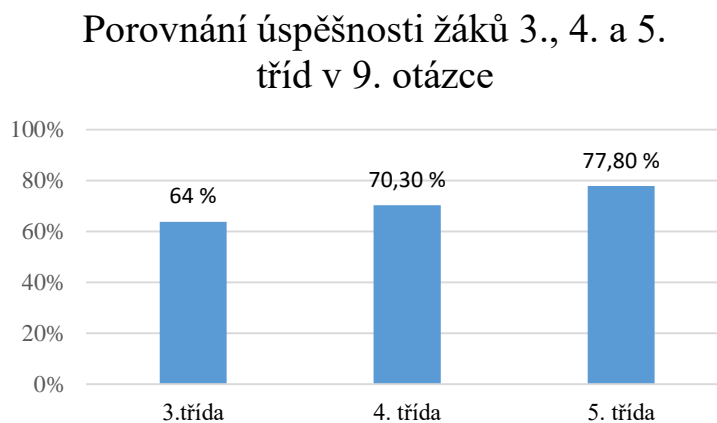
Zdroj: Vlastní zpracování

Důvod pro zařazení této otázky je poměrně zřejmý. Při přecházení silnice s více jízdními pruhy se mnohokrát i dospělý člověk spoléhá na to, že když zastavilo auto blíže krajnici, další auta jedoucí ve vedlejším pruhu také zastaví. Tato důvěra je velmi znepokojující, zvláště v případě, kdy nemáme dostatečný rozhled (z důvodu autobusu nebo vyššího auta). Nerozhlídnout se při vcházení do dalšího jízdího pruhu může být fatální chybou.

Povinnosti se rozhlednout si je vědoma větší polovina žáků třetí tříd. Přesněji 64 %. 70 % žáků čtvrtých tříd a 78 % žáků pátých tříd. Znamená to, že na tuto otázku zná odpověď 71 % žáků, což je téměř tři čtvrtina.

Druhou nejčastější odpovědí byla *b) jsem opatrný a rozhlížím se na začátku a na konci*. Je pozitivní, že dalších 27 % žáků si je vědoma skutečnosti, že se musí rozhlédnout. Tedy dohromady 98 % žáků by se při přecházení silnice rozhlédlo. Pouze dva žáci uvedli, že se rozhlédnout nemusí. Při tomto zhodnocení můžeme tuto otázku považovat za poměrně úspěšnou.

**Graf 22:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 9. otázce



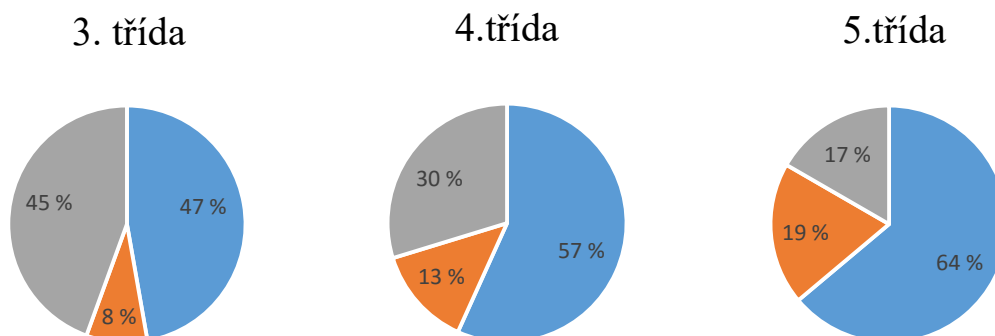
Zdroj: Vlastní zpracování

## 10. Na stezce pro chodce můžu potkat

- a)** *chodce, sportovce na bruslích a koloběžce, cyklistu vedoucího kolo*
- b)** chodce, sportovce na bruslích a koloběžce a výjimečně i jedoucí cyklisty
- c)** chodce, sportovce na bruslích a koloběžce, cyklistu na kole



**Graf 23:** Úspěšnost v 10. otázce



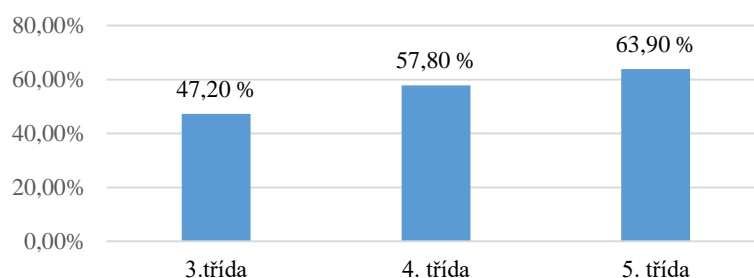
Zdroj: Vlastní zpracování

Poslední otázka tohoto okruhu je zaměřena na pohyb chodců na stezkách pro chodce, případně pro chodce a cyklisty a je jakousi předzvěstí i dalšího okruhu „DÍTĚ JAKO CYKLISTA“. Kromě in-line bruslaře, který je také považován za chodce a který má jediný výjimku pro pohyb na stezce pro cyklisty, se chodec smí pohybovat pouze na výše zmíněných stezkách. Naopak cyklista pouze na stezce pro cyklisty a stezce pro chodce a cyklisty. Není ovšem raritou, že potkáme chodce na stezce pro cyklisty, který se tak dobrovolně vystavuje nebezpečí nebo cyklistu jedoucího na kole po stezce pro chodce, který tak vystavuje ostatní chodce riziku.

Kdo se může pohybovat na stezce pro chodce, vědělo pouze 47 % žáků třetích tříd, 57 % žáků čtvrtých a 64 % žáků pátých tříd. Vypovídá to o tom, že samotní žáci mají v pravidlech poněkud chaos. Správně na tuto otázku z celého počtu žáků odpovědělo pouze 56 % žáků. Druhou nejčastější odpovědí bylo, že na stezce pro chodce můžeme potkat i cyklistu jedoucího na kole, což je naprosto nepřipustné. Tuto odpověď označilo 31 % všech žáků.

**Graf 24:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 10. otázce

#### Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 10. otázce



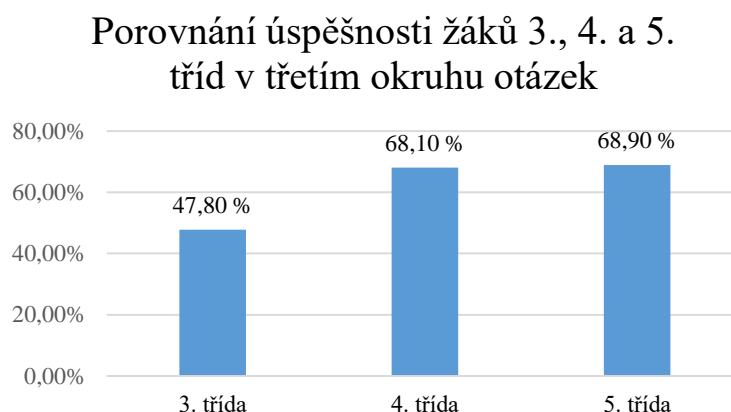
Zdroj: Vlastní zpracování

### 4.2.3 Třetí část testu - DÍTĚ JAKO CYKLISTA

Poslední okruh testu je nazván „DÍTĚ JAKO CYKLISTA“. Jsou zde zařazeny otázky týkající se bezpečného pohybu cyklistů v dopravním prostředí. Cyklista se může v dopravě pohybovat sám od desátého roku, do té doby pouze v doprovodu osoby starší patnácti let. Z tohoto důvodu můžeme očekávat, že žáci třetích tříd dosáhnou nejhorších výsledků, protože se sami v dopravním prostředí pohybovat nesmějí. Současně jako jediní nemají absolvovaný výcvik cyklisty městskou policií, takže jedinými zdroji znalostí bezpečného pohybu v roli cyklisty jsou rodina a škola. Naopak od žáků pátých tříd můžeme očekávat nejlepší výsledky, protože na rozdíl od žáků čtvrtých tříd mají ukončen výcvik cyklisty a jejich vědomosti a zkušenosti by měly být větší než u žáků mladších.

Dle očekávání nejhůře dopadli žáci třetích tříd, jejichž úspěšnost v tomto okruhu je pouze 48%. Ovšem o nejlepším výsledku žáků pátých tříd bychom mohli polemizovat. Jejich výsledek je vskutku nejlepší 68,9 %, ale tento výkon předčil žáky čtvrtých tříd pouze o 0,8 %, což není mnoho.

*Graf 25: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v třetím okruhu otázek*

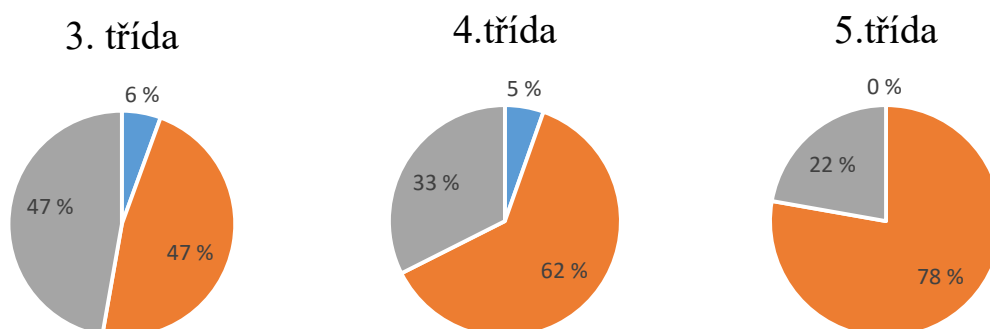


*Zdroj: Vlastní zpracování*

### 11. Jako cyklista po přechodu

- a) sedím na kole, ale nešlapu, odrážím se nohama
- b) vedu kolo po pravé straně přechodu**
- c) jedu na kole vpravo

**Graf 26:** Úspěšnost v 11. otázce



Zdroj: Vlastní zpracování

Na přechodu pro chodce velmi často můžeme potkat cyklisty, kteří jedou na kole a ohrožují tak nejen chodce jdoucí po přechodě, ale i sami sebe. Při vjezdu na přechod nemají dostatečný čas se rozhlédnout a zhodnotit, zda něco nejede. Cyklista je před přechodem pro chodce povinen sesednout z kola a vést kolo vedle sebe.

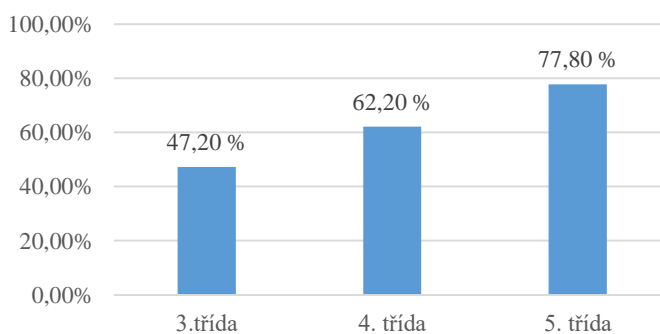
Tuto skutečnost zná a potvrdilo to správnou odpovědí 47 % žáků třetích tříd, což není ani polovina. U těchto žáků je otázkou, zda osoba, která je doprovází při jízdě na kole z kola sesedne a jde tak dobrým příkladem, či nikoli.

Správně odpovědělo 62 % žáků čtvrtých tříd a 78 % žáků pátých. Celkově správně odpovědělo 62 % žáků.

Druhou nejčastější odpovědí byla právě situace, kdy přes přechod jedou na kole a to, jak je výše zmíněno, není dovoleno.

**Graf 27:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 11. otázce

Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 11. otázce

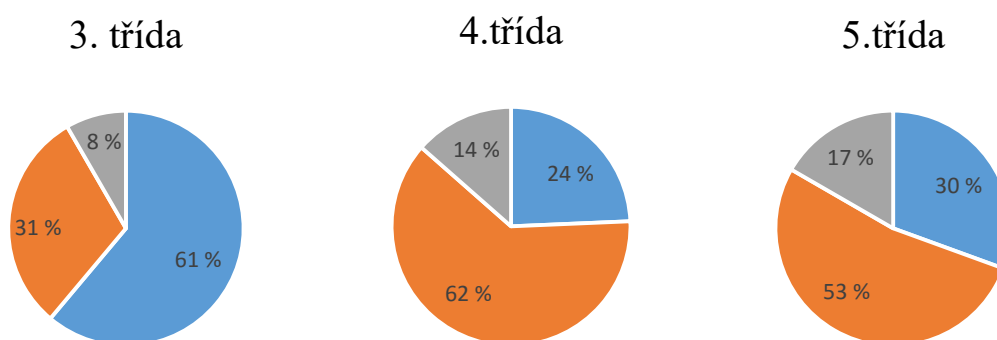


Zdroj: Vlastní zpracování

## 12. Ochrannou přilbu musí mít za jízdy nasazenou a řádně připevněnou

- a) cyklista mladší 18 let, v dospělosti ji už nepotřebuji, nic se mi už nemůže stát
- b) *cyklista mladší 18 let, ale i v dospělosti je doporučeno ji používat*
- c) cyklista mladší 18 let, který jede bez doprovodu dospělé osoby

Graf 28: Úspěšnost v 12. otázce



Zdroj: Vlastní zpracování

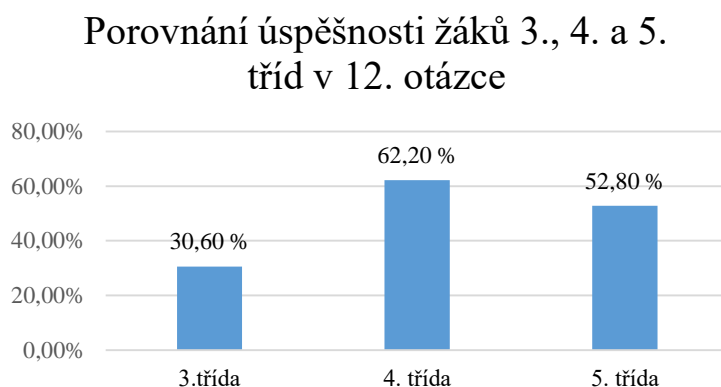
S jízdou na kole je neodlučně spojena jízdní přilba. Bohužel i přesto, že má tato povinnost své místo v zákoně a je dokola omílaná její potřeba, funkce a důsledky při nepoužití, stále můžeme potkat řadu cyklistu, a to nejen v řadách dospělých, ale i dětí, kteří se na kole pohybují bez přilby.

Nejhůře dopadli v této otázce žáci třetích tříd s 31% úspěšností. Lze u těchto žáků předpokládat, že při povinnosti jet se starší osobou bude tato osoba dbát na to, aby dítě přilbu mělo a stejně tak by osoba měla jít dobrým příkladem a přilbu by měla mít také. Otázkou je, zda to tak doopravdy je, s ohledem na nízký počet správných odpovědí. Zvláště, když nejčastější odpověď u těchto žáků byla *a) cyklista mladší 18 let, v dospělosti ji už nepotřebuji*.

Výsledky žáků čtvrtých tříd jsou poněkud lepší, ale i přesto nejsou dostatečné. Žáci čtvrtých tříd dosáhli 62% úspěšnosti. Zvláštní je skutečnost, že žáci pátých tříd dopadli v této otázce hůře než žáci čtvrtých tříd. Dosáhli pouze 53% úspěšnosti, počet správných odpovědí oproti čtvrtým třídám klesl na úkor odpovědi *a) cyklista mladší 18 let, v dospělosti ji už nepotřebuji*.

Celková úspěšnost této otázky je tedy pouze 49 %, což je velmi tristní, zvláště když cyklistická přilba hraje velkou úlohu v ochraně zdraví.

**Graf 29:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 12. otázce



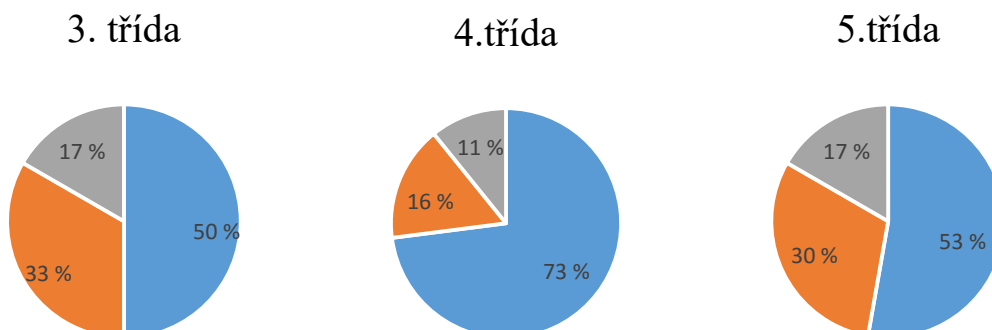
Zdroj: Vlastní zpracování

### 13. Do ulice označené touto značkou

- a)** nesmím na kole vjet
- b)** můžu na kole vjet, je to stezka pro cyklisty
- c)** můžu na kole vjet, značka upozorňuje řidiče vozidel na zvýšený počet cyklistů



**Graf 30:** Úspěšnost v 13. otázce



Zdroj: Vlastní zpracování

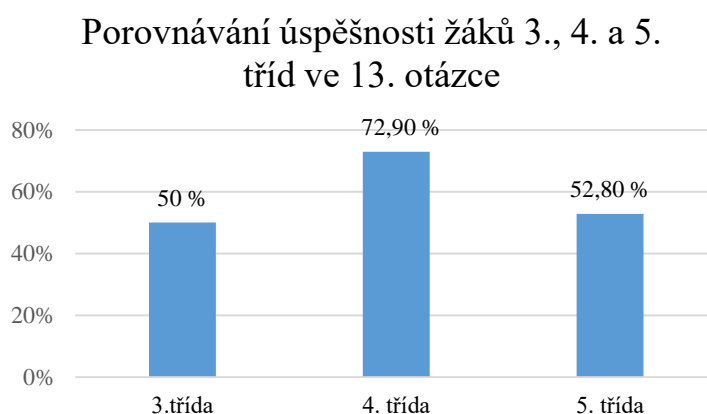
Třináctá otázka je jediná, která se snaží zjistit, zda žáci rozumí významu dopravních značek. Dopravní značky jsou podle všeho nejčastěji probírané a vysvětlované učivo v rámci dopravní výchovy. Otázkou tedy je, jaktože úspěšnost této otázky je pouze 59 %. Další zarážející skutečností je, že žáci pátých tříd, kteří se na kole pohybují nejdéle a mají za sebou výcvik cyklisty, dopadli hůře než žáci čtvrtých tříd, a to o celých 20 %.

Žáci třetích a pátých tříd dopadli přibližně stejně v této otázce, a to 50 % a 53 % správných odpovědí, přibližně stejně na tom je i druhá nejčastější odpověď *b) můžu na kole*

vjet, je to stezka pro cyklisty, kterou vybralo 33 % žáků třetích a 30 % žáků pátých tříd. Pokud cyklista neví, kde se může pohybovat a zaměňuje tento prostor za jiný, který naopak pro něj určen není a kde mu může hrozit nebezpečí, nemůže být jeho výcvik cyklisty považován za dostatečný.

Žáci čtvrtých tříd dopadli nejlépe, správně odpovědělo asi tři čtvrtě žáků, 73 %.

**Graf 31:** Porovnávání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd ve 13. otázce

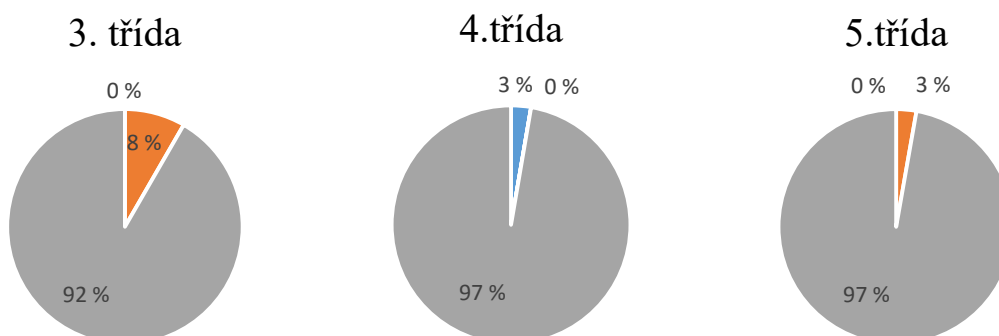


Zdroj: Vlastní zpracování

#### 14. Na silnici mohou jet dva cyklisté

- a) vedle sebe, aby si mohli povídat
- b) vedle sebe, když je krajnice dostatečně široká
- c) **vždy jen za sebou**

**Graf 32:** Úspěšnost ve 14. otázce

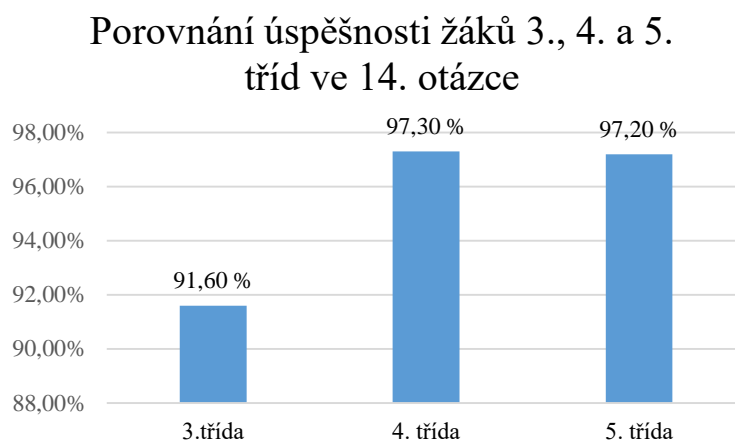


Zdroj: Vlastní zpracování

Čtrnáctá otázka dopadla nejlépe ze všech v tomto okruhu, celková úspěšnosti je 95 %, a proto ji můžeme zařadit mezi nejlépe zodpovězené otázky celého testu.

Žáci třetích tříd byli úspěšní na 92 % a pouze 3 z nich odpověděli, že mohou jet vedle sebe jen v případě, že je krajnice dostatečně široká, což můžeme hodnotit za velký úspěch. U žáků čtvrtých a pátých ročníků můžeme sledovat ještě lepší výsledek, a to 97 % správných odpovědí v obou třídách.

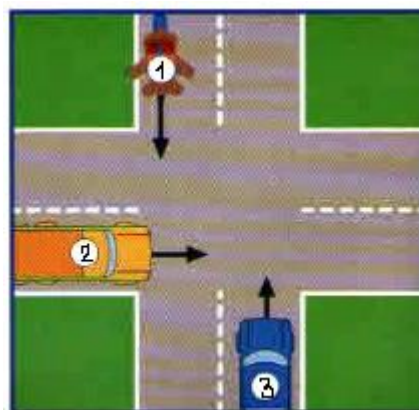
**Graf 33:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd ve 14. otázce



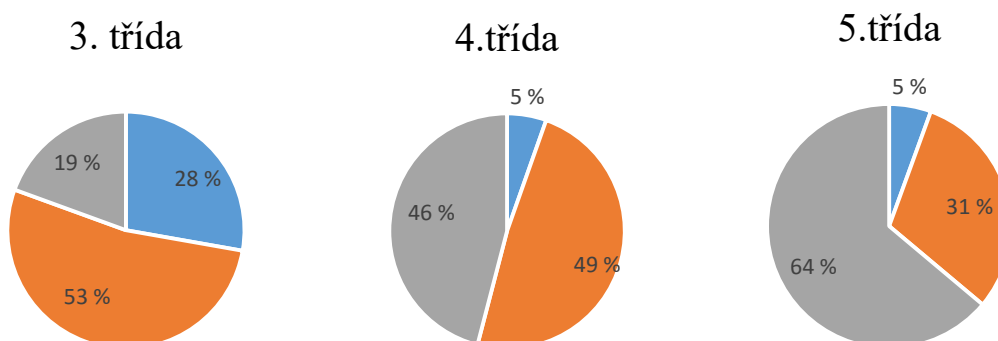
*Zdroj: Vlastní zpracování*

**15. Kdo pojedede na neoznačené křižovatce na obrázku jako první?**

- a) cyklista označený číslem 1
- b) auto označené číslem 2
- c) *auto označené číslem 3*



**Graf 34:** Úspěšnost v 15. otázce

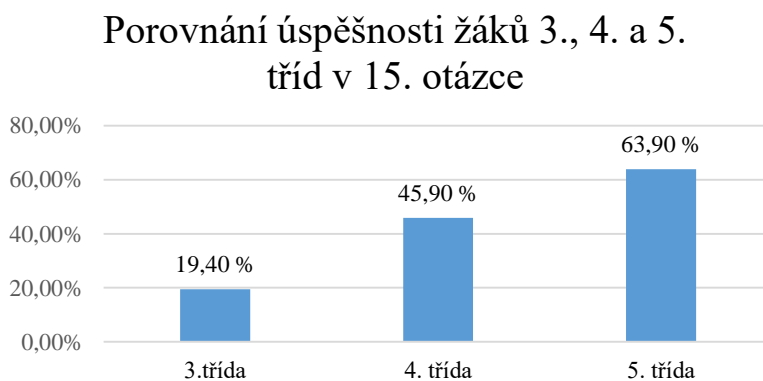


Zdroj: Vlastní zpracování

Jako poslední otázka v testu byla dle předpokladu zařazena nejtěžší otázka týkající se jízdy přes křižovatku a přednosti jízdy. Žáci by základní pravidla znát měli, ovšem pokud je možnost vyhnout se křižovatce, zvláště nějaké větší, je vždy bezpečnější tak učinit.

Dle očekávání tato otázka nedopadla dobře, z celkového počtu žáků odpovědělo správně pouze 43 %. 19 % žáků třetích tříd, 46 % žáků čtvrtých a 64 % žáků pátých tříd odpovědělo správně. Můžeme sledovat pozitivní vzestup počtu správných odpovědí s ohledem na jednotlivé ročníky. Znamená to, že i přestože odpověděly na tuto otázku správně pouze dvě třetiny žáků pátých tříd, pořád je to více než žáků tříd čtvrtých a třetích.

**Graf 35:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 15. otázce



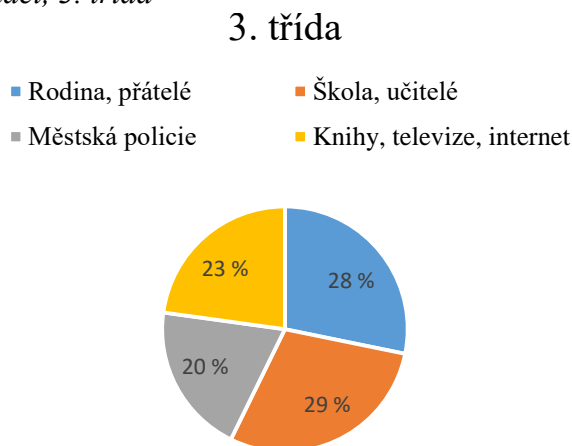
Zdroj: Vlastní zpracování



### 4.3 Zdroj znalostí bezpečného pohybu v dopravě

V této části je naším úkolem zjistit, odkud žáci mají své informace o bezpečném pohybu v dopravě. Na výběr měli žáci čtyři subjekty a to: Rodina, přátelé; Škola, učitelé; Městská policie; Knihy, televize a internet.

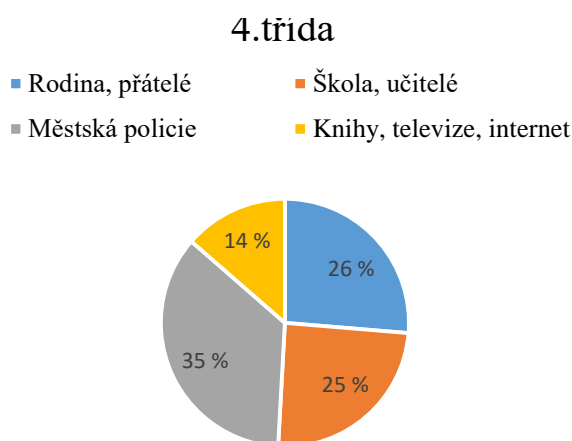
*Graf 36: Zdroj informací, 3. třída*



*Zdroj: Vlastní zpracování*

Žáci třetích tříd považují za nejhodnotnější zdroj školu a učitelé, poté rodinu, dále knihy, televizi a internet a jako nejméně hodnotný zdroj zvolili městskou policii.

*Graf 37: Zdroj informací, 4. třída*

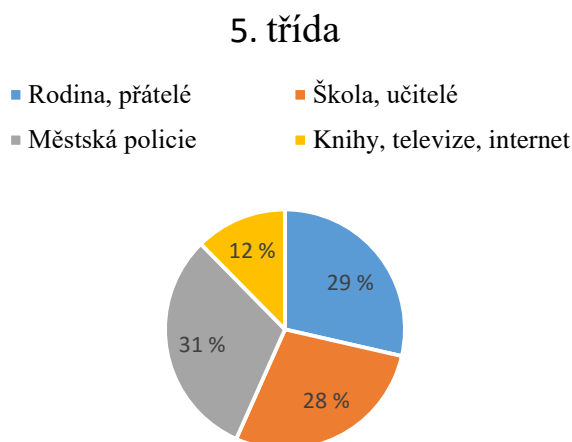


*Zdroj: Vlastní zpracování*

U žáků čtvrtých tříd je zřejmý vzestup hodnoty informací městské policie, která se v daném ročníku velmi angažuje. Jako druhý nejpřínosnější zdroj zvolili rodinu,

kteřá jen o jedno procento předběhla školu a učitele. Oproti třetí třídě se propadla televize, knihy a internet.

**Graf 38:** Zdroj informací, 5. třída



*Zdroj: Vlastní zpracování*

U žáků pátých tříd, u kterých už městská policie ukončila výcvik a aktivně se dále nezapojuje, dochází k vyrovnání podílu zdrojů městská policie, rodina a škola. Každý z těchto zdrojů se, dle žáků pátých tříd, podílí na jejich znalostech asi z 30 %.

#### **4.4 Shrnutí výsledků výzkumu a diskuze k nim**

Nyní bychom chtěli shrnout a zhodnotit celkový výsledek výzkumného šetření. Výsledky testu hodnotíme jako nedostatečné až katastrofické. Jen u málo otázek jsme očekávali závažnější problém, ale naopak jen málo otázek bylo bezproblémových. Špatný výsledek je také výsledek a na základě toho se můžeme poučit a pochopit, na co se zaměřit.

Naštěstí výsledky všech otázek nebyly neuspokojivé, některá pravidla a zásady mají žáci osvojeny bezpečně. Pravdou ale je, že otázek, které dopadly dobře, je mnohem méně než těch, které dopadly špatně. Nejlépe ze všech otázek dopadla hned první s 99% úspěšností, můžeme tedy soudit, že si jsou žáci doopravdy vědomi nutnosti se v autě poutat bezpečnostními pásy. Další otázkou, kterou hodnotíme jako úspěšnou, je číslo 14, týkající se jízdy dvou cyklistů na silnici. Převážná většina žáků ví, že můžeme jet vždy pouze za sebou, což nás mile překvapilo. Tato otázka nepatří k těm, u kterých jsme čekali výbornou odpověď. Jako téměř bezproblémová se ukázala i otázka č. 5, kde pouze žáci třetích tříd měli menší nejasnosti, zbylí žáci odpověděli správně. Ještě bychom mohli zmínit otázky č. 3 a 8,

kteře svou úspěšností překročily 90 %. Tyto otázky se týkají chůze na chodníku a bezpečného vystupování z auta. Můžeme tedy shrnout, že žáci vědí, jak se chovat v autě a jak z něj bezpečně vystoupit. Znají podstatu funkce reflexních prvků a pravidla chůze dvou osob na chodníku, stejně jako jízdy dvou cyklistů na silnici. Určité základy tedy mají, ale je třeba je dále rozvíjet a znalosti prohlubovat.

Průměrná úspěšnost jednotlivých ročníků se zvyšuje, žáci třetích ročníků byli z 61 % úspěšní, žáci čtvrtých ze 75, 2 % a pátých ze 76 %. Musíme si položit otázku, jak je možné, že žáci čtvrtých a pátých tříd dopadli téměř shodně, i přestože by žáci pátých tříd měli mít učivo lépe upevněné a zvládnuté. Nabízí se nám zvážit, zda jsou škola a rodina dostatečnými zdroji informací. Zaměříme-li se totiž na rozdíl v úspěšnosti mezi třetí a čtvrtou třídou, kdy došlo k prokazatelnému nárůstu správných odpovědí, zjistíme také, že významně narostla klíčová úloha městské policie, coby informančního a vzdělávacího subjektu. V pátých třídách pokleslo hodnocení městské policie, která se výuky už dále neúčastní a vzrostl podíl školy a rodiny na vědomostech žáků. Musíme tedy apelovat hlavně na školu a rodiče, aby dále rozvíjeli již získané dovednosti a upevňovali znalosti, a to nejen v teorii, ale s větším důrazem na praktické osvojování si bezpečného pohybu v dopravních situacích.

Jak jsme již výše uvedli, špatně zodpovězených otázek je více než těch, které dopadly dobře. Některé tyto otázky jsou společné všem třídám, některé pouze v rámci ročníků.

U žáků třetích tříd dopadla nejhůře otázka č. 15, týkající se přednosti na křižovatce. Tato skutečnost se dala očekávat, jak již bylo několikrát zmíněno, žáci třetích tříd se dle zákona nesmí pohybovat na silnicích na kole bez doprovodu osoby starší patnácti let. Na otázku, kdo pravidelně jezdí sám na kole po silnicích, se přihlásilo 9 žáků z 36, 7 žáků ze ZŠ A a 2 žáci ze ZŠ B. Tito žáci všichni odpověděli, že rodiče o tom ví. Nejenže tímto porušují zákon, ale hlavně zvyšují riziko vzniku úrazu i dopravní nehody. Další otázkou, která ve třetích třídách dopadla velmi špatně, je otázka č. 7, „*Tam, kde není chodník, se chodí*“. Správně odpovědělo pouze 22 % žáků. S výsledkem této otázky budeme pracovat níže. Třetí nejhůře zodpovězenou otázkou je otázka č. 12 „*Ochrannou přilbu musí mít za jízdy nasazenou a řádně připevněnou*“. Dvě třetiny těchto žáků odpověděly, že v dospělosti se jim už nic stát nemůže, proto ji nepotřebují. Položme si otázku, zda osoby, které je doprovázejí na kole, jsou správným vzorem a samy přilbu používají.

V případě žáků čtvrtých tříd dopadla nejhůře otázka č. 7, která je druhou nejhůře zodpovězenou otázkou i u žáků třetích tříd a bohužel i žáků pátých tříd, ale o tom až níže.

Druhou v pořadí je otázka č. 15, která dopadla tragicky i u žáků třetích tříd. Žáci čtvrtých tříd by ale na rozdíl od mladších žáků měli znát „*pravidlo přednosti z prava*“ a umět je aplikovat. Můžeme předpokládat, že tuto zásadu nemají ještě dokonale osvojenou a upevněnou, což by mohla být i smrtelná chyba. Třetí nejhůře zodpovězenou otázkou je otázka č. 10, „*Na stezce pro chodce můžu potkat:*“. Tato otázka zjišťovala, zda žáci vědí, jakým způsobem se může cyklista a kolo pohybovat po stezce pro chodce a kde by cyklista na kole mohl ohrožovat chodce. Více než 40 % žáků čtvrtých tříd opovědělo na tuto otázku špatně a je otázkou, zda žáci znají význam dané značky.

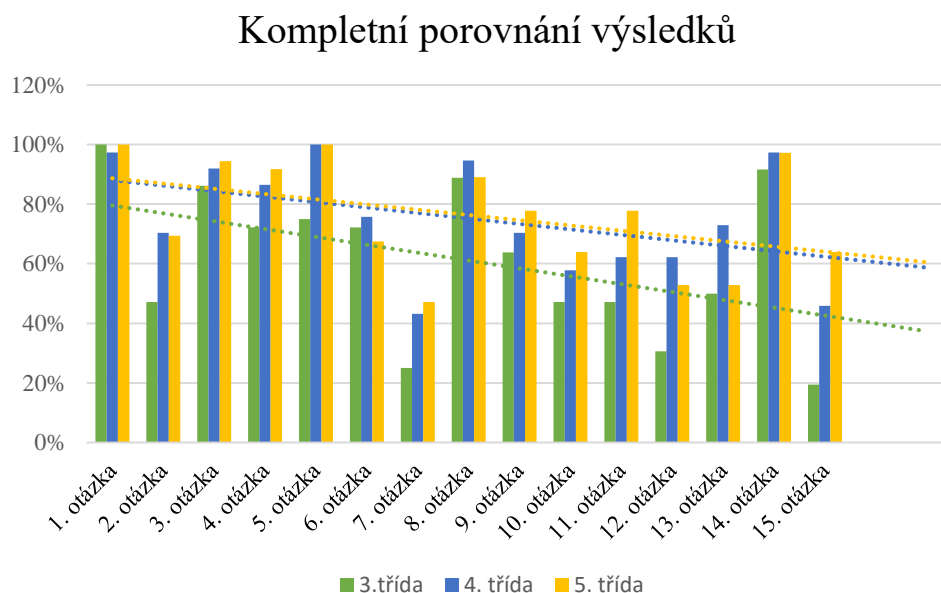
U žáků pátých tříd dopadla nejhůře opět otázka č. 7. Na druhém místě na stupnici nejhůře zodpovězených otázek se umístily otázky č. 12 a 13., tedy „*Ochrannou přílbu musí mít za jízdy nasazenou a řádně připevněnou:*“ a „*Do ulice označené touto značkou:*“. Tato skutečnost je naprosto šokující, pouze polovina žáků pátých tříd pozná rozdíl mezi značkou, která vyjadřuje stezku pro cyklisty a značkou, která nám zakazuje do ulice vjet. Musíme poznamenat, že žáci 4. tříd dopadli v této otázce o poznání lépe. V pořadí třetí nejhůře zodpovězenou otázkou jsou opět dvě, a to otázka č. 10, „*Na stezce pro chodce můžu potkat:*“, tato skutečnost pravděpodobně souvisí s předchozím hodnocením otázky č. 13. Když žák nepozná značku rozlišující stezku pro chodce a stezku pro cyklisty, pravděpodobně nebude vědět, kdo se na daném místě může pohybovat. Druhou otázkou je poté č. 15, opět otázka týkající se přednosti na křižovatce. I přesto, že žáci pátých tříd zodpověděli tuto otázku nejlépe, nemůžeme říci, že výsledek je dostatečný, zvláště u žáků, kteří se smí pohybovat sami a kdekoliv. Ve výsledcích žáků pátých tříd se musíme zastavit ještě nad jednou zarážející skutečností. V otázce č. 6 „*Jet na bruslích nebo koloběžce po chodníku*“ dopadli žáci pátých tříd nejhůře ze všech! Nezapomíná se při osvojování zásad bezpečnosti cyklisty na upevňování zásad bezpečnosti chodce?

Nejhůře zodpovězenou otázkou ve všech třídách je otázka č. 7 týkající se pohybu na silnici v případě, že tam není chodník. Tato skutečnost je nanejvýše překvapivá. Při zpětné vazbě některých učitelů jsme zjistili, že toto pravidlo s nimi opakují neustále - na začátku roku, při každé vycházce a spojují jej i s vysvětlením důvodu. Možné vysvětlení děsivého výsledku je, že v případě vycházky ze školy a pohybu právě po krajnici má organizovaný útvar chodců udělenou výjimku a smí se pohybovat po pravé straně. Druhou možností je, že dvě třetiny žáků těchto škol vsutku neví správnou opověď na tuto otázku. Další velmi špatně zodpovězenou otázkou je otázka č. 15 týkající se přednosti v jízdě. Na odpovědích této otázky je pozitivní jedině skutečnost, že se výsledky v jednotlivých

ročnících zlepšují. S tímto faktem se ale nemůžeme smířit, je potřeba klást důraz na praktickou výuku dopravní výchovy, využívat dopravní hřiště v rámci volného času s rodinou, ale také jej častěji navštěvovat se školou, nejen s městskou policií. Nejlepší by bylo upevňovat si naučená pravidla přímo v reálném dopravním prostředí, ale je nám jasné, že v rámci školy tento požadavek není příliš uskutečnitelný. Je proto důležité, aby se k výuce bezpečného pohybu v dopravě postavila zodpovědně hlavně rodina. Třetí nejhůře zodpovězenou otázkou je otázka č. 12 týkající se povinnosti přilby. Při tvoření otázky jsme vycházeli z předpokladu, že žáci znají povinnost všech osob mladších osmnácti let mít přilbu. Hlavním cílem bylo ale zjistit, jakou si vytvořili představu o účelu používání přilby. Pokud pochopili, že v dopravním prostředí mohou vzniknout nehody i zaviněním někoho jiného než jsou oni sami, nikdy by nemohli odpovědět, že v dospělosti přilbu již potřebovat nebudou. Této skutečnosti si ale není vědomo téměř 40 % všech žáků.

Nejenže otázky nedopadly dobře, ale současně můžeme pozorovat postupný pokles správných odpovědí u žáků všech tříd v rámci jednotlivých okruhů. Platí tedy, že výsledky následujícího okruhu jsou vždy rovny a nebo horší než výsledky okruhu předchozího.

**Graf 39:** Kompletní porovnání výsledků



Zdroj: Vlastní zpracování

První okruh „Pasivní bezpečnost“ dopadl nejlépe, jde o informace, se kterými se děti seznamují nejdříve, a tedy je mají i nejlépe ukotveny. Znatelné zhoršení můžeme pozorovat v druhém okruhu „Dítě jako chodec“, který by žáci měli mít také bezpečně upevněn, protože chodcem se jedinec stává už vstoupením na chodník. Nejhůře dopadl třetí okruh „Dítě jako cyklista“, což není velkým překvapením, překvapením ale je, že úspěšnost žáků

v tomto okruhu je pouze přibližně 60 %. S pravidly pro bezpečnou jízdu na kole se žáci seznamují naposledy a jejich výsledky odpovídají tomu, že ještě nejsou dostatečně osvojeny.

Výsledky didaktického testu jsou neuspokojivé, ale dají se zlepšit a chybné odpovědi eliminovat. Je třeba neustále klást důraz na podstatu celé skutečnosti, jde přece o život. Neustále je potřeba zdůrazňovat klíčovou úlohu dopravní výchovy všem, bez ohledu na věk, ale zvláště těm, kteří mají povinnost vzdělávat a vychovávat. Tedy hlavně rodičům a učitelům. Z výsledku dotazníkového šetření můžeme zaznamenat nárůst podílu úlohy městské policie při předávání vědomostí a rozvíjení dovedností u žáků čtvrtých tříd. Můžeme z toho vyvodit fakt, že systematická práce a přesně stanovené cíle vedou ke zlepšení výsledků.

Je potřeba praktické výuky k upevnění teoretických znalostí a dále je podstatná spolupráce se subjekty, které se dopravní výchově věnují. Například BESIP vydává každoročně materiály k výuce dopravní výchovy, rozdává propagační texty ke zvýšení bezpečnosti v dopravě či vytváří videa pro pochopení klíčové úlohy dopravní výchovy. Vydává se řada zajímavých učebnic k dopravní výchově, stejně tak existují internetové stránky s programy podporujícími bezpečný pohyb. Určitě možnosti jsou, i když vnímáme jisté nedostatky v informačních zdrojích, zvláště pro potřeby učitelů. Využití jednotlivých prostředků se odvíjí od snahy jednotlivých subjektů, převážně učitelů, podílejících se na dopravní výchově. Je třeba vytvořit prostor v rámci rozvrhu a zaplnit jej dopravní výchovou. Učitelé se ale často omlouvají tím, že „nemají kdy“, což je bohužel mnohdy pravda.

## ZÁVĚR

Diplomová práce je zaměřena na rizikové chování žáků mladšího školního věku a situace v dopravním prostředí vedoucí k dopravním nehodám a úrazům těchto dětí. Žádné dítě žijící v současné době nemůže být uchráněno od nástrah a nebezpečí vznikajících v silničním provozu. Pohybuje se v něm nejdříve v doprovodu rodičů a jiných dospělých osob, například učitelů, později samo. Je proto nutné, aby příprava na bezpečný pohyb v dopravě probíhala systematicky ještě dříve, než bude dítě odkázáno pouze samo na sebe.

Všechny cíle, které jsme si na začátku stanovili, byly splněny. V teoretické části jsme vytvořili systém klíčových poznatků dané problematiky, vymezili jsme příčiny a důvody rizikového chování žáků mladšího školního věku a navázali žádoucí kontakt s Městskou policií F-M. V empirické části jsme na základě didaktického testu zjistili úroveň znalostí požadovaného vzorku žáků a tyto informace jsme vyhodnotili nejen na úrovni jednotlivých otázek, ale i na úrovni tematických okruhů vycházejících z role dítěte v dopravním prostředí. Porovnali jsme výsledky a interpretovali zjištěnou situaci. Vysledovali jsme, zda vyšší školní věk má vliv na úroveň dosažených znalostí. Díky naplnění všech dílčích cílů jsme splnili i cíl hlavní.

Na základě statistik úmrtnosti na silnicích vyplývá, že potřeba dopravní výchovy je oprávněná a je nutné jí věnovat zvýšenou pozornost. Po vyhodnocení získaných informací jsme zjistili, že žáci mají značné nedostatky v této problematice, o jaké nedostatky jde a kde je tedy nutné zlepšit práci. Při zjišťování, zda se žáci postupně lepší s přibývajícím školními roky, jsme usoudili, že s ohledem na výsledky žáků čtvrtých a pátých tříd a pouze minimálním zlepšení výsledků, a dokonce horších výsledků u žáků pátých tříd v některých otázkách, nemůžeme mluvit o výrazném zlepšení mezi těmito třídami. Znalosti a dovednosti je důležité nabalovat, neustále opakovat a utvrzovat.

Dopravní výchovu musíme vnímat jako investici do budoucna. Bez dostatečných znalostí a dovedností bezpečného pohybu v dopravě, může dojít v nejhorším případě i k úrazu nebo nehodě, která s sebou může nést doživotní následky i smrt. Jakákoli sebemenší chyba může ovlivnit náš život, ať je to chyba naše jako rodičů nebo učitelů, tak dětí samotných. Je tedy naprosto nezbytné žáky připravovat jak po stránce teoretické, tak s ještě větším důrazem po stránce praktické. Nemůžeme se spokojit s průměrnou výslednou známkou 3 žáků pátých tříd, kteří by měli být plně kompetentní se samostatně pohybovat na pozemních komunikacích v jakémkoli provozu a dopravní situaci. Výslednou známku „dobrý“ můžeme

chápat a respektovat v předmětech, kdy je možné pochopit, že žák jednoduše nedosáhne vynikajících výsledků, nejsme všichni Einsteinové nebo Hawkingové, ale nikdy se nemůžeme smířit s tím, že nejsme „výborní“ v situacích, kdy jde o život.

Chtěli bychom vyzdvihnout vliv dopravní výchovy na bezpečnost v dopravě a zvláště zdůraznit potřebu praktické výuky, která by měla být základním stavebním kamenem celé této výchovy. Tuto práci bychom rádi zakončili citátem Konfucia, který naprosto vystihuje tuto potřebu. *„Pověz mi a zapomenu, ukaž mi a já si vzpomenu, ale nech mne se zúčastnit a já pochopím.“*



## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

DRÁBOVÁ, Magdalena a Lucie TORÁČOVÁ. *Go proti úrazům, aneb, Jak chránit své zdraví*. V Českých Budějovicích: Jihočeská univerzita, Zdravotně sociální fakulta, 2006, 19 s. ISBN 80-7040-912-6.

DRÁBOVÁ, Magdalena, Lucie TORÁČOVÁ a Miloš VELEMÍNSKÝ. *Prevence úrazů u vybraných věkových skupin obyvatelstva*. 1. vyd. Praha: Triton, 2008, 98 s. ISBN 978-80-7387-200-7.

FRIŠOVÁ, Lenka. *Úrazy dětí*. Praha: Vzdělávací institut ochrany dětí, 2006, 36 s. ISBN 80-86991-72-5.

GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2000. Edice pedagogické literatury. ISBN 80-85931-79-6.

GRIVNA, Michal. *Dětské úrazy a možnosti jejich prevence*. 1. vyd. Praha: Centrum úrazové prevence UK 2. LF a FN Motol, 2003, 144 s. ISBN 80-239-2063-4.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

HEINRICHOVÁ, Jitka. *Bezpečná cesta do školy: [projekt pro dopravní výchovu dětí]*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2006. ISBN 80-86502-32-5.

HEINRICHOVÁ, Jitka. *Krok za krokem na cestě do školy: metodika výuky vnímání rizikových míst a situací v dopravním prostředí*. 1. vyd. Praha: Pro HBH Projekt vydalo nakl. Žaket, 2013. ISBN 978-80-7233-390-5.

CHRÁSKA, Miroslav. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2007. Pedagogika (Grada). ISBN 978-80-247-1369-4.

CHRÁSKA, Miroslav. *Didaktické testy: příručka pro učitele a studenty učitelství*. Brno: Paido, 1999. Edice pedagogické literatury. ISBN 80-85931-68-0.

KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police History, 2006, 351 s. ISBN 80-86477-32-0.

LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006, 82 s. ISBN 80-246-1157-0.

- MATLASOVÁ, Hana a TORÁČOVÁ, Lucie. Preventivní program pro žáky základních škol. In: *Prevence úrazů, otrav a násilí: Odborný a vědecký časopis*. Dobrá Voda u Českých Budějovic: Jihočeský Inzert Expres, 2008, **IV**(1). ISSN 1801-0261.
- MIOVSKÝ, Michal a Pavel BÁRTÍK. *Primární prevence rizikového chování ve školství: [monografie]*. Vyd. 1. Praha: VFN v Praze, c2010, 253 s. ISBN 978-80-87258-47-7.
- NELEŠOVSKÁ, Alena a Hana SPÁČILOVÁ. *Didaktika primární školy*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2005, 254 s. ISBN 80-244-1236-5.
- NOVOTNÁ, Jana. Problematika úrazů dětí předškolního věku. In: *Prevence úrazů, otrav a násilí: Odborný a vědecký časopis*. Dobrá Voda u Českých Budějovic: Jihočeský Inzert Expres, 2008, **IV**(1). ISSN 1801-0261.
- PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- PRŮCHA, Jan, Eliška WALTEROVÁ a Jiří MAREŠ. *Pedagogický slovník*. 7., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Portál, 2013, 395 s. ISBN 978-80-262-0403-9.
- STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007, 224 s. ISBN 978-80-210-4251-3.
- STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008a, 109 s. ISBN 978-80-7392-078-4.
- STOJAN, Mojmír. *Škola a zdraví 21: dopravní výchova v RVP pro 1. stupeň ZŠ: analyticko-syntetická sonda*. Brno: MSD, 2008b, 101 s. ISBN 978-80-7392-079-1.
- STOJAN, Mojmír. *Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD, 2009a, 128 s. ISBN 978-80-210-5125-6.
- STOJAN, Mojmír. *Škola a zdraví 21: school and health 21 : problematika dopravní výchovy na ZŠ a SŠ v etapě řešení 2009 = the issue of road safety education in elementary and secondary schools in the stage of solving 2009b*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2009, 1 CD-ROM. ISBN 978-80-7392-119-4.
- ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologie v dopravě*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2003, 275 s. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.

TOMANOVÁ, Jitka a Miroslav KOPECKÝ. *Úrazy a první pomoc u dětí*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2013, 74 s. ISBN 978-80-244-3506-0.

TOŠOVSKÝ, Václav. *Chraňme děti před úrazy: prevence úrazů dětí a mládeže*. Praha-východ [Dobřejovice]: Alfa-Omega, 2006, 191 s. Odborná a populárně-naučná literatura. ISBN 80-86318-79-6.

VOLNÝ, Josef. *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základních školy*. 1. vydání. Praha: SPN, 1983.

VOTRUBA, Josef. *Dětská dopravní hřiště: výstavba, provoz a metodika výcviku*. 1. vyd. Praha: SPN, 1979, 102, [2] s. Účelové náklady SPN.

VOTRUBA, Josef. BESIP. *Dopravní výchova v rodině: Několik rad rodičům k přípravě dětí na bezpečnou chůzi a jízdu v provozu*. Vydání první. Praha: Fortuna, 2001. ISBN 80-7168-790-1.

## INTERNETOVÉ ZDROJE

BESIP. Dětská dopravní hřiště. In: *BESIP* [online]. 2012a [cit. 2015-11-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/detska-dopravni-hriste>

BESIP. Důvody používání autosedaček. In: *BESIP* [online]. 2012b [cit. 2015-10-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute/detske-autosedacky/duvody-pouzivani-autosedacek>

BESIP. Historie BESIPu. In: *BESIP* [online]. 2012c [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>

BESIP. Jak zajistit bezpečí dětí podle věku: Věk 6-10 let. In: *BESIP* [online]. 2012d [cit. 2015-10-22]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/rodic/bezpecnost-deti/jak-zajistit-bezpeci-deti-podle-veku/vek-6-10-let>

BESIP. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020: Informace o plnění základních strategických a dílčích cílů. In: *BESIP* [online]. Praha, 2016 [cit. 2016-03-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/16-01-nsbsp.pdf>

BESIP. Strategické dokumenty. In: *BESIP* [online]. 2012e [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

BEZPEČNÉ CESTY. Dětské autosedačky. In: *Bezpečné cesty* [online]. ©2014-2016a [cit. 2015-10-24]. Dostupné z: <http://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecnost-automobilu/pasivni-prvky-bezpecnosti/detske-autosedacky>

BEZPEČNÉ CESTY. Dopravní výchova v rodině. In: *Bezpečné cesty* [online]. ©2014-2016b [cit. 2015-10-22]. Dostupné z: <http://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-v-rodine>

BEZPEČNÉ CESTY. Snížená viditelnost: Viditelnost chodce. In: *Bezpečné cesty* [online]. ©2014-2016 [cit. 2015-10-24]. Dostupné z: <http://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/snizena-viditelnost>

CYKLODOPRAVA. Bezpečnost: Aktivity Nadace Partnerství. In: *Cyklo doprava* [online]. 2012 [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/aktivity-nadace-partnerstvi/>

Education routiere. In: *Prevention routiere* [online]. [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: <http://www.preventionroutiere.asso.fr/Nos-actions/Nos-domaines-d-actions/Education-routiere>

DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT. Kind und verkehr. In: *Deutscher verkehrssicherheitsrat* [online]. 2016 [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: <http://www.dvr.de/programme/kinder/titel.htm>

DOPRAVNÍ ALARM. *Dopravní výchova v zahraničí* [online]. [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/dopravni-vychova-v-zahranici.pdf>

ETEC. About ETEC. In: *Traffic Education Contest* [online]. 2014 [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: [http://www.trafficeducationcontest.eu/?page\\_id=10](http://www.trafficeducationcontest.eu/?page_id=10)

FRÝDEK-MÍSTEK. Městská policie. In: *Frydek-Místek* [online]. 2010 [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.frydekmstek.cz/cz/obcan/organy-mesta/mestska-policie/>

KAČEROVÁ, Eva. Každý rok zemře na silnicích 1,25 mil. osob. In: *Statistika&My* [online]. 2015 [cit. 2016-03-25]. Dostupné z: <http://www.statistikaamy.cz/2015/12/kazdy-rok-zemre-na-silnicich-125-mil-osob/>

MATĚJKOVÁ, Jana. Děti dostanou nové dopravní hřiště. In: *Frydekmstek* [online]. 2014 [cit. 2015-11-01]. Dostupné z: <http://www.frydekmstek.cz/cz/obcan/organy-mesta/rada/0691554-deti-dostanou-nove-dopravni-hriste.html>

Metodické dokumenty: Rizikové chování v dopravě. *MŠMT ČR* [online]. 2016 [cit. 2015-10-24]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/vzdelavani/socialni-programy/metodicke-dokumenty-doporuceni-a-pokyny>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Dopravní soutěž mladých cyklistů: Prepozice a pokyny k organizaci. In: *BESIP* [online]. 2016 [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/dsmc-2016/ramcove-propozice-2016.pdf>

MINISTERSTVO DOPRAVY - BESIP. *Policie a dopravní výchova dětí: Metodická příručka* [online]. 2. vydání. Praha, 2001 [cit. 2015-10-31]. Dostupné z: <http://www.amavet.org/sites/default/files/dokumenty/dopravka/11.pdf>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky. In: *Cyklodoprava* [online]. 2013 [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>

NA KOLE JEN S PŘILBOU. O projektu. In: *Na kole jen s přilbou* [online]. ©2011-2015 [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.nakolejensprilbou.cz/page/243/o-projektu.html>

NADACE PARTNERSTVÍ. O nás. In: *Nadace Partnerství* [online]. [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/O-nas,-Pro-media/O-nas>

NAŠE INFO. Děti v silniční provozu: Dopravní výchova v rodině. In: *Naše Info* [online]. [cit. 2015-10-25]. Dostupné z: <http://www.naseinfo.cz/deti-v-silnicni-provozu-dopravni-vychova-v-rodine>

POLICIE. Ajaxův zápisník: Projekt určený pro žáky 2. tříd základních škol. In: *Policie* [online]. 2015a [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/ajaxuv-zapisnik-328720.aspx>

POLICIE. Policie České republiky: O nás. In: *Policie* [online]. 2015b [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

POLICIE. Statistické údaje nehodovosti na území ČR. In: *Policie* [online]. 2015c [cit. 2016-03-25]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

POLICIE. Zebra se za Tebe nerozhledne!: Projekt zaměřený na chodce a další účastníky silničního provozu. In: *Policie* [online]. 2015d [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>

*Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání* [online]. Praha: MŠMT, 2013 [cit. 2015-10-25]. Dostupné z: [http://www.nuv.cz/file/433\\_1\\_1/](http://www.nuv.cz/file/433_1_1/)

ŠMÍD, Petr. Nadace Partnerství: Na zelenou-bezpečné cesty do školy. In: *Cyklodoprava* [online]. 2007 [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/7-4-3-nadace-partnerstvi-na-zelenou-bezpecne-cesty-do-skoly-prirucka/>

TURKOWSKA, Tereza. Edukacja komunikacyjna dzieci i młodzieży. In: *Wychowanie komunikacyjne* [online]. Warszawa, 2011 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: [http://wychowaniekomunikacyjne.org/uploads/images/wyklady/foty\\_2011/listopad/zal4.pdf](http://wychowaniekomunikacyjne.org/uploads/images/wyklady/foty_2011/listopad/zal4.pdf)

VANÍČEK, Milan. Mapa DDH. In: *BESIP* [online]. 2012 [cit. 2015-10-12]. Dostupné z: [http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-vychova/hriste/Mapa\\_DDH.pdf](http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-vychova/hriste/Mapa_DDH.pdf)

VEGRICHT, Václav. *Tematický plán* [online]. 2. vydání. Praha: Ministerstvo dopravy-BESIP, 2006 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-vychova/hriste/Tematicky-plan.pdf>

VÝCHOVA KE ZDRAVÍ. Prevence úrazů: Povinnosti in-line bruslaře. In: *Výchova ke zdraví* [online]. 2011 [cit. 2016-03-02]. Dostupné z: [http://www.vychovakezdravi.cz/clanky/prevence-urazu/tematicke-zajimavosti.html#Povinnosti\\_in-line\\_brusla\\_e](http://www.vychovakezdravi.cz/clanky/prevence-urazu/tematicke-zajimavosti.html#Povinnosti_in-line_brusla_e)

VZP. O projektu. In: *Vzpouza úrazům* [online]. 2015 [cit. 2016-03-12]. Dostupné z: <http://www.vzpouza-urazum.cz/o-projektu/>

ZVADOVÁ, Zuzana. Minimalizace rizika dopravního úrazu u dětí a dospívajících: Možnosti prevence. In: *PPRCH* [online]. ©2004-2016 [cit. 2015-10-24]. Dostupné z: [http://www.pprch.cz/d/doc\\_file\\_386\\_f684af62e4a010db9b6507dcd45fcdad\\_pdf/Zuzana-Zvadova-Minimalizace-rizika-dopravniho-urazu-u-deti-a-dospivajicich-moznosti-prevence.pdf](http://www.pprch.cz/d/doc_file_386_f684af62e4a010db9b6507dcd45fcdad_pdf/Zuzana-Zvadova-Minimalizace-rizika-dopravniho-urazu-u-deti-a-dospivajicich-moznosti-prevence.pdf)

## LEGISLATIVNÍ DOKUMENTY

Česko. Zákon č. 361 z dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

In *Sbírka zákonů, Česká republika*. Dostupný také z WWW:

[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/301E7345-8D6C-418E-B385-377AFAA02B93/0/361\\_2000Sb.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/301E7345-8D6C-418E-B385-377AFAA02B93/0/361_2000Sb.pdf).

Česko. Zákon č. 561 ze dne 24. září 2004, o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. Dostupný také z WWW: <http://www.msmt.cz/dokumenty/skolsky-zakon>

Česko. Zákon č. 553 ze dne 6. prosince 1991, o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů.

In *Sbírka zákonů, Česká republika*. Dostupný také z WWW:

<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-553>

Česko. Vyhláška č. 341 ze dne 11. července 2002, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. Dostupný také z WWW:

[www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/7ADE511C-FEE0.../0/sb01342014.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/7ADE511C-FEE0.../0/sb01342014.pdf)



## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

atd.	a tak dále
apod.	a podobně
CNS	Centrální nervová soustava
č.	číslo
ČR	Česká Republika
DH	Dopravní hřiště
MHD	Městská hromadná doprava
MŠ	Mateřská škola
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
např.	například
RVP ZV	Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání
ŠVP	Školní vzdělávací program
VZP	Všeobecná zdravotní pojišťovna
WHO	World health organization, Světová zdravotnická organizace
ZŠ	Základní škola

## SEZNAM OBRÁZKŮ

**Obrázek 1** *Statistika usmrcených osob dle věku*

**Obrázek 2** *Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných dětí*

**Obrázek 3-6** *Vliv reflexních prvků na viditelnost člověka*

**Obrázek 7** *Schéma dopravního hřiště ve Frýdku-Místku*

**Obrázek 8** *Rozložení dopravních hřišť na území ČR*

## **SEZNAM TABULEK**

*Tabulka 1: Počet dopravních hřišť na území ČR*

*Tabulka 2: Klasifikace podle procenta správných odpovědí*

*Tabulka 3: Výsledky žáků třetích tříd*

*Tabulka 4: Výsledky žáků čtvrtých tříd*

*Tabulka 5: Výsledky žáků pátých tříd*

## SEZNAM GRAFŮ

*Graf 1: Rozdělení účastníků výzkumu dle pohlaví*

*Graf 2: Porovnání úspěšnosti chlapců a dívek v jednotlivých třídách*

*Graf 3: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v prvním okruhu otázek*

*Graf 4: Úspěšnost v 1. otázce*

*Graf 5: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 1. otázce*

*Graf 6: Úspěšnost v 2. otázce*

*Graf 7: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 2. otázce*

*Graf 8: Úspěšnost ve 3. otázce*

*Graf 9: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd ve 3. otázce*

*Graf 10: Úspěšnost ve 4. otázce*

*Graf 11: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd ve 4. otázce*

*Graf 12: Úspěšnost v 5. otázce*

*Graf 13: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 5. otázce*

*Graf 14: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v druhém okruhu otázek*

*Graf 15: Úspěšnost v 6. otázce*

*Graf 16: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 6. otázce*

*Graf 17: Úspěšnost v 7. otázce*

*Graf 18: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 7. otázce*

*Graf 19: Úspěšnost v 8. otázce*

*Graf 20: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 8. otázce*

*Graf 21: Úspěšnost v 9. otázce*

*Graf 22: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 9. otázce*

*Graf 23: Úspěšnost v 10. otázce*

*Graf 24: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 10. otázce*

*Graf 25: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v třetím okruhu otázek*

*Graf 26: Úspěšnost v 11. otázce*

*Graf 27: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 11. otázce*

*Graf 28: Úspěšnost v 12. otázce*

*Graf 29: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 12. otázce*

*Graf 30: Úspěšnost v 13. otázce*

*Graf 31: Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd ve 13. otázce*

*Graf 32: Úspěšnost ve 14. otázce*

**Graf 33:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd ve 14. otázce

**Graf 34:** Úspěšnost v 15. otázce

**Graf 35:** Porovnání úspěšnosti žáků 3., 4. a 5. tříd v 15. otázce

**Graf 36:** Zdroj informací, 3. třída

**Graf 37:** Zdroj informací, 4. třída

**Graf 38:** Zdroj informací, 5. třída

**Graf 39:** Kompletní porovnání výsledků

## **SEZNAM PŘÍLOH**

**Příloha č. 1** *Didaktický test - Dopravní výchova*

# PŘÍLOHY

Příloha č. 1 Didaktický test - Dopravní výchova

## DOPRAVNÍ VÝCHOVA

TRÍDA \_\_\_\_\_

Jsem: CHLAPEC / DÍVKA

Dobrý den,

jsem studentka Univerzity Palackého v Olomouci a na závěr svého studia píšu diplomovou práci na téma Dopravní výchova. Chci Tě poprosit o pomoc. Mohl bys prosím vyplnit tento test? Velmi mi tím pomůžeš. Čeká Tě 15 otázek z dopravní výchovy, nemusíš se bát, test je anonymní a nikdo ho známkovat nebude. Přesto Tě prosím, abys odpověděl, jak nejlépe umíš. Vždy je správná jen jedna odpověď a tu zakroužkuj. Děkuji. Barbora Mojáková

**1. Při jízdě autem používám vždy autosedačku nebo podsedák, potom bezpečnostním pásem**

- a) nemusím být už připoutaný
- b) jsem připoutaný
- c) jsem připoutaný, jestliže jedu mimo město, jinak být připoutaný nemusím

**2. Pásem se poutám**

- a) přes boky a krk
- b) přes boky, rameno, hrud' a mimo krk
- c) přes boky, rameno a záda

**3. Z auta bezpečně vystupuji**

- a) dveřmi vpravo, je to vždy nejbezpečnější
- b) dveřmi k chodníku nebo krajnici
- c) dveřmi vlevo, je to vždy bezpečné

**4. V případě nehody, při které se někdo zranil**

- a) odjedu na nejbližší zdravotní středisko nebo policii a nehodu nahlásím
- b) zjistím zranění, snažím se mu pomoci a až bude v pořádku volám na číslo 157
- c) zavolám na číslo 155, 112 nebo požádám o pomoc dospělého

## **5. Za snížené viditelnosti**

- a) nesmím chodit po silnici
- b) musím nosit baterku
- c) nosím pestré barevné oblečení a reflexní doplňky

## **6. Jet na bruslích nebo koloběžce po chodníku**

- d) smím, opatrně a vpravo
- a) nesmím
- b) smím, ale ne ve městě

## **7. Tam, kde není chodník, se chodí**

- d) po pravé krajnici
- e) po levé krajnici
- f) po pravé nebo levé krajnici, podle toho, která je širší

## **8. Jít vedle sebe po chodníku**

- d) nikdy nesmíme
- e) můžeme, je-li chodník dostatečně široký
- f) můžeme, je-li mezi chodníkem a vozovkou trávník

## **9. Jestliže přecházím silnici s více jízdními pruhy**

- d) nemusím se rozhlížet, jsem na přechodu a mám přednost
- e) jsem opatrný a rozhlížím se na začátku a na konci silnice
- f) jsem opatrný a rozhlížím se v každém jízdním pruhu

## **10. Na stezce pro chodce můžu potkat**

- d) chodce, sportovce na bruslích a koloběžce, cyklistu vedoucího kolo
- e) chodce, sportovce na bruslích a koloběžce a výjimečně i jedoucí cyklisty
- f) chodce, sportovce na bruslích a koloběžce, cyklistu na kole

## **11. Jako cyklista po přechodu**

- d) sedím na kole, ale nešlapu, odražím se nohama
- e) vedu kolo po pravé straně přechodu
- f) jedu na kole vpravo



**12. Ochrannou přilbu musí mít za jízdy nasazenou a řádně připevněnou**

- d) cyklista mladší 18 let, v dospělosti ji už nepotřebuji, nic se mi už nemůže stát
- e) cyklista mladší 18 let, ale i v dospělosti je doporučované ji používat
- f) cyklista mladší 18 let, který jsede bez doprovodu dospělé osoby

**13. Do ulice označené touto značkou**



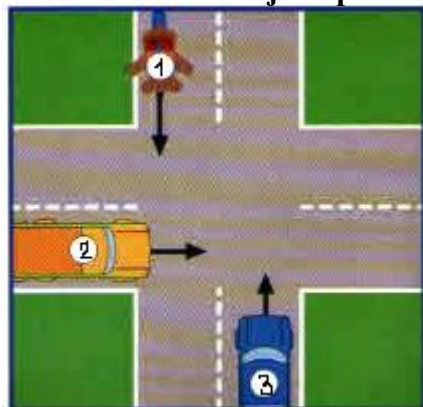
- d) nesmím na kole vjet
- e) můžu na kole vjet, je to stezka pro cyklisty
- f) můžu na kole vjet, značka upozorňuje řidiče vozidel na zvýšený počet cyklistů

**14. Na silnici mohou jet dva cyklisté**

- d) vedle sebe, aby si mohli povídat
- e) vedle sebe, když je krajnice dostatečně široká
- f) vždy jen za sebou

**15. Kdo pojedede na neoznačené křižovatce na obrázku jako první?**

- d) cyklista označený číslem 1
- e) auto označené číslem 2
- f) auto označené číslem 3



---

**Informace a poznatky o dopravní výchově a bezpečném pohybu v dopravě mám:**

*Přiřaď čísla k jednotlivým zdrojům od toho, který ti řekl nejvíce o bezpečném pohybu v dopravě (1) až po ten, který ti řekl nejméně (4)*

<input type="text"/>	<b>Rodina, blízcí, přátelé</b>
<input type="text"/>	<b>Škola, učitelé</b>
<input type="text"/>	<b>Městská policie</b>
<input type="text"/>	<b>Knihy, televize, internet</b>

*Pokud víš ještě z jiného zdroje, jak se správně pohybovat v dopravě, tak ho uveď \_\_\_\_\_.*

## ANOTACE

<b>Jméno a příjmení:</b>	Barbora Mojáková
<b>Katedra:</b>	Primární a preprimární pedagogiky
<b>Vedoucí práce:</b>	Doc. PaedDr. Miluše Rašková, Ph.D.
<b>Rok obhajoby:</b>	2016

<b>Název práce:</b>	Dopravní výchova jako zdroj prevence rizikového chování v dopravě a prevence úrazů.
<b>Název v angličtině:</b>	Traffic education as a source of prevention of a risk behaviour in traffic and accident prevention
<b>Anotace práce:</b>	<p>Diplomová práce se zabývá rizikovým chováním dítěte v dopravním prostředí vedoucím k dopravním nehodám a úrazům. Cílem této práce je zjistit, jaká je úroveň znalostí v dopravní výchově žáků 3. – 5. tříd vybraných základních škol ve Frýdku-Místku. Následně na základě získaných informací zhodnotit, zda se úroveň znalostí žáků zvyšuje s přibývajícím školním věkem.</p> <p>Práce je rozdělena na dvě části. Teoretická část poskytuje základní informace o rizikovém chování v dopravním prostředí, dopravních nehodách a úrazech, možnostech prevence a umístění v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání. Praktická část vychází z anonymního didaktického testu zaměřeného na problematiku bezpečnosti v dopravě a získané cíle vyhodnocuje. Poukazuje na nedostatky ve vědomostech v dopravní výchově a zdůrazňuje praktickou výuku dopravní výchovy.</p>
<b>Klíčová slova:</b>	Dopravní výchova, rizikové chování, dopravní nehoda, úraz, prevence, bezpečnost, žák mladšího školního věku, základní škola, Městská policie, vědomosti.
<b>Anotace v angličtině:</b>	This thesis focuses on a risk behavior of a child in traffic which leads to accidents and injuries. The aim of this study was to find out knowledge level in the traffic education of the 3rd to 5th grade students on the selected elementary schools in Frydek-Místek. Furthermore, on the basis of the information acquired, the thesis purpose was to assess whether the knowledge level increases with the students getting older. This thesis is divided into two parts. The theoretical part provides basic information about risk behavior in traffic, about accidents and injuries, prevention options and its place in Rámcový vzdělávací program pro

	základní vzdělávání (a curricular document at the state level). The practical part is based on an anonymous didactic test focused on the issue of traffic safety and evaluates acquired results. It points out the knowledge gaps in traffic education and emphasizes the practical teaching of traffic education.
<b>Klíčová slova v angličtině:</b>	Traffic education, risk behaviour, traffic accident, prevention, safety, pupil primary school age, elementary school, Municipal Police, knowledge
<b>Přílohy vázané v práci:</b>	Didaktický test
<b>Rozsah práce:</b>	102
<b>Jazyk práce:</b>	Čeština