

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Dopravní výchova jako bezpečnostní prvek u dětí při prevenci
dopravních nehod**

Autor práce: Eliška Doskočilová

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: kombinovaná

Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2024

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Eliška Doskočilová

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Dopravní výchova jako bezpečnostní prvek u dětí při prevenci dopravních nehod

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Traffic education as a safety element for children in the prevention of traffic accidents

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

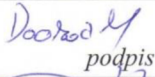

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů):

PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.


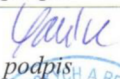
Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok):

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce bude zjistit stav dopravní výchovy na vybrané základní škole. Vedlejším cílem bude charakteristika dopravní výchovy.

Student: Eliška Doskočilová	6. 12. 23 datum	 podpis
Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.	6. 12. 23 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	11. 12. 2023 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	13. 12. 2023 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	18. 12. 2023 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

DOSKOČILOVÁ, E. Dopravní výchova jako bezpečnostní prvek u dětí při prevenci dopravních nehod: bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2024. 71 s. Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: Doprava, dopravní výchova, výuka, prevence, dopravní hřiště, nehodovost, dítě

Tato bakalářská práce se zaměřuje na problematiku dopravní výchovy na základní škole. Cílem této bakalářské práce bylo zjistit stav dopravní výchovy na vybrané základní škole. Vedlejším cílem je charakteristika dopravní výchovy. V teoretické části je rozebrána historie dopravy a její nauka. Dále se práce zaměřuje na dopravní výchovu na základních školách. V práci je možné se dočíst o ovlivňujících faktorech nehodovosti u dětí, o nárůstu nehod za účasti dětí a jaký čas je pro toto riziko nejnebezpečnější. V praktické části byl použit strukturovaný rozhovor s jednotlivými učiteli základní školy, který ukázal, že výuka dopravní výchova na základní škole je stále důležitá. Podle výpovědi učitelů není třeba jí zařadit jako samostatný předmět, ale více ji prolínat do předmětů, jako je prvouka, tělocvik, výtvarná výchova a prvouka, a to především na prvním stupni. Na druhém stupni pak v hodinách občanské výchovy.

Jako doporučující východisko z tohoto řešeného problému je, že by se mělo více dbát na proškolení učitelů, kteří se podílí na výuce dopravní výchovy na prvním stupni, kde je jí potřeba nejvíce, a více děti prakticky seznamovat s dopravou, která se stává součástí jejich dennodenního života.

ABSTRACT

DOSKOČILOVÁ, E. Traffic education as a safety element for children in the prevention of traffic accidents: Bachelor Thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2024. 71 s. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: Traffic, traffic education, education, prevention, traffic field, accidents, child

This bachelor's thesis focuses on the issue of traffic education in elementary school, which the author chose. As it is already possible to distinguish, the aim of this bachelor's thesis was to find out the state of traffic education in a selected elementary school. A secondary goal is the characteristics of traffic education. In the theoretical part, the history of transport and its science is discussed. Furthermore, the work focuses on traffic education in elementary schools. It is possible to read here about the influencing factors of accidents among children, what was the increase in accidents involving children and what time is the most dangerous for this risk. In the practical part, an interview in the form of a dialogue with individual elementary school teachers was used, which showed that teaching traffic education at elementary school is still important. According to the teachers' testimony, it should not be classified as a separate subject, but rather integrated into subjects such as first class, physical education, art and first class in the first grades. At the second level, civic education.

As a recommended way out of this solved problem would be the following. Pay more attention to the training of teachers who participate in teaching about transport in the first grade, where it is most needed. And to introduce more children to transport, which is becoming part of their daily life

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	9
2 Historie dopravy.....	11
2.1 Historie dopravní výchovy	13
2.2 Historie dopravní výchovy v České republice	15
3 Dopravní výchova ve vzdělávacím procesu na základních školách	16
3.1. Dopravní výchova na 1. stupni základní školy	17
3.2. Dopravní výchova na 2. stupni základní školy	20
4 Dopravní nehoda za účasti dětí	22
4.1. Děti jako chodci	22
4.2. Děti jako cyklisti	24
4.3. Děti jako spolujezdcí.....	25
5 Dětská dopravní hřiště.....	28
6 Význam BESIPU	31
7 První pomoc	33
8 Policie České republiky.....	38
9 Empirická část.....	42
9.1 Výsledky kvalitativního výzkumu	42
10 Diskuze.....	49
Závěr	52
Seznam použitých zdrojů	54
Seznam zkratk	58
Seznam tabulek a grafů	59
Seznam příloh.....	60
Přílohy	61

Úvod

Cílem této bakalářské práce je zjistit stav dopravní výchovy na vybrané základní škole a vedlejším cílem bude charakterizovat dopravní výchovu. Toto téma je aktuální, protože v dnešní době je důležité vzdělávat děti, aby věděly, jak se mají chovat na silnici, ať už z pohledu jezdce na kole nebo chodce.

Téma bakalářské práce Dopravní výchova jako bezpečnostní prvek u dětí při prevenci dopravních nehod bylo vybráno z aktuálnosti tohoto tématu. Společnost by se měla řídit pravidly, která jsou důležitá pro bezpečnost, a především bezpečnost dětí. Samy děti by měly být seznamovány s těmito pravidly od útlého věku prostřednictvím rodiny a vzdělávacích zařízení, jako je mateřská a základní škola. Dopravní výchově je věnována pouze část učiva, a to okrajově.

Tato práce je rozdělená na dvě části teoretickou a praktickou. V teoretické části jsou rozebrány pojmy, jako je BESIP, dopravní výchova v budovách školy, tak i na dopravních hřištích nebo volnočasové aktivity pro děti, kde se mohou po škole společně s rodiči dále vzdělávat. Praktická část se zabývá situací dopravní výchovy na vybrané základní škole, formou kvalitativního výzkumu, a to s učiteli z vybrané základní školy. Těmi to rozhovory chtěla autorka získat názory respondentů, kteří se podílí nejen na výuce, ale i na motivaci dětí a stávají se tak nedílnou součástí pro získávání dopravních znalostí.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem této bakalářské práce je poukázat a zjistit stav dopravní výchovy na vybrané základní škole. Vedlejším cílem bakalářské práce je charakteristika dopravní výchovy. Součástí práce je řízený rozhovor s vyučujícími ze základní školy.

Teoreticko-metodická část je vypracována prostřednictvím souhrnu z odborné literatury a elektronických materiálů. Získané informace jsou sepsané do celistvého a srozumitelného textu. Práce je rozdělena do dvou částí. Teoretická část se zabývá historií dopravy a dopravní výchovy. Uvádí důležité pojmy, jako je BESIP nebo Policie České republiky, kteří se podílí na prezentaci dopravní výchovy. Práce se zabývá i tím, jakým způsobem je dopravní výchova zahrnuta v osnovách základní školy a co vše se děti ve vyučování naučí.

V druhé části, tedy praktické, je uveden kvalitativní výzkum ze základní školy v Horní Cerekvi. Strukturované rozhovory s vyučujícími, které mapují stav dopravní výchovy na vybrané základní škole. Metody, které poslouží k naplnění těchto cílů, budou popsány v praktické části.

V teoretické části byla použita literární rešerše. Pro praktickou část bakalářské práce bylo použito dotazníkové šetření. Dotazníkové šetření bylo uskutečněno pomocí kvalitativního výzkumu. Kvalitativní výzkum byl proveden pomocí strukturovaného rozhovoru.

Literární rešerše je text, pomocí kterého je dosaženo cíle pro vytvoření kritického přehledu současných znalostí o konkrétním problému. „*Jejím základním cílem je přinést čtenáři aktuální přehled současné literatury o daném tématu a poskytuje podklady, z nichž je možné vyhodnotit oprávněnost navrženého budoucího výzkumu.*“¹

Kvalitativní výzkum zahrnuje popis sociálních nebo individuálních problémů a vytváří celistvý pohled na zkoumaný problém. „*Kvalitativní výzkum je proces hledání porozumění založený na různých metodologických tradicích zkoumání daného sociálního nebo lidského problému.*“² Jednou z metod kvalitativního výzkumu je strukturovaný rozhovor. Bláha charakterizuje strukturovaný rozhovor takto: „*Strukturovaný rozhovor*

¹ JERSÁKOVÁ. [online]. [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://botanika.prf.jcu.cz/temp/2010/reserse.pdf>

² HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. 2., aktualiz. vyd. Praha: Portál, 2008. ISBN 978-80-7367-485-4.

probíhá podle otázek, jejichž znění i pořadí jsou přesně určeny a předem připravený.“³

Výhodou strukturovaného rozhovoru je to, že pomocí této výzkumné metody lze zachytit nejen fakta, ale i některé reakce dotazovaného. Díky strukturovanému rozhovoru lze zjistit fakta, která jsou pro ostatní výzkumné metody nedostupné.⁴

³ BLÁHA. [online]. [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.pf.ujep.cz/wp-content/uploads/2019/03/6-Rozhovor-pravidla.pdf>

⁴ BLÁHA. [online]. [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.pf.ujep.cz/wp-content/uploads/2019/03/6-Rozhovor-pravidla.pdf>

2 Historie dopravy

Na počátku 30. let 20. století se objevil prudký nárůst dopravních nehod. Jednalo se o přímé střety s vozidly, nehody s lehčími zraněními, ale v některých případech šlo i o smrtelná zranění.⁵ Velkým problémem byli také chodci, kteří neznali, jak se chovat během provozu na pozemní komunikaci, a tak si chodili, kde se jim právě zachtělo. Stejně tak děti nebyly vzdělávány v dopravní výchově. Hrály si tam, kde je zrovna napadlo, rozdíl mezi silnicí a dětským hřištěm rovněž nerozeznávaly a byly ponaučeny až poté, co došlo k nehodě, která si vyžádala, v tom nejhorším případě, větší újmu na zdraví⁶. Bylo poukazováno, že vysoká nehodovost spojená se znalostí dětí o dopravě je velice nízká a je třeba ji zařadit do vzdělávání.⁷

V tomto období se začali potýkat s problémem alkoholu za volantem. Pokud bylo potřeba prokázat alkohol v krvi, nebylo to tak snadné, jako v dnešní době. Pro prokázání použití alkoholu byla nutná přítomnost doktora. Někdy postačil čichový vjem, ale ne vždy to byl dostatečně důkazný prostředek. Po přivolání doktora se zkoumala u řidiče vzpřímená chůze po rovné čáře a podle toho lékař mohl určit stupeň opilosti.⁸

Pokud došlo k usmrcení nebo zranění člověka v rámci silničního provozu, byl k takovýmto událostem pokaždé přivolán úřední lékař, následně příslušníci bezpečnostních složek (jako například četník, jehož povinnost se zakládala na přivolání místního lékaře). Zkoumání příčiny dopravní nehody nebylo ani tehdy jednoduché. Byli přivoláni dopravní znalci, kteří měli patřičné znalosti a nezbytné vědomosti pro vyjasnění dopravní nehody. Především šlo tedy o to, aby zakreslili dopravní nehodu, zvolili správné měřtko do náčrtku a vše řádně popsali, včetně výchozího bodu měření. Vyhotovený dokument se musel založit do spolehlivé úschovny a zachovat jej pro další případy průzkumu.⁹

Odjet od nehody bylo velice snadné. Proto bylo důležité správné rozložení policejních složek, které se podíleli na pátrání po pachatelích. Jejich povinností bylo

⁵LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Univerzita Karlova, Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.

⁶MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar (ed.). *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. ISBN 978-80-87040-14-0.

⁷LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Univerzita Karlova, Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.

⁸MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar (ed.). *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. ISBN 978-80-87040-14-0.

⁹MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar (ed.). *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. ISBN 978-80-87040-14-0.

zastavovat vozidla, jež by mohla na sobě mít stopy po srážce. Museli se i doptávat řidičů jaká byla příčina poškození vnější strany auta. Byla navázána spolupráce s autoopravnami a prodejci, kteří poskytovali náhradní díly pro auta. Spolupráce byla navázána i s autolakovnými. Tato spolupráce byla navázána především proto, že všechny tyto výše zmíněné subjekty mohly poskytnout důležité informace k vyšetření autonehody.¹⁰

Ve 30. letech Ústřední četnické pátrací oddělení v Praze vydalo směrnici číslo 6720/29

z 15. června, roku 1929 o: „*Vyšetřování nehod způsobených motorovými vozidly.*“ Tato směrnice vznikla za účelem nárůstu problémů v silniční dopravě, které se stále prohlubovaly.

V této směrnici je uvedené, že nabývající počet silostrojů způsobuje vzrůstající počet dopravních nehod a takové nehody si žádají odborné vyšetření. S tímto se potýká zajištění všech možných stop. Pokud to bylo možné, tak pátrací stanice četnictva byla nucena zastavit celý provoz, kolem místa činu, aby se nestalo to, že by jim něco v záznamu chybělo. Jednalo se o cestu, po které vozidla projela a kde mohly před, ale i po srážce odpadnout kusy vozidla. Tyto stopy okolo místa činu se musely zajistit kusy papírů nebo praporky, a to neprodleně, aby na ně co nejméně působily vnější živly. Takto zajištěná nehoda se fotograficky zdokumentovala. Byla provedena výpověď svědků a v neposlední řadě byl vyhotoven náčrtek postiženého místa. Vše se zapisovalo pomocí měřítka, aby bylo lépe zjištěné s doložením pořízených snímků skutečný stav dopravní nehody.¹¹

Pokud nehoda vznikla na frekventované části vozovky, např. ve městech, kde nebylo možné zastavit provoz, byla zavedena dočasná objížďka anebo byl proveden pohyb vozidel co nejbližší ke krajnici vozovky a zároveň co nejdále od dopravní nehody.¹²

Z dob minulých do současnosti zůstalo rozlišení vozidel:

- Jednostopá.
- Dvoustopá.

¹⁰ MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar (ed.). *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. ISBN 978-80-87040-14-0.

¹¹ MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar (ed.). *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. ISBN 978-80-87040-14-0.

¹² MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar (ed.). *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. ISBN 978-80-87040-14-0.

- Trojstopá.

Obrázek č.1 - Jednostopé vozidlo



Zdroj: Vlastní

Obrázek č.2 – Trojstopé vozidlo



Zdroj: Vlastní

2.1 Historie dopravní výchovy

Dne 1. 1. 1904 v Británii poprvé vyšel „*Motoristický zákon*“ který upravoval pravidla pro všechna motorová vozidla, a to opatřením se registrací a zařízením si čísla vozu. Další nutný požadavek byl, že k provozu vozidla na pozemní komunikaci je potřeba řidičského oprávnění. Toto oprávnění však nebylo těžké získat, stačilo si dojit na nejbližší poštu, zažádat o řidičský průkaz úředním formulářem a poté zaplatit poplatek.

Jedny z prvních prvků, které přispívaly k bezpečnosti na silnicích byly semaforey pro chodce. Tento semafor byl vyhotoven Angličanem Ing. J. P. Knightem, a to v letech

1868. Pro tento typ semaforu byly inspirací semaforey na železnicích, které byly sestrojeny z plynových luceren v barvách zelené a žluté. Jejich provoz zajišťovali strážníci, kteří se ve směnách střídali (tento typ semaforu je uveden níže pod textem). Řízení dopravy pomocí semaforu, nebylo úspěšné, a tak po dobu následujících 50 let byla doprava řízena pomocí dopravních strážníků.

Dalším nápadem vedoucím ke snižování úmrtnosti na silnicích bylo instalování elektrických semaforů ve státě Ohio, a to v roce 1914. Tyto semaforey měly stále základní barvy zelené a červené a až o čtyři roky později došlo k zavedení žluté barvy, a to v New Yorku. Žluté signalizační světlo mělo upozorňovat řidiče na přechod z červené barvy (*stůj!*) na barvu zelenou (*jed!*). Po roce 1922 bylo toto signální značení doplněno zvukovým signálem, a došlo k rychlému rozšíření na většinu křižovatek ve světě.

Historie prvních automobilových semaforů byla zachycena ve Velké Británii. Semafor byl doprovázen světelnými signály, a to v podobě červené, zelené a žluté barvy. Na počátku 90. let 20. století, byl v Mnichově použit systém „zelená vlna“, který umožňoval řidičům projet více křižovatek na zelenou.¹³

Obrázek č.3 – Semafor, který obsluhují strážníci



Zdroj: Provalilová

¹³ PROVALILOVÁ, Iva. *Vývoj dopravní výchovy* [online]. 2010, 17. února 2010, 4 [cit. 2023-04-13]. Dostupné z: <https://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/32/32/texty/provalilova.pdf>

2.2 Historie dopravní výchovy v České republice

Od roku 1931 byl v Praze registrován velký počet úmrtí na silnicích, a to chodců, řidičů a spolujezdců. Tato skutečnost vedla k tomu, aby byl pro veřejnost uskutečněn „*týden bezpečnosti*.“ Tento týden měl být edukačním, a tak byla jeho podstatná část založena na dopravních značkách.

Další edukační akcí byla „*Výstava dopravní bezpečnosti*“, na které bylo prezentováno, jakým způsobem byla v uplynulých letech uskutečňována dopravní výchova u dětí a mládeže ve školách a v kurzu Autoklubu Republiky Československé. Na této výstavě bylo poprvé použito slovní spojení: „*dopravní výchova*“, a to panem F. A. Elstnerem (1935). Díky této edukační akci bylo v Praze proškoleny 15 000 dětí. V okolních městech to pak bylo 20 000 dětí. Ve vesnicích a v obecních školách byly děti hromadně vzdělávány pomocí školního rozhlasu.

Snahou českého školství bylo zařadit bezpečnost mládeže v dopravním prostředí do učebních osnov škol. Prvky o bezpečném chování na silnicích se v 1. a 2. třídě zařadily do hodin prvouky, ve 3. třídě do hodin vlastivědy a ve 4. třídě se vyučovaly v občance a malování.

V letech 1964-2004 bylo vydáno až sedmdesát učebních materiálů, které byly určeny pro mateřské a základní školy, jednalo se o pracovní listy, sešity a hry. Nejstarším dochovaným materiálem v mateřských školách je *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. Také vznikaly nové rámcové vzdělávací programy, které byly uplatňovány na základních školách a byly úspěšné pro celkový vzdělávací program. V letech 1989 patřila naše země mezi nejlepší státy v Evropě, kde se výrazně zmenšoval počet dopravních nehod a také se zvyšovala edukace mezi občany. Netrvalo tomu však dlouho a situace v České republice se začala zhoršovat. Zatímco se ve vyspělých zemích počet nehod snižoval, v České republice narůstal. Počet hodin dopravní výchovy na školách se snížil. Bylo zapotřebí edukaci opět rozšířit. Vznikali tedy nové organizace podporující osvětu o bezpečnosti silničního provozu, patří mezi ně: Policie ČR, Český červený kříž, Centrum dopravního výzkumu, Muzeum policie, Podaná ruka, Pražské matky a jiné.¹⁴

¹⁴ POVALILOVÁ, Iva. *Vývoj dopravní výchovy* [online]. 2010, 17. února 2010, 4 [cit. 2023-04-13]. Dostupné z: <https://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/32/32/texty/provalilova.pdf>

3 Dopravní výchova ve vzdělávacím procesu na základních školách

Dopravní výchova je České republice chápána jako výchovná snaha edukačního a výchovného charakteru, na které jsou kladeny velmi vysoké cíle. Je tady potřeba, aby děti byly vybaveny znalostmi a dovednostmi z oblasti dopravní výchovy pro plynulé začlenění se do role chodce, cyklisty nebo v budoucnu do role řidiče. Jelikož na základních školách zatím neexistuje žádný předmět, který by samostatně připravil děti na různé dopravní situace, jsou tedy pro učitele zhotoveny učební osnovy, které jim náležitě napomáhají s různými typy a tématy, při výuce dopravní výchovy. Aby dopravní výchova byla efektivní, je potřeba proškolení každého pedagoga, který se podílí na její výuce. Tuto problematiku je potřeba vnímat jako účastník dopravy, proto je nutné, aby proškolení bylo zohledněno nejen ze strany pedagogické, ale i z té meritorní a odborné.

Dopravní výchova na 1. stupni základní školy vychovává žáky a ukazuje jim správný pohled na bezpečné chování v silničním provozu. Je potřeba, aby si děti uvědomily vážnost odpovědnosti za život a zdraví své, ale i ostatních účastníků provozu.

Ve knize: *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy*, uvádí pan Volný cíle dopravní výchovy, které jsou rozděleny do čtyř charakteristických okruhů výchovného působení, které velmi úzce spolu souvisí a často i společně prolínají.¹⁵

Tyto cíle jsou:

1. *Vnější podmínky silničního provozu*

Toto téma se zabývá nejen prvky, které jsou velice významné ve vztahu člověka k silničnímu provozu, ale také povinnou výbavou vozidel nebo působení technického zařízení vozidel

2. *Účastníci silničního provozu*

Zde je poukazováno na různé druhy a typy účastníků silničního provozu, kde jsou rozlišovány a vysvětleny všechny jejich vlastnosti

3. *Pravidla silničního provozu*

¹⁵ VOTRUBA J. Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy., 2003, s. 50 – 70.

Podle názvu je nutné objasnění všech pravidel silničního provozu, které jsou stanovena příslušnými zákonnými normami

4. Zručnost a taktika pohybu v silničním provozu

Žák by se v dopravní výchově měl naučit základními praktickými vlastnostmi a dovednostmi, které jsou předpokladem pro zručné, taktické a plánované jednání.¹⁶

3.1. Dopravní výchova na 1. stupni základní školy

Rámcový vzdělávací program pro základní školy a gymnázia zpracovává různá témata, která jsou rozdělena do jednotlivých tříd, která souvisejí s dopravní výchovou. Nejznámější učebnice, kterou je možno na základních školách vidět je: *Člověk a jeho svět*. Níže jsou po jednotlivých třídách uvedena a rozepsána témata z oblasti Člověk a jeho svět.¹⁷

1. ročník – v prvouce je v 1. ročníku tématem škola a život ve škole, doma v jeho okolí. V hodinách se děti dozvídají, jaký je rozdíl mezi chodníkem, vozovkou a křižovatkou. Dále se děti učí znát bezpečnou cestu do školy, ke zdravotnickému středisku nebo na zastávku a zároveň by měly být schopny povědět, s čím se na cestě setkaly nebo co viděly. Dalším tématem v hodinách prvouky je úraz a nemoc, kde by si dítě mělo být vědomo toho, kdy a za jakých okolností se může zranit a způsobit si úraz.

2. ročník – druhý ročník se zabývá tématem orientace v prostoru. Děti učí odhadovat, jak dlouho se, kam jde, popisovat zpaměti cestu k blízkému cíli nebo popisují cestu pomocí názvů ulic, budov a náměstí. Učí se popsat cestu do vedlejšího města či vesnice. Děti ve druhém ročníku by měly dokázat si samy koupit jízdenku na vlak, autobus nebo jinou městskou hromadnou dopravu. Další téma se týká zdraví a nemoci. Děti by měly umět přivolat pomoc. Rozpoznat sanitní vůz, vědět kde je lékárna. Na téma o bezpečnosti silničního provozu se žáci učí o dopravních prostředcích na vodě, souši a ve vzduchu. Užitečná jsou i procvičování o znalosti dopravních značek. Důležité je, aby děti věděly, že pro chůzi po silnici musí použít pravý okraj vozovky.

¹⁶ VOTRUBA J. Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy., 2003, s. 50 – 70

¹⁷ VOTRUBA J. Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy., 2003, s. 50–70.

3. ročník – děti, které navštěvující třetí třídu se zabývají tématem jako je domov a jeho krajina. Děti se učí poznávat plánky školy a snaží se v něm orientovat, určují směr a krátké vzdálenosti – např. 10 m, 50 m, 100 m. Je zde nutno dopravní kázně, stejně jako v předešlém bodě. Učí se znát, kdo řídí obec a jak se pečuje o životní prostředí. Toto učivo se nejčastěji prolíná do hodin přírodovědy, vlastivědy a matematiky.

4. ročník – téma pro čtvrtou třídu se už stává o něco náročnější než v předchozích ročnících. Jelikož je předpoklad, že čtvrtý ročník navštěvují desetileté děti, mohou tedy zabojovat o průkaz mladého cyklisty, který bude přiložen pod textem. „*Průkaz cyklisty*“ lze získat splněním testu s požadovanými znalostmi pravidel o provozu na pozemních komunikacích. Test obsahuje znalosti povinné a doporučené výbavy jízdního kola, povinné užití helmy do 18 let, kam cyklista nesmí vjet, zastavení a stání nebo jak dát znamení o změně směru jízdy, jak odbočit na křižovatce, zvládat odbočit z kruhového objezdu. Umět předjíždět, objíždět nebo vyhýbat se překážce na vozovce. Zvládnout jízdu přes označenou křižovatku dopravními značkami, tak i bez nich. Je potřeba i výborná znalost dopravního vodorovného i svislého značení. Zapotřebí je umět i správně reagovat na světelné signály. Děti, kterým se nepodařilo získat průkaz mladého cyklisty na poprvé, mají možnost se o něj pokusit i při dalších pokusech.

5. ročník – v pátém ročníku si děti opakují znalosti získané po získání průkazu cyklisty. Učí se zvládat krizové situace. Dokázat zavolat na krizovou linku a umět poskytnout první před lékařskou pomoc.¹⁸

Objasnění základních pojmů:

Účastník provozu na pozemních komunikacích: účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích

Chodec: chodec je osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí

¹⁸ VOTRUBA J. Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy., 2003, s. 50 – 70

ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně

Snížená viditelnost: snížená viditelnost je situace, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci, například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu

Nemotorové vozidlo: nemotorové vozidlo je přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo

Křižovatka: křižovatka je místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují; za křižovatkou se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci

Stát: stát znamená uvést vozidlo do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení

Zastavit: zastavit znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu¹⁹

Zastavit vozidlo: zastavit vozidlo znamená přerušit jízdu z důvodu nezávislého na vůli řidiče

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů uvádí §58, který zní:

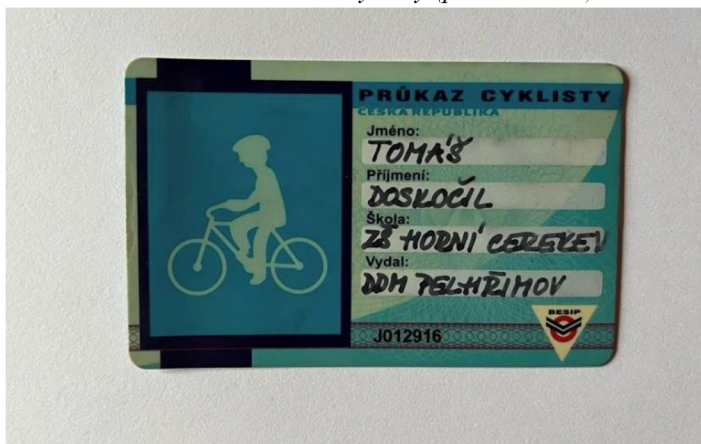
„(1) Osoba mladší 18 let jedoucí nebo přepravovaná na jízdním kole je povinna použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

(2) Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné, pěší a sdílené zóně.“²⁰

¹⁹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, České republiky*. 2024, částka 98, s. 5-9. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=361%2F2000>

²⁰ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, České republiky*. 2024, částka 98, s. 1-9. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=361%2F2000>

Obrázek č. 4 – Průkaz mladého cyklisty (přední strana)



Zdroj: Vlastní

Obrázek č. 5 – Průkaz mladého cyklisty (zadní strana)



Zdroj: Vlastní

3.2. Dopravní výchova na 2. stupni základní školy

Žáci na 2. stupni se vzdělávají v oblasti dopravní výchovy pomocí vzdělávacího programu *Člověk a zdraví* v předmětu *Výchova ke zdraví*, kde žáci získávají znalosti a dovednosti v oblastech:

- Znalosti norem bezpečnosti v silničním provozu – základy silniční a železniční dopravy, obecná znalost v dopravě z pohledu cyklisty a chodce
- Ochrana zdraví – reakce řidičů v případě vzniku dopravní nehodě, rozvážené chování

Volný uvádí: „*Znalosti, dovednosti a vlastnosti žáků se musí transformovat v postoje a stát se součástí hodnotové orientace.*“²¹

²¹ VOLNÝ J. *Didaktika dopravní výchovy na 1. Stupni základní školy.*, 1983, s. 25.

4 Dopravní nehoda za účasti dětí

Děti jsou již od raného věku vedeny k bezpečnosti v dopravě od svých rodičů, kteří jim předávají základní znalosti, jako je například užití bezpečnostních pásů, nastupování do vozidla z bezpečné strany, nikdy ne ze strany silnice, kde je hustý provoz. Při každém přecházení silnice jsou děti nabádány, aby se vždy minimálně třikrát rozhlédly. Až po zjištění, že nic nejede, popřípadě pokud si jich řidič vozidla všimne a zastaví, tak teprve potom mohou bezpečně přejít přes pozemní komunikaci.

Podle toho, co uvádí Votruba, je potřeba, aby se každý účastník provozu řídil pravidly provozu na pozemních komunikacích. Pokud by tomu tak nebylo, na ulicích a na silnicích by panoval velký zmatek. Kromě toho by i každému mohlo hrozit velké nebezpečí.

Mateřská škola je ve vzdělávacím procesu dopravní výchovy jedním z důležitých subjektů. Vyučující v mateřské škole učí děti bezpečnému pohybu mimo školní zařízení. Děti se tak učí chodit v organizované skupině spolu s ostatními žáky. Jsou řazeny do dvojic a na vycházkách jsou doprovázeny učitelkami. Povinnou výbavou každého dítěte je reflexní vesta, která zvyšuje viditelnost dětí a řidič si jich tak snadno všimne.

Děti, jako účastníky dopravního provozu můžeme řadit do 3 kategorií:

- a) Děti jako chodci
- b) Děti jako cyklisti
- c) Děti jako spolujedoucí

4.1. Děti jako chodci

Mezi nejrizikovější dny v roce patří začátek školního roku, kdy se děti po letních prázdninách vrací zpět do škol. Řidiči by měli více sledovat situaci na silnicích a ve městech, a hlavně v okolí školy, kde je pohyb dětí největší.

Pro snížení počtu raněných a usmrcených v dopravní situaci vydal BESIP pro letošní školní rok brožurku, kde se děti mohou dočíst, jak se chovat v blízkosti silnic kde je hustý provoz. Například se mohou dozvědět za jakých okolností mohou bezpečně přejít přes přechod pro chodce, nebo jak se chovat z pohledu cyklisty (kde mohou jezdit, kde je potřeba slézt z kola, po jaké straně mohou jezdit atd.

Ve spoustě měst České republiky jsou z preventivních důvodů rozmístěni policejní preventisté, kteří dbají na bezpečný přechod dětí přes vozovku, a to v ranních hodinách, kdy dětem začíná vyučování a také v odpoledních hodinách, kdy se děti vrací ze škol domů.

Aby byla bezpečnost snadně přístupnější pro veřejnost, rozhodlo se ministerstvo dopravy vydat hned několik rad, kde bude vše na jednom místě. Stručné a pochopitelné.

Tyto rady jsou:

1. Společně projít si trasy rodičů s dětmi a upozornit je na nepřehledná a nebezpečná místa.
2. Poučit děti, o přecházení po přechodu a nutnosti minimálně 3x se rozhlédnout – doleva, doprava, doleva.
3. Nepřecházet na nepřehledných místech. Například mezi auty.
4. Vyvarovat se rannímu spěchu, který může zapříčinit dopravní nehodu.
5. Dbát na pestré oblékání a nepodcenit výbavu reflexních prvků, kterými na sebe vždy upozorníte.
6. Soustředěnost chodců, minimalizovat užívání mobilních telefonů a poslechu hudby ve sluchátkách, která mohou snižovat vnímání provozu kolem nás.
7. Správné užívání bezpečnostních pomůcek, a to cyklistické helmy, která je při jízdě na kole do 18 let povinná. Správné užití chráničů loktů a kolen při jízdě na in-line bruslích.
8. Vždy děti vybavit při jízdě autem dětskou autosedačku, která odpovídá výšce a váze dítěte. Správné užití bezpečnostních pásů.
9. Pokud bude dítě užívat k přesunu do školy MHD, je třeba jej poučit o slušném chování. Připomenout, že tramvaj má přednost na přechodu pro chodce.
10. Vnímání smyslů, na které se můžeme vždy spolehnout, a to jsou oči a sluch. Naslouchat zvukům dopravy (příjezd vozidel záchranného integrovaného systému, městské hromadné dopravy, nákladního vozidla...) a informačním tabulím.²²

²² Ministerstvo dopravy ČR. *POZOR na silnicích! Prázdniny končí, začíná škola* [online]. 2021 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/POZOR-na-silnicich!-Prazdniny-konci,-zacina-skola?lang=cs-CZ>

4.2. Děti jako cyklisti

Děti jako cyklisti se stávají automaticky účastníky silničního provozu, proto je pro ně důležitá znalost pravidel o silničním provozu. Musí vědět, jak se mají chovat na silnicích nebo na stezkách pro cyklisty. Děti by si měly být vědomé toho, že mají být vůči ostatním řidičům motorových i nemotorových vozidel opatrní a ohleduplní. Za rok 2022 se staly pouze dvě dopravní nehody (s lehkým zraněním).²³

Jedním z pravidel, které by děti měly dodržovat je používání povinné výbavy kola:

1. Dvě na sobě nezávislé funkční brzdy.
2. Vzadu červená odrazka doplněná červeným blikajícím světlem.
3. Vpředu bílá odrazka doplněná světlometem.
4. Ostré konce trubek na řídítkách musí být zaslepeny.
5. Odrazky oranžové barvy, jež jsou umístěny na paprscích předního nebo zadního kola.
6. Obě strany šlapek musí být též vybaveny oranžovou odrazkou.
7. Konce ovládacích páček a brzd musí být vybaveny materiálem pohlcující energii nebo musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm.
8. Jestliže nejsou křídlové matice, v kombinaci s krytkou konce nebo rychloupínací musí být matice nábojů kol uzavřené²⁴

Dle zákona č. 361/2000 Sb. §58 Je cyklista mladší osmnácti let povinen:

„(1) Osoba mladší 18 let jedoucí nebo přepravovaná na jízdním kole je povinna použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

(2) Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci-jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné, pěší a sdílené zóně.

²³ Ministerstvo dopravy ČR. *POZOR na silnicích! Prázdniny končí, začíná škola* [online]. 2021 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/POZOR-na-silnicich!-Prazdniny-konci,-zacina-skola?lang=cs-CZ>

²⁴ Ministerstvo dopravy ČR. *POZOR na silnicích! Prázdniny končí, začíná škola* [online]. 2021 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/POZOR-na-silnicich!-Prazdniny-konci,-zacina-skola?lang=cs-CZ>

(3) Na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou; je-li však jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let. Osoba starší 18 let může vézt nejvýše dvě děti mladší 10 let v přívěsném vozíku určeném pro přepravu dětí, který splňuje technické²⁵ podmínky stanovené zvláštním předpisem, nebo dítě na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu spojovací tyčí. “

„Dále při snížené viditelnosti je cyklista povinen:

(5) Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem.²⁶“

4.3. Děti jako spolujezdcí

V roce 2020, z důvodu nepřipoutání se bezpečnostními pásy, bylo zaznamenáno jedno úmrtí, dvě těžká zranění a třináct lehkých zranění. Děti, které použily bezpečnostní pásy, utrpěly jedenáct těžkých zranění a čtyři sta pět lehkých zranění. Při použití dětské autosedačky byly usmrceny tři děti, sedmnáct utrpělo těžké zranění a čtyři sta čtyřicet pět dětí utrpělo lehké zranění. Vozidla, která nebyla vybavena dětskou sedačkou, zavinila smrt jednoho dítěte a sedm lehkých zranění.

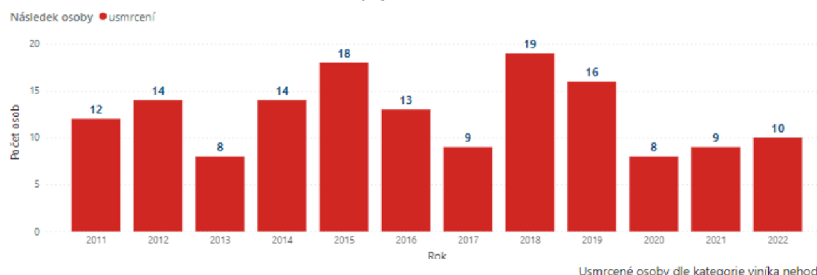
Mezi rokem 2011 a 2022 bylo usmrceno 150 dětí. Z toho 61,3 % chlapců a 38,7 % dívek ve věku do 14 let. Ze 150 usmrcených dětí bylo 12 dětí usmrceno vlastním vinou a 89 dětí usmrceno jako spolujezdec v osobním automobilu, což je 59,3 %.²⁷Viz obrázek číslo 6.

²⁵ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, České republiky*. 2024, částka 98, s. 1-9. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=361%2F2000>

²⁶ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, České republiky*. 2024, částka 98, s. 1-9. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=361%2F2000>

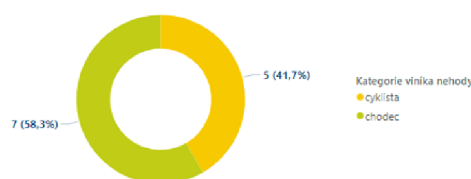
²⁷ Besip: Kdo jsme. *Besip* [online]. 2022 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>

Děti z pohledu NSBSP - nehodovost



- 2011 – 2022 usmrceno 150 dětí (61,3% chlapců a 38,7% dívek) ve věku 0-14 let
- pouze 12 dětí (ze 150) bylo usmrceno vlastním zaviněním
- 89 usmrcených jako spolujezdec osobního automobilu (59,3%)

Usmrcené osoby dle kategorie viníka nehody



Zdroj: BESIP

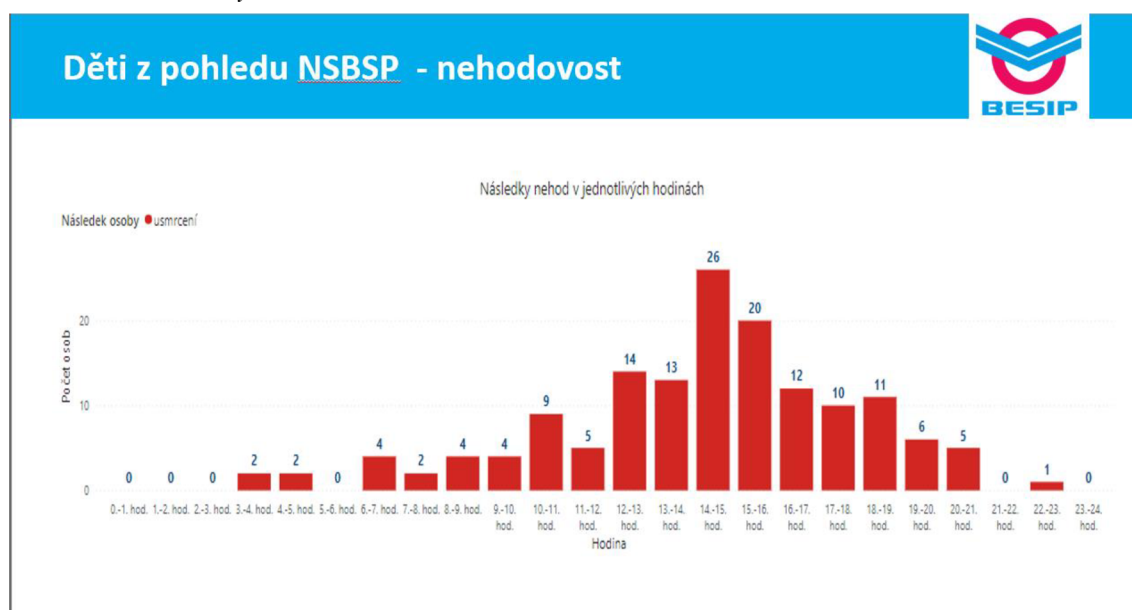
Důležité je klást důraz i na čas, kdy vzniká větší riziko nehodovosti. Jak můžeme vidět v grafu pod textem, tak nejnebezpečnější hodinou v pracovním dni se stává časové rozmezí mezi 14:00-15:00 hodinou odpolední, kdy bylo v roce 2022 usmrceno 26 dětí. Jedná se o čas, kdy většina dětí odchází ze školy, a lidé odjíždějí ze zaměstnání. Provoz je tedy větší než ve večerních hodinách. Čas, kdy nedošlo k žádnému usmrcení v průběhu pracovního dne, je časové rozmezí od 23:00 hodin večerních do 3:00 ranních. V časovém rozmezí mezi 22:00-23:00 došlo k usmrcení jednoho dítěte. V čase 3:00-5:00 zemřely 4 děti.

V dopravní výchově je třeba vzít v úvahu obsahové a formální vývojové rozdíly mezi dětmi. Obtížnost osvojování bezpečného chování v silničním provozu nepopírá význam této pedagogické zásady.²⁸

²⁸ STOJAN, Mojmir et al. Škola a zdraví pro 21. století: Dopravní výchova v RVP pro 2. stupeň ZŠ: Část I.: Obecná analýza s příklady implementace, Brno: MSD s.r.o., Pedagogická fakulta MU, 2008. 120 s. ISBN 978-80-7392-080-7.

Za připomínku stojí také mnoho chyb, kterých se mladý cyklista může dopustit, při jízdě na kole. Je proto potřeba počítat s vyšší pozorností na místech, kde se mohou vyskytovat nejčastěji děti a zamezit tak vážné události. Příkladem takového místa je škola nebo autobusová zastávka.²⁹

Obrázek č. 7 – Nehody dle času



Zdroj: BESIP

²⁹ STOJAN, Mojmir et al. Škola a zdraví pro 21. století: Dopravní výchova v RVP pro 2. stupeň ZŠ: Část I.: Obecná analýza s příklady implementace, Brno: MSD s.r.o., Pedagogická fakulta MU, 2008. 120 s. ISBN 978-80-7392-080-7.

5 Dětská dopravní hřiště

K dopravní výchově dětí jsou používána dětská dopravní hřiště (dále jen DDH), která nejsou zřízena pouze pro školy, ale i pro širokou veřejnost. Dále by chtěl autor podotknout, jak dle jeho názoru důležitá výuka na dopravním hřišti. Děti si zde zkouší samy jízdu v provozu a učí se chápat logiku dopravy.

Dopravní hřiště je plocha, která je učená pro výuku dopravní výchovy žáků základních škol i dětí mimo školu. Po celé České republice je nyní vystavěno více jak 240 DDH, z toho na 177 DDH (podle tematického plánu) probíhá dopoledne výuka pro žáky čtvrtých ročníků a v odpoledních hodinách jsou hřiště zpřístupněna veřejnosti. Ve většině případů tyto hřiště spadají do vlastnictví obcí, některá DDH jsou ve vlastnictví mateřských škol, základních škol, autoškol, DDM (domů dětí a mládeže), městské policie a jiných subjektů včetně těch soukromých (kde je od veřejnosti vybírán poplatek za vstup, který je využíván na údržbu hřiště).

Děti si na DDH vyzkouší simulovaný provoz a poznávají tak lépe dopravní situace, které mohou kdykoliv v běžném provozu nastat. Na DDH na ně čekají různé křižovatky, které mohou být doplněny světelnými signály, mohou si vyzkoušet projíždění kruhovými objezdy, zastavování na přechodech pro chodce, bezpečné přejíždění železničních přejezdů a mnoho dalšího. Jak jsem již uvedla, tato dopravní hřiště jsou skvělým pomocníkem jak pro děti na kole, tak pro chodce. Kola si je možné dovézt vlastní nebo jsou k dispozici k zapůjčení. Bezpečností přilba je na DDH povinná po celou dobu užívání hřiště.

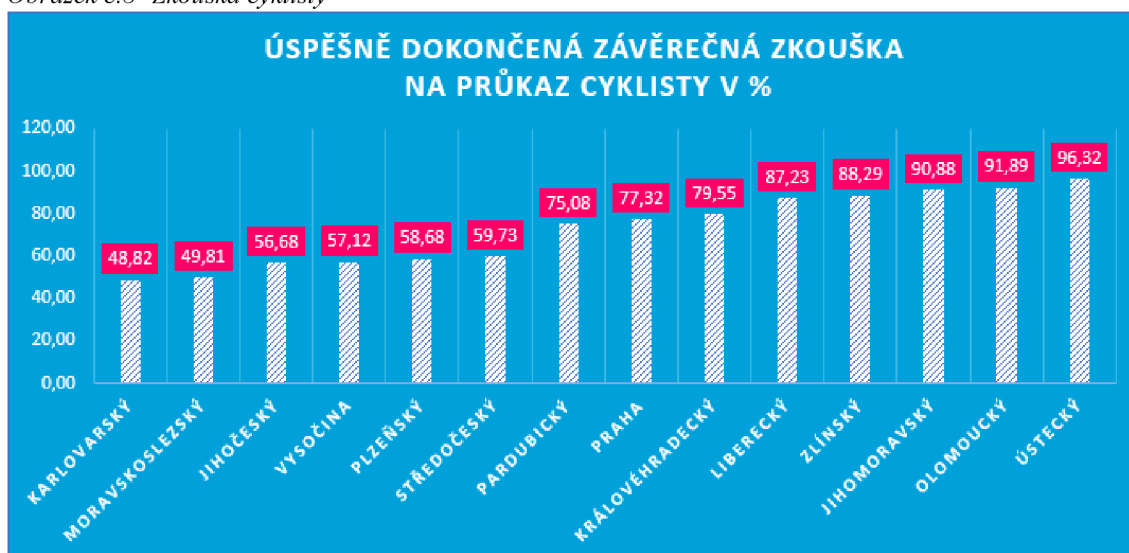
Dětská dopravní hřiště se dělí na dva typy, a to venkovní (která jsou postavena nastálo) a vnitřní (zimní stadion, tělocvičny a další sportovní zařízení). Pokud se jedná o vnitřní prostory, tak fungují na základě domluvy se školou, využívají se, není-li

v blízkosti jiná možnost dopravního hřiště. Výhody tohoto dopravního hřiště je, že ho lze stále měnit na základě potřeby.³⁰

Límová uvádí: „Prostřednictvím výcviku na DDH děti postupně přivykají dopravnímu ruchu, přizpůsobují své chování a jednání požadavkům na plynulost a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Děti tak získávají potřebnou jistotu pro samotný pohyb ve skutečném provozu“³¹

V roce 2006 byl vytvořen Tematický plán dopravní výchovy. Tento plán je vytvořen pro žáky 4. třídy a slouží pro odborný výcvik mladých cyklistů na ZŠ. Žáci 4. ročníku navštěvují DDH, kde s vyučujícím stráví dohromady 15 hodin výuky rozdělené na teoretickou a praktickou výuku.³²

Obrázek č.8 -Zkouška cyklisty



Zdroj: BESIP

³⁰ Ministerstvo dopravy ČR. POZOR na silnicích! Prázdniny končí, začíná škola [online]. 2021 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/POZOR-na-silnicich!-Prazdniny-konci,-zacina-skola?lang=cs-CZ>

³¹ Límová, L. *Teorie dopravní výchovy*. 2006, s. 23.

³² Besip: Kdo jsme. *Besip* [online]. 2022 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>

Obrázek č. 9 – Dětské dopravní hřiště



Zdroj: Vlastní

Obrázek č.10 -Učebna DDH



Zdroj: ZŠ Horní Cerekev

6 Význam BESIPU

BESIP (nebo také BeSiP) byl založen v roce 1967 a funguje jako samostatné oddělení Ministerstva dopravy České republiky. BESIP jako takový, je subjekt bezpečnosti silničního provozu, také expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele. V České republice máme 14 krajských koordinátorů, kteří zastupují jednotlivé kraje. Pro veřejnost připravují různé akce, semináře nebo besedy, kde si mohou lidé procvičit své znalosti o dopravě (BESIP, 2022).

Organizace BESIP společně s Ministerstvem dopravy si připravili pro pedagogy ZŠ sérii seminářů s názvem „*dopravní výchova*“, jejichž hlavním cílem je představení osvědčených postupů při výuce dopravní výchovy. Vyučující získávají informace o tom, jaké metody a formy lze využít ve výuce dopravní výchovy na základních školách. Obdrží i řadu metodických materiálů pro základní školy a družiny, které mohou ihned aplikovat v praxi. Pro žáky prvního stupně základních škol vyhotovil BESIP materiály, pomocí kterých se mohou vzdělávat nejen ve škole, ale i s rodiči doma.

Pro žáky základní školy BESIP připravil pestrý výběr ze soutěží, do kterých se mohou přihlásit. Mezi ně patří i dopravní soutěž Mladý cyklista. Této soutěže se účastní čtyřčlenný tým (dva chlapci a dvě dívky). Týmy soutěží celkem v pěti disciplínách: testy z pravidel silničního provozu, labyrint, jízda po dopravním hřišti, jízda zručnosti a základy poskytování první pomoci.³³

Mezi další akce, které má podporu ministerstva patří:

- Akce Zabezpeč se – máš co ztratit! – Zde se snaží vyzdvihnout užívání bezpečnostních pásů při převážení v autě
- Akce Zviditelní se – U této akce se snaží zdůraznit důležitost v nošení reflexních prvků na oblečení či batohů, protože užití reflexních prvků není nikdy dost
- Akce Cyklistická přilba – Snaží se poukázat na vážnost nošení cyklistické přilby, kterou jsou děti do osmnácti let povinni nosit

³³ Besip: Kdo jsme. *Besip* [online]. 2022 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>

- Akce Velcí pomáhají malým – zaměřují se zde na zvýšení zodpovědnosti u starších žáků. Můžeme se s tím nejčastěji setkat v rodinách u sourozenců.³⁴

³⁴ STOJAN, Mojmír et al. Škola a zdraví 21 : Aktuální otázky dopravní výchovy. Brno: Masarykova univerzita, MSD s.r.o., 2009. 128 s. ISBN 978-80-210-5125-6.

7 První pomoc

K dopravní výchově patří bezesporu první pomoc. Předpokladem tedy je, že na základních školách děti ovládají alespoň základy první pomoci. Aby děti věděly, jak správně reagovat, tak si pro ně učitelé připravují různé hry, pro představu vážnosti situace. Se zdravotní přípravou se děti seznamují už od svých rodičů, kteří je napomínají při banálních situacích. Ať už v kuchyni, na procházce nebo na hřišti. S naukou o zdravotě se děti také už setkávají v mateřských školách, kde se už seznamují s důležitými telefonními čísly, které je budou provázet celý život.³⁵

„Úrazy u dětí a dospívajících jsou nejzávažnější i proto, že mají nejvyšší potenciál ztracených let života.“³⁶

První pomoc se ve školách nevyučuje dostatečně. S výukou první pomoci je to na základních školách obdobné jako s dopravní výchovou. V rámcových vzdělávacích programech je zakotvena, ale roztržena v různých předmětech a záleží na školách, jak ji do svých vzdělávacích programů zapracují³⁷.

První pomoc na ZŠ je zahrnuta v Rámcově vzdělávacím programu (dále jen RVP). RVP je závazné a určuje zařazení vzdělávacích oblastí na 1. stupni a 2. stupni základní školy. První pomoc je zahrnuta ve vzdělávací oblasti Člověk a zdraví. Zdraví je bezesporu jedním z důležitých předpokladů pro spokojený život. Tudiž první pomoc tvoří jednu ze základních priorit základního vzdělávání. V oblasti Člověk a zdraví je realizována první pomoc, kde žáci na ZŠ objevují rizika ohrožující jejich život nejen v mimořádných situacích. Žáci získají dovednosti a znalosti v oblasti chování, které může ovlivnit nejen jejich zdraví, ale i zdraví ostatních. Oblast Člověk a zdraví je realizována ve Výchově ke zdraví, v Přírodopisu a Tělesné výchově v souladu s věkem žáků.³⁸

³⁵ Online. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/o-portalu>. [cit. 20240].

³⁶ STOJAN, M. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*, 2008, s. 34.

³⁷ CARNEIRO, Louiz Carlos. *Preventive traffic education for primary school pupils*. 2024. Our Knowledge Publishing, 2024. ISBN 6207194101

³⁸ ČESKÁ REPUBLIKA. Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. In: . Praha: MŠMT, 2016, ročník 3, číslo 3. Dostupné také z: <https://www.msmt.cz/file/41216/>

Výběr částí z RVP, který je zaměřen na 1. pomoc na 1. stupni ZŠ:

Člověk a jeho svět:

- *„Člověk a jeho svět – domov, škola, město, krajina, region, kraje ČR, naše vlast, Evropa a svět, mapy*
- *Lidé kolem nás – rodina, soužití lidí, chování lidí, kultura, základní globální problémy*
- *Rozmanitost přírody – látky a jejich vlastnosti, voda, vzduch, nerosty, horniny, půda, vesmír, ochrana přírody našim chováním, hrozby v přírodě*
- *Člověk a jeho zdraví – lidské tělo, péče o zdraví, partnerství, manželství, rodičovství, základy sexuální výchovy, návykové látky, závislosti a zdraví, osobní bezpečí, krizové situace, přivolání pomoci v případě ohrožení zdraví, mimořádné události a rizika ohrožení³⁹“*

Tělesná výchova:

- *„Činnosti ovlivňující zdraví – význam pohybu pro zdraví, příprava organismu, zdravotně zaměřené činnosti, hygiena při TV, bezpečnost při pohybových činnostech*
- *Činnosti ovlivňující úroveň pohybových dovedností – pohybové hry, základy gymnastiky, atletiky a sportovních her, turistika a pobyt v přírodě, plavání*
- *Činnosti podporující pohybové učení – komunikace v TV, organizace, zásady jednání a chování, pravidla zjednodušených a osvojovaných pohybových činností, měření a posuzování pohybových dovedností.“⁴⁰*

Výběr částí z RVP, který je zaměřen na 1. pomoc na 2. stupni ZŠ:

³⁹ ČESKÁ REPUBLIKA. Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. In: . Praha: MŠMT, 2016, ročník 3, číslo 3. Dostupné také z: <https://www.msmt.cz/file/41216/>

⁴⁰ ČESKÁ REPUBLIKA. Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. In: . Praha: MŠMT, 2016, ročník 3, číslo 3. Dostupné také z: <https://www.msmt.cz/file/41216/>

Přírodopis:

- *„Obecná biologie – vznik a vývoj života a jeho rozmanitost, význam a projevy, základní struktura života, význam a zásady třídění organismů, dědičnost a proměnlivost organismů,*
- *Biologie živočichů – stavba těla a funkce jednotlivých částí těla, vývoj, vývin, ochrana, projevy chování,*
- *Biologie člověka – anatomie, fyziologie, nemoci, úrazy, prevence, životní styl“⁴¹*

Výchova ke zdraví:

- *„Vztahy mezi lidmi a formy soužití – vztahy ve dvojici, pravidla soužití v prostředí komunity*
- *Změny v životě člověka a jejich reflexe – dětství, puberta, dospívání, sexuální dospívání a reprodukční zdraví*
- *Zdravý způsob života a péče o zdraví – výživa a zdraví, vnější a vnitřní vlivy prostředí na zdraví, tělesná a duševní hygiena, ochrana před přenosnými i nepřenositelnými chronickými chorobami*
- *Osobnostní a sociální rozvoj – sebepojetí a sebepoznání, seberegulace, vlastní organizace činností a chování, psychohygiena, mezilidské vztahy“⁴²*

Tělesná výchova

- *Činnosti ovlivňující zdraví – význam pohybu pro zdraví, hygiena a bezpečnost při pohybových činnostech*
- *Činnosti ovlivňující úroveň pohybových dovedností – pohybové hry, gymnastika, atletika, estetické a kondiční formy cvičení s hudbou a*

⁴¹ ČESKÁ REPUBLIKA. Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. In: . Praha: MŠMT, 2016, ročník 3, číslo 3. Dostupné také z: <https://www.msmt.cz/file/41216/>

⁴² ČESKÁ REPUBLIKA. Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. In: . Praha: MŠMT, 2016, ročník 3, číslo 3. Dostupné také z: <https://www.msmt.cz/file/41216/>

rytmických doprovodem, úpoly, sportovní hry, turistika a pobyt v přírodě, plavání, lyžování. ⁴³

Nejen v rámci výuky se děti mohou věnovat praktickému nácviku první pomoci. V průběhu školního roku mají vyučující možnost vzít děti na DDH, kde si mohou vyzkoušet první pomoc v praxi. Venkovním prostředím je právě nejvíce podobné tomu reálnému a je zde možné si nacvičit celou situaci, od zajištění nehody, přivolání (podle vážnosti stavu) složek integrovaného záchranného sboru (dále jen IZS), až po transport raněného do nemocnice⁴⁴.

První pomoc je vlastně soubor jednoduchých a rozumových operací, jimž můžeme zachránit život. Poskytnutí první pomoci je povinnost uložená zákonem, proto je potřeba, aby každé dítě, či dospělý člověk zvládl ať už poskytnout první pomoc nebo ji přivolat.

Existují telefonní čísla, která jsou určena pro ohlášení událostí, které ohrožují nejen naše zdraví a život, ale i bezpečnost a život. Tyto tísňové linky fungují nepřetržitě a nejsou zpoplatněné. Pro přivolání první pomoci je nutná znalost telefonních čísel vybraných složek IZS:

- Policie České republiky – 158.
- Zdravotnická záchranná služba – 155.
- Hasičský záchranný sbor České republiky – 150.

Ačkoliv jsou nám tato telefonní čísla vštěpována od malička, stres a krizová situace na mnohé z nás působí tak, že si mnohdy nemůžeme vzpomenout. Děti si mohou snadno tato čísla zapamatovat pomocí mnemotechnických pomůcek například:

- 158 Policie končí 8 a ta má tvar policejních pout
- 150 Hasiči končí 0 a vypadá jak rybníček
- 155 Záchraná služba končí 5 a evokuje bolavé nafouknuté břicho nebo osobu připoutanou k vozičku⁴⁵

⁴³ ČESKÁ REPUBLIKA. Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. In: . Praha: MŠMT, 2016, ročník 3, číslo 3. Dostupné také z: <https://www.msmt.cz/file/41216/>

⁴⁴ Online. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/o-portalu>. [cit. 20240].

⁴⁵ Policii ČR: Policie České republiky. *Policie ČR* [online]. 2023 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

Mimo výše uvedená telefonní čísla existuje ještě linka 112, která představuje centrální dispečink integrovaného záchranného systému. Uvedené telefonní číslo 112 slouží také pro možnost přivolání všech bezpečnostních složek v případě například dopravní nehody.⁴⁶

⁴⁶ BERNATOVÁ, Eva. *První nemoc není nehoda*. IV - nakladatelství, 2017

8 Policie České republiky

Policie České republiky (dále jen PČR) je jednotný bezpečnostní ozbrojený sbor, který se řídí podle vydaného zákona o Policii ČR č. 273/2008 Sb. Policie České republiky spadá pod ministerstvo vnitra⁴⁷

Mezi hlavní úkoly policie patří: ochrana majetku, bezpečnosti osob, předcházení trestní činnosti a chrání veřejný pořádek. Policie je rozdělena do několika základních policejních složek, a to pořádková policie, dopravní policie, cizinecké policie a kriminální policie a vyšetřování. Dále se zabývá úkoly trestního řádu, předpisy Evropských společenství a mezinárodními smlouvami. Vše výše uvedené je součástí právního řádu České republiky. PČR je tvořena z policejního prezidia, krajského ředitelství a útvary s celostátní působností, jakou je například: letecká služba, pyrotechnická služba, útvary rychlého nasazení a další.⁴⁸

V roce 2023 Policie České republiky šetřila 94 945 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 455 osob usmrceno, 1 751 osob zraněno těžce a 23 936 osob zraněno lehce. Počet osob usmrcených při nehodách za rok 2023 byl v období od roku 1961, od něhož policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti, druhý nejnižší (nejméně usmrcených bylo vykázáno v roce 2022). Počet těžce zraněných osob při nehodách byl za rok 2023 třetí nejnižší. Ve věku 10–15 let nezemřelo v důsledku dopravní nehody žádné z dětí. Vzhledem k nízkému věku dětí, není počet úmrtí pod 10 let uváděn. Příložený graf ukazuje počet osob usmrcených při dopravních nehodách od roku 2013 do roku 2023. Počet osob usmrcených při nehodách od roku 2013 do současnosti má klesající tendenci ale i přesto je potřeba se dopravní výchovou zabývat.⁴⁹

⁴⁷ Policie ČR. Online. Zákony pro lidi. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>. [cit. 2024-04-05].

⁴⁸ Policii ČR: Policie České republiky. Policie ČR [online]. 2023 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

⁴⁹ Policii ČR: Policie České republiky. Policie ČR [online]. 2023 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

Graf č. 1 -Počet dopravních nehod

2013	583
2014	629
2015	660
2016	545
2017	502
2018	565
2019	547
2020	460
2021	470
2022	454
2023	455

Zdroj: PČR

Kromě výše zmíněného, PČR pořádá a podporuje různé kampaně, které by měli pomoci chodcům a ostatním účastníkům silničního provozu. Mezi takové patří projekt: Zebra se za tebe nerozhlédne, Ajaxův zápisník (pro děti 2. třídy základních škol) a Na kole jen s přilbou.

Projekt Zebra se za tebe nerozhlédne

Jak jsem již výše uvedla, tento preventivní projekt se zabývá chodci a ostatními účastníky silničního provozu. Tato akce je realizovaná policejním prezidiem České republiky již od roku 2007. Pořádá se dvakrát za rok a trvá celý jeden týden. Projekt můžeme zaregistrovat na začátku školního roku a začátkem druhého pololetí. Preventivní projekt "Zebra se za Tebe nerozhlédne!" je realizován ve spolupráci se Zdravotní

pojišťovnou Ministerstva vnitra České republiky a BESIP Ministerstva dopravy České republiky.⁵⁰

Cílem tohoto projektu je snaha přimět řidiče zastavit na přechodu pro chodce. Žáci v doprovodu svých pedagogů a PČR odměňují řidiče na silnici. Pokud na přechodu zastaví a umožní jim přechod, dostanou od žáků samolepku se slovy „Děkuji“, pokud řidič nezastaví, dostanou letáček se zákonnými ustanovení pro ochranu chodců.⁵¹

Ajaxův zápisník

Jedná se o preventivní projekt, jehož cílem je zvyšovat právní vědomí u dětí mladšího školního věku. V zápisnících jsou rozebrána dopravní pravidla, podpora vlastní bezpečí a děti jsou také seznámeny, jak předcházet patologickým jevům jako je šikana, alkohol, drogy atd.

Dětskou příručkou děti doprovází pes Ajax, který je seznamuje především s činností policisty a se správným chováním v blízkosti silničního provozu. Zápisník je rozdělen do deseti měsíců (odpovídá délce školního roku – začíná v září a končí měsícem červnem). Pro děti jsou zde připraveny různé úkoly, které mohou plnit po vyučování se svými spolužáky nebo doma se svými rodiči, kteří jim mohou být nápomocni.

Na kole jen s přilbou

Cílem projektu je přispět ke snížení úrazů cyklistů, zejména těch se závažnými následky na zdraví. Poukazuje hlavně na ty nejmladší cyklisty, kterým je stanovena povinnost nasazení cyklistické přilby před tím, než zahájí jízdu na kole. S touto akcí je spojena také povinná a doporučená výbava kola, kterou by si měl zvládnout zkontrolovat každý cyklista sám. Pokud to není v jeho silách nebát se požádat o pomoc staršího sourozence nebo rodičů. Může jít o dotažení brzd nebo odstranění ostrých předmětů, které musejí být z jízdniho kola neprodleně odstraněny. Na kole jen s přilbou probíhá v ČR již

⁵⁰ Policii ČR: Policie České republiky. *Policie ČR* [online]. 2023 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

⁵¹ STOJAN, Mojmir et al. *Škola a zdraví 21 : Aktuální otázky dopravní výchovy*. Brno: Masarykova univerzita, MSD s.r.o., 2009. 128 s. ISBN 978-80-210-5125-6.

jedenáctým rokem a je dostupná pro každou rodinu s dětmi, kteří zvažují jak užitečně strávit volné odpoledne.⁵²

⁵² Policii ČR: Policie České republiky. *Policie ČR* [online]. 2023 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

9 Empirická část

V empirické (praktické) části bude autorka vycházet z teoretických podkladů řešené problematiky, která je v této bakalářské práci zpracována. Po provedení literární rešerše byly získány informace potřebné pro zpracování této bakalářské práce. Autorka čerpala z dostupné literatury, internetových zdrojů a platné legislativy. Po zpracování teoretické části byl proveden kvalitativní výzkum pro část praktickou.

Cílem bakalářské práce bylo zjistit stav dopravní výchovy na vybrané základní škole. Metoda v této části je kvalitativní výzkum, rozhovor, který měl za cíl získat informace vztahující se k tomu, jaký je stav dopravní výchovy na vybrané ZŠ. Pro přehlednější zjištění dané problematiky byly stanoveny otázky pro strukturovaný rozhovor, který byl proveden s vyučujícími 1. a 2. stupně ZŠ Horní Cerekev. Rozhovor byl nahrán na mobilní zařízení a přepsán. Dotazník byl sestaven z 10 otevřených otázek. Každá z položených otázek zjišťuje informace o realizaci dopravní výchovy na vybrané základní škole. Kvalitativní výzkum je anonymní, tudíž není možné přiřadit určité informace ke konkrétním vyučujícím. ZŠ v Horní Cerekvi je malá základní škola, kterou navštěvuje 211 žáků a vyučuje zde 13 učitelů.

9.1 Výsledky kvalitativního výzkumu

K provedení vlastního šetření bakalářské práce byla záměrně vybrána ZŠ v Horní Cerekvi. Základní škola v Horní Cerekvi je autorce velmi blízká, a to z toho důvodu, že na škole studovala a absolvovala zde praxi při studiu na Vyšší odborné škole. Autorka se zajímala o to, jak se změnila a posunula výuka DV od doby, kdy školu sama navštěvovala.

Uvedené výsledky kvalitativního výzkumu jsou uvedeny anonymně, nejsou uváděna konkrétní jména a vyučující jsou označováni jako U1-U8. V rozhovoru bylo dotazováno celkem osm učitelů. Čtyři učitelé z prvního stupně a čtyři z druhého stupně. Výsledky vyplývající z kvalitativního výzkumu, který byl proveden pomocí strukturovaného rozhovoru, jsou následující:

Otázka č. 1 zněla: Jak dlouho vykonáváte pozici učitelky?

Oslovené vyučující na prvním a druhém stupni základní školy v Horní Cerekvi mají dlouholetou praxi, a to v rozmezí od patnácti do dvaceti pěti let v oblasti školství a vzdělávání. Lze je tedy považovat za zkušené pedagogy.

Otázka č. 2 zněla: Který ročníky nejvíce obsahují DV?

Vyučující se shodli, že nejvíce je DV obsažena ve čtvrtém ročníku základní školy. Pouze vyučující na druhém stupni si nebyli jistí, v jakém ročníku prvního stupně je DV nejvíce obsažena. Jeden z vyučujících uvedl: „*Asi teda šest, sedm.*“ Druhý z vyučujících uvedl: „*Myslím si, že nejvíce DV je ve čtvrté třídě, ale tam jsem nikdy DV neučila. Na druhém stupni je to pak asi šestá a sedmá třída.*“

U5 uvádí: „*Nejvíce se dopravní výchově věnujeme ve čtvrtém ročníku. Ale bohužel pouze okrajově. Myslím si, že by si dopravní výchova zasloužila daleko více pozornosti. A zařazovali i praktické ukázky, protože tak, si to ty děti nejlépe zapamatují. I když se okrajově zmiňujeme už v nižších ročnících. Ale ty děti stejně nic neví.*“

U6 odpovídá: „*Tak nejvíce dopravní výchovy je bez pochyby na prvním stupni. Ale tady u nás na druhém stupni je to spíš o tom, jaký má k tomu vyučující přístup. Jako jednou do roka tu probíhá soutěž mladého cyklisty, ale jak jsem už uvedla, účastní se této akce pouze děti prvního stupně.*“

U7: „*Dopravní výchovu mají děti nejvíce na prvním stupni. Pak je to navazující a to ve třídách pět až sedm. Dopravní výchova u nás na základce se bohužel moc nevyučuje, samozřejmě kromě prvního stupně.*“

U8 také odpovídá: „*Nejvíce asi pátá, šestá a někdy i osmá, jinak hodně záleží. Záleží i na rozložení třídy a i na pedagogovi, zda to promítne v učivu nebo jestli na to naváže.*“

Odpovědi vyučujících na tuto otázku byly velice stručné a více je nerozebírali. Z odpovědí dvou vyučujících vyplývá, že by si přáli do výuky zařadit více praktických ukázek, které jsou pro děti v mladším školním věku důležité.

Otázka č. 3 zněla: V jakém hodinovém rozsahu probíhá DV a co je jejím obsahem?

U1 uvedl: „*Tak my dopravní výchovu jako předmět nemáme, takže je to v rámci prvouky a přírodovědy. Vlastně od první do pátý třídy a samozřejmě se nejvíce řeší bezpečnost, jak na chodníku, jak se oblíkat, jak chodit, jak chodit, když jdou v menším počtu, když jsou ve skupince. Pak se tam objevují samozřejmě nějaký značky, nějaký dopravní situace a pak hlavně ve čtvrté třídě se to hodně věnuje cyklistům.*“

Další učitelka z prvního stupně: „*Obsahem jsou hlavně dopravní značky, základní a orientace v dopravních situacích. Vybavenost kola, správná vybavenost kola a časová dotace by tam mohla být teoreticky deset hodin ve škole plus dopravní hřiště vlastně. To je výuka na dopravním hřišti a to nedokážu přesně odhadnout ten časový rozsah.*“

Podobně odpovídali i ostatní dotazovaní učitelé. Vyučující ze druhého stupně uvedli: „*Dopravní výchova je součástí výuky občanky nebo rodinky a myslím se, že to je tak, jak bych to měla říct jedna hodina za měsíc.*“

Jeden z vyučujících dodává: „*...proto se snažím dopravní výchovu zařazovat do běžné výuky jako je prvouka, tělocvik, dokonce i hudební a výtvarná výchova.*“ Další učitel také odpovídá: „*Tak tady na druhém stupni je to zhruba jedna až dvě hodiny za měsíc? Je to málo, ale on spíš není prostor kdy to s těmi dětmi probírat.*“

Z odpovědí vyučujících je patrné, že na 1. stupni vybrané ZŠ je věnováno DV daleko více pozornosti, než 2. stupni, kde se dopravní výchově věnují opravdu pouze okrajově a s dětmi jsou probírána jiná témata.

Otázka č. 4 zněla: Probíhá ve škole praktická část DV? Pokud ano, jak často a v jakém rozpětí?

Touto otázkou byli vyučující 1. a 2. stupně zaskočeni. Shodně odpovídali, že praktická část DV probíhá pouze na dopravním hřišti, a to ve čtvrtém ročníku, kdy děti v rámci dopravní výchovy navštěvují DDH v Pelhřimově. Následně odpovídali, že jednou za rok probíhá jízda zručnosti. „*Čtvrtáci, pátáci mají vždycky připravenou jakoby stezku, jízdu zručnosti a já mám teda pocit, že se jezdí od trojky dál s tím, že se na tu soutěž jezdí od deseti let. Takže čtyřka pětka za první stupeň, a to je deset, až dvanáct let je první kategorie a pak dvanáct až šestnáct. Takže to je vlastně jediná taková praktická část, kdy teda oni jedou tu jízdu zručnosti plus se plní ty testy. Tím se jakoby připravují.*“

Jeden z vyučujících uvádí: „*Probíhá. Jednou za rok je jízda zručnosti, ale za mě je to dost málo. Jen jak jsme malý město, tak u nás nejsou žádné dopravní hřiště a musíme dojíždět, což je dost časově náročné*“

Další z vyučujících uvádí: „*Tím se myslí extra něco? Protože máme jako dopravní soutěž, je zvlášť, ale tomu předchází samozřejmě příprava na to vyučování nebo během těch hodin prvouky. S tím, že asi je tady trošku takový rozpětí, že záleží na učitelce, a i na složení třídy kolik hodin je potřeba, aby to většina pochopila.*“

U5 dodává: „*No, bohužel ne v takové formě, jak bych si představoval. Jako dělá se tady jednou ročně jízda zručnosti na kolech. Pak ty nejlepší děcka postupují do okresního kola. Zároveň vyplňují i testy, které jsou součástí této soutěže. Ale nic extra navíc neděláme.*“

Z odpovědí U1 – U7 je patrné, že se praktická část DV ve škole nevyučuje a je jí věnováno pouze okrajové množství času. Záleží i na složení třídy, vyučujícím v dané třídě a počtu dětí.

Otázka č. 5 zněla: Ve kterých předmětech se nejčastěji vyskytuje dopravní výchova?

Vyučující uvedli předměty, které autorka zmiňovala již v teoretické části. Uváděli předměty jako rodinka, občanka, prvouka, přírodopis, výchova ke zdraví a výchovu k občanství. U2 uvedl: *„Je to prvouka a přírodověda s tím že se jedná o oblast člověka a jeho svět, to s dětmi probíráme hlavně v té třetí třídě. A někdy si vezmeme i jako čítanku nějakou pěknou knížku od Besipu co máme a tím se vlastně taky učí.“*

Dále U2 uvádí: *„Bohužel na DV není dostatek času. Protože prostě musíte probrat spoustu dalšího učiva. Bylo by super mít třeba ještě hodinu navíc, ale nemyslím si, že by to bylo dobré. Už teď je na ty děti vyvíjen dost velký tlak“*

U1 dodává: *„Třeba v prvouce to mít budeme a na začátku roku dostali tady to od toho BESIPU Ferda v autoškole. Takže až se naučí počítat a písmena, tak si vezmeme i jako součást češtiny, že to budeme mít i jako čtení s porozuměním, že propojíme dva předměty dohromady. Nebraly si to děti domů, nechaly si to tady ve škole, protože je to hezky zpracovaný.“*

Vyučující se shodli v tom, že na DV není ve škole dostatek prostoru, a to z důvodu množství dalšího učiva. U5 doplňuje: *„Protože na to nezbývá čas. Protože musíme obsáhnout velké množství učiva. Ale určitě by si zasloužila daleko více času a prostoru.“* Svou odpovědí potvrzuje to, co jeho kolegové. Na DV není v průběhu vyučování dostatek prostoru.

U7 uvedl: *„Je to prvouka a přírodověda s tím že se jedná o oblast člověka a jeho svět, s tím, že se zase jedná o ty třídy na prvním stupni. Tady, to je zhruba občanka, kterou mají ty děcka jednou týdně.“* Dále někteří z vyučujících propojí DV v rámci mezipředmětových vztahů, ale nedostatek času vnímá stejně jako ostatní vyučující.

Otázka č. 6 zněla: Mají děti možnost účastnit se dopravních soutěží/projektů? Případně jakých?

Stejně jako v předchozích otázkách odpovídají vyučující téměř shodně. Uvádí, že se žáci vybrané ZŠ účastní Dopravní soutěže, která je pořádána DDM Pelhřimov. U1 – U4 zmiňují i soutěž mladého cyklisty, který se týká dětí starších deseti let: *„Tak je to dopravní soutěž mladých cyklistů, a to je to na co se vlastně připravujeme, ta čtyřka pětka. Že tady jedou tu jízdu zručnosti, pak udělají testy. Myslím, že je to okresní kolo v Pelhřimově kolo tuším. A jedou první tři, co uspějí tady.“* Dále vyučující vyzdvihují DDH v Pelhřimově,

kam jezdí s dětmi ve 4. a 5. třídě. Vyučující zmiňují i testy, které s dětmi v rámci DV plní.

U6 také uvádí: „*Máme dopravní soutěž, kterou pořádá vlastně dům dětí a mládeže Pelhřimov s tím, že my pořádáme školní kolo pro všechny žáky a tuším, že od té čtvrté třídy od těch deseti let, kdy oni můžou jezdit samy na kole. Starší děti pouze pomáhají s přípravou té jízdy zručnosti.*“

U7: „*Jak říkám, to je ta dopravní soutěž jak jsem prve říkala. Tady se nic jiného nekoná.*“
Z odpovědi opět vychází, že DV není věnováno dostatek času a prostoru, kterou by si zasloužila.

Otázka č. 7 zněla: Jaká je úspěšnost žáků při získávání průkazu mladého cyklisty?

Na tuto otázku odpovídali pouze vyučující z prvního stupně. Jeden z vyučujících uvádí: „*Zhruba úspěšnost, já bych to viděla zhruba na padesát procent. Jinak je to s nimi bída.*“

U2 uvádí: „*Mám v hlavě ty svoje děti před tím a pamatuju si, bylo to nějakých sedmdesát procent. Jako úplně všichni to neudělali. Protože největší kámen úrazu, jsou ty dopravní předpisy, ale setkáváme se i s tou špatnou obratností, se špatnou motorikou, že neumí jezdit ani na kole. I s tím už jsme se setkali.*“ U3 dodal: „*Je fakt, že když ty děti pozoruješ na těch kolech, tak se vlastně není ani čemu divit.*“

U4 odpověděla: „*Tak úplně všichni to ještě nedali, co si pamatuju. Myslím si, že je to většinou tak půl na půl. Ale v případech, že to ty děti nezvládnou, většinou jde o ty znalostní testy. Tak dostanu od instruktorů průkazky a děti si mohou test znovu napsat ve škole. Aby je získaly. Pokud se jim ani tentokrát nepodaří napsat test, kartičku zkrátka nedostanou.*“

Vyučující U5 uvádí: „*Ty jo. To nedokážu takhle úplně říct, ale myslím si, že je to tak padesát procent. Asi stojí za zamyšlení, čím to je. Ale dříve byla větší úspěšnost. Většinou to udělali všichni.*“ Vyučující vidí problém nejen v předpisech, pravidlech a značkách, ale i v oblasti motoriky a také s tím, že některé z dětí neumí na prvním stupni jezdit na kole.

Otázka č. 8 zněla: Jak jste byl/a proškolená na výuku DV?

Ani jeden z vyučujících, se kterým probíhal kvalitativní rozhovor, nebyl proškolen na výuku DV. Je potřeba zmínit, že s DV výchovou se setkávají na vysokých školách v rámci studia. Jeden z vyučujících uvedl: *„Jenom z těch map, co naposílají k těm dopravním soutěžím.“* Následně na to reaguje jiná učitelka: *„Jé vždyť jsem byla na školení od besipu s tebou!“* Poukazuje na svou kolegyni.

Další z vyučujících dodává: *„Počítá se autoškola? Asi ne, že? Nikdy jsem se nezúčastnila žádného školení, které se týká dopravní výchovy, kromě teda té autoškoly. Ale asi by mě to i zajímalo...“*

Je otázkou, zda by neměl předmět dopravní výchova zařazena do vysokoškolského studia jako samostatný předmět. Protože dle odpovědí respondentů nebyl nikdo z nich proškolen na výuku dopravní výchovu. Pouze někteří z respondentů zmiňují, že se s dopravní výchovou setkali okrajově v rámci vyučování na vysoké škole.

Otázka č. 9 zněla: Domníváte se, že je potřeba zařadit DV jako samostatný předmět na ZŠ, nebo je jeho výuka v rámci hodin a mezipředmětových vztahů dostačující?

Při otázce autorce bylo jasné, kam odpovědi respondentů budou směřovat. U1 – U4 se shodli, že by se na DV měla především podílet rodina, která je stejně jako škola zodpovědná za vzdělání svých dětí. U 1: *„Já si myslím, že to v rámci té výuky stačí, ale že by se na to určitě měli co nejvíce zaměřit i doma rodiče, protože s rodiči zažívají nejvíce těch situací, ať už když spolu chodí na procházky nebo při jízdě v autě.“*

U6 uvádí: *No pokud se budeme bavit o tom druhém stupni, tak jako předmět, to bych si určitě nemyslela, ale určitě možná by tam měl být, v rámci té občanky nebo té rodinky větší rozsah. Než je tomu zkrátka dnes.*

U8 dodává: *„Samostatný předmět určitě ne, protože ty děti takhle toho mají už dost, a hlavně dopravní výchova, to je všeobecné vzdělání člověka a já zastávám názor, že rodič je zodpovědný za výchovu, vzdělání a zdraví. Tudiž rodič by měl být ten první, co seznamuje dítě s dopravní výchovou. My jsme jenom nástroj a ukazujeme, co všechno by měly umět.“* V podobném duchu odpovídají i ostatní vyučující.

Rodina by tedy měla spolupracovat se školou a doplňovat informace, které dítě získá při výuce. Rodina by měla být primárním zdrojem informací v oblasti dopravní výchovy.

Otázka č. 10 zněla: Využíváte programy BESIPu či exkurze na dopravním hřišti?

Po tom, co učitelé z vybrané základní školy zodpověděli všechny výše uvedené otázky, tak autorce bylo zcela do jisté míry jasné, kam budou respondenti svými odpověďmi směřovat.

U1 uvádí: „*V současné době využíváme dopravní hřiště pouze v těch třetích ročnících, kdy tam děti jezdí na tu simulační jízdu v dopravě. A do toho patří i získávání toho průkazu cyklisty. Jinak od besipu nic jiného nemáme.*“ U1 – U4 se shodují.

U6 uvádí: „*Doposud jsme tu měli prezentace od besipu snad minimálně. Spíš k nám chodí dělat přednášky pro děti policajti, jak správně jezdit na kole po silnici, vybavení cyklisty a podobně no. Jinak jízdu na dopravním hřišti se účastní zase děti na prvním stupni.*“

Další z vyučujících dodává: „*Řekla bych, že přednášku budou mít děti na tom dopravním hřišti. Takže se budeme zase bavit o tom prvním stupni. Ono je to vlastně i spojený s tou praktickou částí a to jízde na tom kole.*“ U8 dodává: „*Je vlastně fakt, že tady, co si pedagog neodučí, v rámci toho vzdělávacího programu, tak tu nic moc jako dopravní výchova pro starší děti není.*“

Podle výpovědi učitelů, je zcela patrné, že zkoumaná základní škola pouze minimálně využívá programy od BESIPu. Na dopravní hřiště děti jezdí pouze ve třetí třídě, jak zmiňuje jedna z dotazovaných.

10 Diskuze

Cílem bakalářské práce bylo zjistit stav dopravní výchovy na základní škole. Z uvedeného kvalitativního výzkumu jasně vyplynulo, že výuka dopravní výchovy na vybrané základní škole je nedostatečná. Ačkoliv je dopravní výchova součástí RVP a je nastíněna v různých předmětech jako je prvouka, tělesná výchova, český jazyk, výchova ke zdraví, výchova k občanství, přírodověda a tělesná výchova, tak dopravní výchově není věnována dostatečná pozornost a je probírána pouze okrajově.

Každé školské zařízení má volnou ruku v tom, jak výuku dopravní výchovy zařadí do svých osnov, ale dle autorčiny názoru a názoru některých vyučujících z vybrané základní školy by se dopravní výchově mělo věnovat více času a prostoru, než je tomu doposud a to především praktickému nácviku a simulaci v každodenních situacích, které mohou děti během silničního provozu potkat.

Na druhém stupni vybrané základní školy si během rozhovoru nebyli vyučující úplně jisti, jaké předměty se dopravní výchově věnují. Právě starší žáci by s touto problematikou měli být seznámeni daleko lépe, než žáci prvního stupně, a to z toho důvodu, že jsou děti daleko více samostatnější a do běžného provozu se dostávají daleko častěji než žáci prvního stupně. Pokud by měl autor poukázat i na otázku poukazující na možnost účastnit se na dopravních soutěžích, tak podle výpovědi učitelů, žáci druhého stupně nemají skoro žádnou možnost účastnit se žádných akcí.

Na vybrané základní škole autorka během studia na VOŠ absolvovala praxi. Součástí praxe byly přednášky o dopravě a na závěr každé přednášky s dětmi proběhl dopravně znalostní test. Velkým překvapením pro autorku bylo právě to, že děti na druhém stupni neznají základy o pohybu na silničních komunikacích, chování v silničním provozu, značky a další věci, které jsou součástí dopravní výchovy. Díky tomuto poznatku autorku přivedl zajímavý podnět na téma své bakalářské práce, kde bude zkoumat právě znalost dětí na uvedené škole

Autorka se domnívá, že menší úroveň dopravní výchovy je dána nekvalitní a nesouvislou výukou nejen na základních školách, ale i ostatních stupních vzdělávání. Dopravní výchova by měla být vyučována především prakticky a zařadit ji více do předmětu tělesná výchova, kde by vyučující mohli využít hřiště a tělocvičny a nasimulovat dopravní hřiště pro výuku dopravních situací, se kterými se děti mohou setkat v běžném životě. Aby bylo možné propojit dopravní výchovu i s druhým stupněm,

tak pořádat více cyklistických třídních výletů. Kde by si děti osvojily důležitá pravidla v dopravě při odbočování, zastavení na vhodném místě nebo čtení z dopravních značení.

Z kvalitativního výzkumu vyplývá, že dopravní výchova není pouze otázkou základní školy, ale na dopravní výchově by se měla podílet i rodina. Dle autorčiny názoru bude vždy nezbytné, aby se rodina o tuto problematiku zajímala a spolupracovala se školou. Rodičům dětí by mělo být neustále připomínáno, aby neopomíjeli výchovu i v této oblasti a snažili se více propojovat děti s dopravou. Ideálním příkladem pro nejmenší je cesta do školy autem. Kde rodiče by měli děti neustále napomínat, jak vystupovat z vozidla. Pokud dítě bude chodit do školy pěšky, tak projít si společně cestu a vysvětlit dítěti proč musí před užitím přechodu pro chodce zastavit na bezpečném místě a minimálně třikrát se rozhlédnout. Že musí sledovat situaci na silnici, protože i řidič může být za volantem nebezpečný. Děti z druhého stupně se pohybují v dopravě častěji, než jejich mladší vrstevníci a i tady je důležité napomínání, aby užívali cyklistickou helmu, bez které by neměli vyjet. Aby byly děti více pod dozorem, tak jak už autorka uvedla v doporučení pro učitele, bylo by dobré ze strany rodičů brát děti na cyklistické výlety. Zkoušet jejich znalost a procvičovat třeba významy dopravních značek a reakci na různé dopravní situace, do kterých se mohou snadno dostat.

Stojí i za zmínku zdravotní příprava, která do dopravní výchovy náležitě patří. Autorka by si dovolila zmínit, že je si vědoma vyvíjecího tlaku na žáky, ale byla by potřeba zařadit i základní znalosti zdravotní výchovy. Propojit tuto problematiku třeba s tělesnou výukou, kde by si děti mohly vyzkoušet manipulaci s raněným a přivolání záchranné služby. Hudební výchova, by byla skvělá pro naučení rytmu při masáži srdce. Učitelé dětem mohou představit hned několik písniček, které by si děti snadno zapamatovaly. Autorka věří, že toto praktické vysvětlení, by bylo pro děti mnohem zábavnější a zajímavější metoda než pouhý výklad od učitele. A to v případě zdravotní přípravy, tak dopravní výchovy.

Jako jedno z dalších postřehů autorky je, že by se mělo více dbát na proškolení učitelů, kteří se podílí na výuce dopravní výchovy na prvním stupni, kde je jí potřeba nejvíce, a více děti prakticky seznamovat s dopravou, která se stává součástí jejich dennodenního života. Většina pedagogů na vybrané základní škole má vzdělání o dopravní výchově jen minimální, a to, jak už autorka uvedla je nedostačující.

Pro zlepšení a změnu této situace by bylo potřeba propracovanějšího systému dopravní výchovy na školách a propojit různé projekty, které jsou spojené s dopravní výchovou a mohli by být realizovány nejen státními, ale i nestátními subjekty. Ačkoliv průzkum pro tuto bakalářskou práci autorka realizovala pouze na jedné základní škole, je přesvědčena, že podobným způsobem probíhá výuka i na jiných základních školách. Autorka věří, že propracovanější systém dopravní výchovy ve školských zařízeních za podpory ostatních institucí by pomohl pro budoucí chování dětí v silničním a běžném provozu.

Závěr

V dnešní době, kdy si každý z nás snaží usnadnit život pomocí nejrůznějších technologií, dochází paradoxně ke stereotypu všedních dnů. Uspěchaný způsob života a stereotyp mohou vést až ke katastrofálním následkům, a to nejen v běžném životě, ale především v dopravě. Každý den slyšíme z médií o dopravních nehodách, nad kterými se málokdo z nás pozastaví a bereme je jako běžnou součást našich životů. Ztrácíme soucit, který se probudí až po tom, kdy jsme my, nebo naši blízcí součástí nešťastné události.

Celá společnost by se měla nad závažností tohoto problému zamyslet, zpomalit a učinit potřebné kroky, které by vedly ke snížení nehodovosti na našich silnicích. Vzdělávání v této oblasti by mělo začít od našich nejmenších spoluobčanů, a to jsou právě děti.

Ačkoliv si to málokdo z nás připouští, stala se doprava součástí života každého z nás. Nejčastěji je to bezesporu doprava silniční. Především v posledních letech došlo ke značnému nárůstu dopravy, a to s sebou přineslo mnoho změn. Každý rok dochází na pozemních komunikacích k vážným nehodám. V důsledku těchto nehod zemře několik osob a mezi nimi jsou i děti. Bezesporu jsou právě děti nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu. Pokud zemře dítě, je to ten nejhorší scénář, který si každý z nás dokáže představit. Proto je třeba vychovávat děti již od útlého věku k vhodnému chování v silničním provozu a dopravní výchově.

Vzdělávání je celoživotní proces, který začíná již po narození, a to mezi rodičem a dítětem. Bezesporu je zapotřebí právě děti učit již od okamžiku kdy se samy postaví na nohy, kdy začnou vnímat své okolí kolem sebe. Malé děti jsou tvárné, informace vstřebávají daleko lépe než my. A proto by vzdělávání v této oblasti nemělo být opomíjeno v žádné fázi našeho života. Čím dříve se s ní začne, tím lépe.

Bakalářská práce se zabývala problematikou dopravní výchovou jako bezpečnostním prvkem u dětí při prevenci dopravních nehod. Hlavním cílem této práce bylo zjistit stav dopravní výchovy na vybrané základní škole. Vedlejším cílem bakalářské práce byla charakteristika dopravní výchovy. Teoretická část vymezila pojmy, jako jsou: historie dopravní výchovy, RVP, Policie ČR a další. Bakalářská práce představila DDH, první pomoc v rámci RVP na ZŠ a uvedla také pojmy chodec, cyklista, spolujezdec.

Empirická část byla zpracována pomocí kvalitativního sběru dat, a to pomocí strukturovaného rozhovoru s vyučujícími na vybrané základní škole. Z rozhovoru vyplynulo, že dopravní výchovu není možné zařadit jako samostatný předmět, ale je potřeba ji více do výuky zařazovat. Díky autorčině rozhovoru s učitelkami se shodly, že dopravní výchovu není možné uložit jako samostatný předmět, ale je stále potřeba se o ní více bavit v uvedených předmětech. Kvalitativní výzkum prokázal, že dopravní výuka na vybrané základní škole je nedostatečná a je jí věnována pouze okrajová část učiva.

Z kvalitativního výzkumu vyplývá, že na dopravní výchově by se měla podílet i rodina, a to primárně. Děti by měly do školy přicházet alespoň s nějakým podvědomím o správném chování v rámci silničního provozu. Je tedy potřeba docílit propojení mezi rodinou, školou a ostatními institucemi podporující dopravní výchovu, aby docházelo k co největší edukaci v oblasti dopravní výchovy.

Na základě uvedených informací a kvalitativního výzkumu bylo možné získat soubor poznatků. Díky nimž je možno stanovit návrhy a doporučení pro dopravní výchovu na vybrané základní škole.

Z dotazníkového šetření vyšlo najevo, že dotazovaní učitelé shledávají dopravní výchovu na základní škole jako nedostatečnou a bylo by třeba ji více zařadit do výuky, jak teoreticky, tak prakticky. Teorie je důležitou součástí dopravní výchovy, ale vzhledem k uvedeným informacím od vyučujících z vybrané základní školy, došlo ke zjištění, že děti nezvládají jízdu na kole a nejsou zdatní v oblasti motoriky, která je pro pohyb na pozemních komunikacích klíčová. Dopravní výchovou se zabývá velké množství institucí, které se snaží dopravní výchovu dostat nejen do škol, ale i do podvědomí široké veřejnosti.

Podporou pro základní školy by byly i kvalitní učebnice a metodika dopravní výchovy, a také možnost navštěvovat častěji dětská dopravní hřiště v rámci vyučování, kde by se dětem věnovali odborníci a předali jim cenné rady a zkušenosti. Dopravní výchova by měla být úzce provázána s první pomocí, a jak je již výše zmíněno s praktickými ukázkami.

Tato bakalářská práce bude v budoucnu využita budoucí praxí autorky. Tuto bakalářskou práci by autorka ráda rozšířila a vytvořila vzdělávací materiál pro edukaci dětí v mateřských a základních školách.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BERNATOVÁ, Eva. *První nemoc není nehoda. IV* - nakladatelství, 2017.
2. CARNEIRO, Louiz Carlos. *Preventive traffic education for primary school pupils.* 2024. Our Knowledge Publishing, 2024. ISBN 6207194101
3. HEINRICOVÁ, Jitka. *Bezpečná cesta do školy: projekt pro dopravní výchovudětí.* Vyd. 1. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2006. 76 s. ISBN 80-86502-32-5.
4. HEINRICOVÁ, Jitka. *Bezpečná cesta do školy: projekt pro dopravní výchovu dětí.* Vyd. 1. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2006. 76 s. ISBN 80-86502-32-5.
5. HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace.* 2., aktualiz. vyd. Praha: Portál, 2008. ISBN 978-80-7367-485-4
6. JALOVECKÁ, Zuzana. *Viš, co dělat, když ...? IV* – nakladatelství, 2021.
7. LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy.* Praha: Univerzita Karlova, Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
8. Ministerstvo dopravy - BESIP. *Tematický plán dopravní výchovy pro žáky čtvrtých tříd základních škol.* Aktualizované vydání. 2019.
9. RŮŽEK, Miroslav. *Dopravní značky pro malé děti.* Akcent, 2016. ISBN 978-80-7497-181-5.
10. STOJAN, Mojmír et al. *Škola a zdraví pro 21. století: Dopravní výchova v RVP pro 2. stupeň ZŠ: Část I.: Obecná analýza s příklady implementace,* Brno: MSD s.r.o., Pedagogická fakulta MU, 2008. 120 s. ISBN 978-80-7392-080-7.
11. STOJAN, Mojmír et al. *Škola a zdraví pro 21. Století: Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů.* Brno: MSD s.r.o., Pedagogická fakulta MU, 2008. 109 s. ISBN 978-80-7392-078-4.
12. STOJAN, Mojmír et sl. *Škola a zdraví 21 : Aktuální otázky dopravní výchovy.* Brno: Masarykova univerzita, MSD s.r.o., 2009. 128 s. ISBN 978-80-210-5125-6.
13. UČITELSKÉ NOVINY. *Dopravní výchova v Belgii.* Učitelské noviny: týdeník pro učitele a přátele školy. Praha: Fortuna, 2013, 116(31), 22. ISSN 0139-5718.
14. VOLNÝ, J. *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy.* Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1983. ISBN 14-303-83.
15. VOLNÝ, Josef. *Didaktika dopravní výchovy na 1. Stupni základní školy.* Praha: SNP, 1983. 124 s. publikace č. 36-04-11/1 14-303-83.

16. VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova pro 2. A 3. Ročník základní školy: I. Díl chodec*. Praha: Fortuna, 2005. 64 s. ISBN 80-7168-246-2.
17. VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy*. Druhé vydání. Praha: Fortuna, 2003. ISBN 80-7168-246-2.
18. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Elektronické zdroje

1. AKCE A PROJEKTY: Ajaxův zápisník. *Policie ČR* [online]. 2023 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/ajaxuv-zapisnik-328720.aspx>
2. AKCE A PROJEKTY: Zebra se za Tebe nerozhledne!. *Policie ČR* [online]. 2023 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>
3. Bajkeři. Povinná výbava na kolo. *Bajkeři* [online]. 2021, 7. ledna 2021 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.bajkeri.cz/povinna-vybava-na-kolo/>
4. Besip: Kdo jsme. *Besip* [online]. 2022 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>
5. BLÁHA. [online]. [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.pf.ujep.cz/wp-content/uploads/2019/03/6-Rozhovor-pravidla.pdf>
6. BRÁZDA, Jan. *Historický exkurz do vyšetřování dopravních nehod* [online]. 2009 [cit. 2023-04-13]. Dostupné z: https://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/4-2009/Z_historie_DN.htm
7. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. 2017. Vyhodnocení aplikace dopravní výchovy v Libereckém kraji. [online]. [vid. 2. 10. 2017]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/novinky/vyhodnoceni-aplikace-dopravni-vychovy-v-libereckemkraji>
8. ČESKÁ REPUBLIKA. Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. In: . Praha: MŠMT, 2016, ročník 3, číslo 3. Dostupné také z: <https://www.msmt.cz/file/41216/>
9. ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 361/2000 Sb.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *361*. 2000. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20220801>
10. Česká školní inspekce. *Dopravní výchova na základních školách v roce 2018/19: Tematická zpráva* [online]. Praha, 2019, Listopad 2019, **2019**, 42 [cit. 2023-04-

- 14]. Dostupné z: https://www.csicr.cz/html/2019/TZ_dopravni_vychova_2018_2019/html5/index.html?&locale=ENG&pn=1
11. Česká školní inspekce. *Dopravní výchova na základních školách v roce 2018/19: Tematická zpráva* [online]. Praha, 2019, Listopad 2019, **2019**, 42 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: https://www.csicr.cz/html/2019/TZ_dopravni_vychova_2018_2019/html5/index.html?&locale=ENG&pn=3
12. Česká školní inspekce. *Dopravní výchova na základních školách v roce 2018/19: Tematická zpráva* [online]. Praha, 2019, Listopad 2019, **2019**, 42 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: https://www.csicr.cz/html/2019/TZ_dopravni_vychova_2018_2019/html5/index.html?&locale=ENG&pn=9
13. Dopravní nehody s účastí dětí a jejich následky [online]. [cit. 2023-04-20]. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/0a68bca3-c36c-40f6-9350-669f71d5a23d/attachment.aspx>
14. Dopravní soutěž mladých cyklistů ON-LINE. *Besip* [online]. 2022 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://besip.cz/Vzdelavani/Projekty-a-souteze/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu/Archiv/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu-ON-LINE>
15. Eva. *Z historie – dopravní nehody* [online]. Praha, 2017, 10. září 2017, **2017**, 3 [cit. 2023-04-13]. Dostupné z: https://www.cspsd.cz/storage/files/historie_nehody.pdf
16. iDNES.cz, ČTK. *Počet dopravních nehod s účastí dětí loni stoupl o dvě procenta na 4520* [online]. 2022, 23. srpna 2022 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/dopravni-nehody-pocet-stoupl-besip-havarie.A220823_142225_domaci_vajo
17. INFORMACE PRO UCHAZEČE: Základní policejní služby. *Policie ČR* [online]. 2023 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zakladni-policejni-sluzby.aspx>
18. JERSÁKOVÁ. [online]. [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://botanika.prf.jcu.cz/temp/2010/reserse.pdf>
19. Mapa dopravních hřišť či lepší pomůcky pro výuku. BESIP představil novinky pro další školní rok. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2022, 24.8.2022 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Mapa-dopravnich-hrist-ci-lepsi-pomucky-pro-vyuku>

20. Ministerstvo dopravy ČR. *POZOR na silnicích! Prázdniny končí, začíná škola* [online]. 2021 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/POZOR-na-silnicich!-Prazdniny-konci,-zacina-skola?lang=cs-CZ>
21. Online. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/o-portalu>. [cit. 20240].
22. Policii ČR: Policie České republiky. *Policie ČR* [online]. 2023 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>
23. POVALILOVÁ, Iva. *Vývoj dopravní výchovy* [online]. 2010, 17. února 2010, 4 [cit. 2023-04-13]. Dostupné z: <https://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/32/32/texty/provalilova.pdf>

Seznam zkratk

DDH – Dětská dopravní hřiště

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

PČR – Policie České republiky

ZŠ – Základní škola

RVP – Rámcový vzdělávací plán

DV – Dopravní výchova

U1 – U8 – učitel

RVP – Rámcový vzdělávací program

VOŠ – Vysoká odborná škola

Seznam tabulek a grafů

Obrázek č.1 - Jednostopé vozidlo

Obrázek č. 2 – Trojstopé vozidlo

Obrázek č. 3 – Semafor, který obsluhují strážníci

Obrázek č.4 – Průkaz mladého cyklisty (přední strana)

Obrázek č.5 – Průkaz mladého cyklisty (zadní strana)

Obrázek č.6 – Děti z pohledu nehodovosti

Obrázek č.7- Nehody dle času

Obrázek č. 8 – Zkouška cyklisty

Obrázek č. 9 – Dopravní hřiště Pelhřimov

Obrázek č. 10 – Učebna DDH

Graf č. 1 -Dopravní nehody 2013–2023

Seznam příloh

Rozhovor s vyučujícími ZŠ Horní Cerekev

Přílohy

Rozhovor s U1

Otázka č. 1 zněla: Jak dlouho vykonáváte pozici učitelky?

Letos učím šestnáctým rokem s tím, že jsem měla dvě pauzy na mateřskou dovolenou.

Otázka č. 2 zněla: Který ročníky nejvíce obsahují DV? (první stupeň)

Respondent odpovídá, že *Nejvíce čtvrtá třída.*

Otázka č. 3 zněla: V jakém hodinovém rozsahu probíhá DV a co je jejím obsahem?

Tak my dopravní výchovu jako předmět nemáme, takže je to v rámci prvouky a přírodovědy. Vlastně od první do pátý třídy a samozřejmě se nejvíce řeší bezpečnost, jak na chodníku, jak se oblíkat, jak chodit, jak chodit, když jdou v menším počtu, když jsou ve skupince. Pak se tam objevují samozřejmě nějaký značky, nějaký dopravní situace a pak hlavně ve čtvrtý třídě se to hodně věnuje cyklistům.

Otázka č. 4 zněla: Probíhá ve škole praktická část DV? Pokud ano, jak často a v jakém rozpětí?

Tak praktická část, to bych považovala, že vlastně dopravní příprava na dopravní soutěže ve čtvrté třídě. Čtvrtáci, pátáci mají vždycky připravenou jakoby stezku, jízdu zručnosti a já mám teda pocit, že se jezdí od trojky dál s tím, že se na tu soutěž jezdí od deseti let. Takže čtyřka pětka za první stupeň, a to je deset až dvanáct let je první kategorie a pak dvanáct až šestnáct. Takže to je vlastně jediná taková praktická část, kdy teda oni jedou tu jízdu zručnosti plus se plní ty testy. Tím se jakoby připravují.

Otázka č. 5 zněla: Ve kterých předmětech se nejčastěji vyskytuje dopravní výchova?

Tak to je právě ta v první třídě to je ta prvouka a pak je to přírodověda a napříč celým prvním stupněm, vždycky to tam je. Třeba v prvouce to mít budeme a na začátku roku dostali tady to od toho besipu Ferda v autoškole. Takže až se naučí počítat a písmena, tak si vezmeme i jako součást češtiny, že to budeme mít i jako čtení s porozuměním, že propojíme dva předměty dohromady. Nebraly si to děti domů, nechaly si to tady ve škole, protože je to hezky zpracovaný.

Otázka č. 6 zněla: Mají děti možnost účastnit se dopravních soutěží/projektů? Případně jakých?

Tak je to dopravní soutěž mladých cyklistů, a to je to na co se vlastně připravujeme, ta čtyřka pětka. Že tady jedou tu jízdu zručnosti, pak udělají testy. Myslím, že je to okresní kolo v Pelhřimově kolo tuším. A jedou první tři, co uspějí tady. Taky se jezdí vlastně čtvrtáci, jezdí pouze ve čtvrtý třídě na jaře a na podzim se jezdí do autoškoly do Pelhřimova a tam mají taky tu praktickou část, kdy jezdí na tom kole po tom dopravním hřišti plus mají tu výuku v té učebně. A na konci potom na jaře je test a dostávají tu průkazku toho mladého cyklisty.

Otázka č. 7 zněla: Jaká je úspěšnost žáků při získávání průkazu mladého cyklisty?

Mám v hlavě ty svoje děti před tím a pamatuju si, bylo to nějakých sedmdesát procent. Jako úplně všichni to neudělali. S tím že jsme měli možnost si to potom dodělat tady. Já jsem dostala ty průkazky a ty testy a zkoušeli jsme to. A je pravda, že tu byly i děti co to ani na poněkolkáté pokus neudělali. A takže fakt průkazku teda nedostaly.

Otázka č. 8 zněla: Jak jste byl/a proškolená na výuku DV?

Jenom z těch map, co naposílají k těm dopravním soutěžím.

Otázka č. 9 zněla: Domníváte se, že je potřeba zařadit DV jako samostatný předmět na ZŠ, nebo je jeho výuka v rámci hodin a mezipředmětových vztahů dostačující?

Já si myslím že to v rámci té výuky stačí, ale že by se na to měli co nejvíce zaměřit doma. S rodiči zažívají nejvíc těch situací. Když jdeme se školou, řešíme to, abychom správně někam došli a aby šli hezky ve dvojicích zařazení, aby byly označení. Na to dbáme. Na přechodu, aby věděli že se mají rozhlédnout. Nevlítnout nikam do silnice a pak teda se tady bavíme o tom, když začínají jezdit na kole, tak oblečení, vybavení, zkontrolovat kolo, jak se chovat na tom provozu, ale myslím si, že tam je základ v té rodině.

Otázka č. 10 zněla: Využíváte programy BESIPu či exkurze na dopravním hřišti?

Na dopravní hřiště jezdíme, ale přednášky žádné nemáme.

Rozhovor s U2

Otázka č.1 zněla: Jak dlouho vykonáváte pozici učitelky?

Šestnáct let

Otázka č. 2 zněla: Který ročníky nejvíce obsahují DV? (první stupeň)

Dopravní výchovu nejvíce obsahují čtvrtý ročník.

Otázka č. 3 zněla: V jakém hodinovém rozsahu probíhá DV a co je jejím obsahem?

Obsahem jsou hlavně dopravní značky, základní a orientace v dopravních situacích. Vybavenost kola, správná vybavenost kola a časová dotace by tam mohla být teoreticky deset hodin ve škole plus dopravní hřiště vlastně. To je výuka na dopravním hřišti a to nedokážu přesně odhadnout ten časový rozsah.

Otázka č. 4 zněla: Probíhá ve škole praktická část DV? Pokud ano, jak často a v jakém rozpětí?

Tím se myslí extra něco? Protože máme jako dopravní soutěž, je zvlášť, ale tomu předchází samozřejmě příprava na to vyučování nebo během těch hodin prvouky. S tím, že asi je tady trošku takový rozpětí, že záleží na učitelce, a i na složení třídy kolik hodin je potřeba, aby to většina pochopila.

Otázka č. 5 zněla: Ve kterých předmětech se nejčastěji vyskytuje dopravní výchova?

Je to prvouka a přírodověda s tím že se jedná o oblast člověka a jeho svět. Bohužel na DV není dostatek času. Protože prostě musíte probrat spoustu dalšího učiva.

Otázka č. 6 zněla: Mají děti možnost účastnit se dopravních soutěží/projektů? Případně jakých?

Máme dopravní soutěž, kterou pořádá vlastně dům dětí a mládeže Pelhřimov s tím, že my pořádáme školní kolo pro všechny žáky a tuším, že od té čtvrté třídy od těch deseti let, kdy oni můžou jezdit samy na kole.

Otázka č. 7 zněla: Jaká je úspěšnost žáků při získávání průkazu mladého cyklisty?

Zhruba úspěšnost, já bych to viděla na padesát procent. Protože největší kámen úrazu, jsou ty dopravní předpisy, ale setkáváme se i s tou špatnou obratností, se špatnou motorikou, že neumí jezdit ani na kole. I s tím už jsme se setkali.

Otázka č. 8 zněla: Jak jste byl/a proškolená na výuku DV?

Jé byla jsem na školení od besipu s Kátou, (Dotazovaná vyučující zmiňuje svoji kolegyni).

Otázka č. 9 zněla: Domníváte se, že je potřeba zařadit DV jako samostatný předmět na ZŠ, nebo je jeho výuka v rámci hodin a mezipředmětových vztahů dostačující?

Samostatný předmět určitě ne, protože ty děti takhle toho mají už dost, a hlavně dopravní výchova, to je všeobecné vzdělání člověka a já zastávám názor, že rodič je zodpovědný za výchovu, vzdělání a zdraví. Tudiž rodič by měl být ten první, co seznamuje dítě s dopravní výchovou. My jsme jenom nástroj a ukazujeme, co všechno by měly umět

Otázka č. 10 zněla: Využíváte programy BESIPu či exkurze na dopravním hřišti?

Nevzpomínám si. Spíš ne.

Rozhovor s U3

Otázka č.1 zněla: Jak dlouho vykonáváte pozici učitelky?

Asi dvacet pět let.

Otázka č. 2 zněla: Který ročníky nejvíce obsahují DV?

Asi teda šest, sedm.

Otázka č. 3 zněla: V jakém hodinovém rozsahu probíhá DV a co je jejím obsahem?

Dopravní výchova je součástí výuky občanky nebo rodinky a myslím se, že to je tak, jak bych to měla říct jedna hodina za měsíc.

Otázka č. 4 zněla: Probíhá ve škole praktická část DV? Pokud ano, jak často a v jakém rozpětí?

Tady je akorát jednou za rok se organizuje dopravní soutěž. Tam vlastně děti dělají test dopravní situace, značení a pak co tam dělají tu zručnost na kole. To se dělá jednou za rok a jinak nic jiného.

Otázka č. 5 zněla: Ve kterých předmětech se nejčastěji vyskytuje dopravní výchova?

Občanka, rodinka, zkrátka výchova ke zdraví, dneska se tak jmenuje ten předmět. Jenže na to není tolik času, no.

Otázka č. 6 zněla: Mají děti možnost účastnit se dopravních soutěží/projektů? Případně jakých?

To je ta dopravní soutěž, jak jsem prve říkala. Tady se nic jiného nekoná.

Otázka č. 7 zněla: Jak jste byl/a proškolená na výuku DV?

Já jsem nebyla nikdy proškolená na dopravní výchovu.

Otázka č. 8 zněla: Domníváte se, že je potřeba zařadit DV jako samostatný předmět na ZŠ, nebo je jeho výuka v rámci hodin a mezipředmětových vztahů dostačující?

No jako předmět, to bych určitě si nemyslela, ale určitě možná by tam měl být, v nějaký třídě, v rámci té občanky nebo té rodinky větší rozsah. Než je dnes. A hlavně by se o dopravní výchovu měla zajímat i rodina dětí. Protože my s nima sice trávíme spoustu času, ale je třeba, aby ty děti přišly do školy už s nějakým povědomím.

Otázka č. 10 zněla: Využíváte programy BESIPu či exkurze na dopravním hřišti?

Žádné přednášky u nás na škole neprobíhají. Ale na kolo děti jezdí, to je fakt.

Rozhovor s U4

Otázka č.1 zněla: Jak dlouho vykonáváte pozici učitelky? Asi patnáct let.

Otázka č. 2 zněla: Který ročníky nejvíce obsahují DV? (první stupeň)

Myslím si, že nejvíce DV je ve čtvrté třídě, ale tam jsem nikdy DV neučila. Na druhém stupni je to pak šestá a sedmá třída.

Otázka č. 3 zněla: V jakém hodinovém rozsahu probíhá DV a co je jejím obsahem?

Na prvním stupni je DV součástí Člověk a jeho svět (Prvouka, přírodověda a tak.) Obsahem jsou dopravní značky, orientace v prostoru, orientace ve městě. Na druhém stupni by měla být DV součástí výchovy ke zdraví a výchovy k občanství, ale přiznám se, že nevím, kolik času je výuce věnováno.

Otázka č. 4 zněla: Probíhá ve škole praktická část DV? Pokud ano, jak často a v jakém rozpětí? Probíhá. Jednou za rok je jízda zručnosti, ale za mě je to dost málo.

Otázka č. 5 zněla: Ve kterých předmětech se nejčastěji vyskytuje dopravní výchova?

Výchova ke zdraví a výchova k občanství. Občas se na DV narazí i v přírodopise, ale to je dost málo.

Otázka č. 6 zněla: Mají děti možnost účastnit se dopravních soutěží/projektů? Případně jakých? Jednou za rok jedou na dopravní soutěž. Jinak se nic jiného nedělá.

Otázka č. 7 zněla: Jak jste byl/a proškolená na výuku DV?

Počítá se autoškola? Asi ne. Nikdy jsem se neziúčastnila žádného školení, které se týká dopravní výchovy. Ale asi by mě to i zajímalo....

Otázka č. 8 zněla: Domníváte se, že je potřeba zařadit DV jako samostatný předmět na ZŠ, nebo je jeho výuka v rámci hodin a mezipředmětových vztahů dostačující?

Za mě zařazení stačí. Jako samostatný předmět úplně ne, ale mohla by se zvýšit hodinová dotace. A hlavně více praktických ukázek. To, že budou děcka sedět ve škole jim nepomůže. A taky rodina. Je třeba aby fungovaly školy, ale ve spolupráci s rodinami. Existuje spousta akcí, které pořádá PČR, BESIP a další, kam ty děti můžou vyrazit s rodiči a vzdělávat se i mimo školu.

Otázka č. 9 zněla: Využíváte programy BESIPu či exkurze na dopravním hřišti?

V současné době využíváme dopravní hřiště pouze v těch třetích ročnících, kdy tam děti jezdí na tu simulační jízdu v dopravě. A do toho patří i získávání toho průkazu cyklisty. Jinak od besipu nic jiného nemáme.

Rozhovor s U5

Otázka č. 1 zněla: Jak dlouho vykonáváte pozici učitelky?

Učím, již zhruba dvacet let, to je dlouho co?

Otázka č. 2 zněla: Který ročníky nejvíce obsahují DV? (první stupeň)

Nejvíce se dopravní výchově věnujeme ve čtvrtém ročníku. Ale bohužel pouze okrajově. Myslím si, že by si dopravní výchova zasloužila daleko více pozornosti. A zařazovali i praktické ukázky, protože tak, si to ty děti nejlépe zapamatují. I když se okrajově

zmiňujeme už v nižších ročnících. Ale ty děti stejně nic neví. A potřebují nad sebou neustálý dohled, procvičování a kontrolu.

Otázka č. 3 zněla: V jakém hodinovém rozsahu probíhá DV a co je jejím obsahem?

Bohužel na naší škole nemá dopravní výchova jasně stanovený rozsah hodin, proto se snažím dopravní výchovu zařazovat do běžné výuky jako je prvouka, tělocvik, dokonce i hudební a výtvarná výchova.

Otázka č. 4 zněla: Probíhá ve škole praktická část DV? Pokud ano, jak často a v jakém rozpětí?

No, bohužel ne v takové formě, jak bych si představoval. Jako dělá se tady jednou ročně jízda zručnosti na kolech. Pak ty nejlepší děcka postupují do okresního kola. Zároveň vyplňují i testy, které jsou součástí této soutěže. Ale nic extra navíc neděláme.

Otázka č. 5 zněla: Ve kterých předmětech se nejčastěji vyskytuje dopravní výchova?

Dopravní výchova se nejčastěji vyskytuje v prvouce. Zároveň by měla být i průřezovým tématem v ostatních předmětech. Ale úplně tomu tak není. Protože na to nezbývá čas. Protože musíme obsáhnout velké množství učiva. Ale určitě by si zasloužila daleko více času a prostoru.

Otázka č. 6 zněla: Mají děti možnost účastnit se dopravních soutěží/projektů? Případně jakých?

No, akorát té dopravní soutěže, kterou děláme jednou za rok. A to je podle mě sakra málo.

Otázka č. 7 zněla: Jaká je úspěšnost žáků při získávání průkazu mladého cyklisty?

Ty jo. To nedokážu takhle úplně říct, ale myslím si, že je to tak padesát procent. Asi stojí za zamyšlení, čím to je. Ale dříve byla větší úspěšnost. Většinou to udělali všichni. “ Zda nedostatečnou výukou, nebo nízkou spoluprací s rodinami a školou v oblasti vzdělávání dopravní výchovy.

Otázka č. 8 zněla: Jak jste byl/a proškolená na výuku DV?

Proškolen? To se tak říct nedá. Ale na vysoký jsme se asi něco učili.

Otázka č. 9 zněla: Domníváte se, že je potřeba zařadit DV jako samostatný předmět na ZŠ, nebo je jeho výuka v rámci hodin a mezipředmětových vztahů dostačující?

Jako samostatný předmět určitě ne, ale bylo by potřeba dopravní výchovu zařadit více do učebních osnov na základní škole.

Otázka č. 10 zněla: Využíváte programy BESIPu či exkurze na dopravním hřišti?

Pokud se do toho počítá sbírání průkazu mladého cyklisty, tak ano. Míno to asi ne.

Otázka č.1 zněla: Jak dlouho vykonáváte pozici učitelky?

Už to bude 20 let.

Otázka č. 2 zněla: Který ročníky nejvíce obsahují DV? (první stupeň)

Tak nejvíce dopravní výchovy je bez pochyby na prvním stupni. Ale tady u nás na druhém stupni je to spíš o tom, jaký má k tomu vyučující přístup. Jako jednou do roka tu probíhá soutěž mladého cyklisty, ale jak jsem už uvedla, účastní se této akce pouze děti prvního stupně.

Otázka č. 3 zněla: V jakém hodinovém rozsahu probíhá DV a co je jejím obsahem?

Tak tady na druhém stupni je to zhruba jedna až dvě hodiny za měsíc? Je to málo, ale on spíš není prostor kdy to s těmi dětmi probírat.

Otázka č. 4 zněla: Probíhá ve škole praktická část DV? Pokud ano, jak často a v jakém rozpětí?

Probíhá. Jednou za rok je jízda zručnosti, ale za mě je to dost málo. Jen jak jsme malý město, tak u nás nejsou žádné dopravní hřiště a musíme dojíždět, což je dost časově náročné

Otázka č. 5 zněla: Ve kterých předmětech se nejčastěji vyskytuje dopravní výchova?

Asi občanka, na prvním stupni prvouka.

Otázka č. 6 zněla: Mají děti možnost účastnit se dopravních soutěží/projektů? Případně jakých?

Máme dopravní soutěž, kterou pořádá vlastně dům dětí a mládeže Pelhřimov s tím, že my pořádáme školní kolo pro všechny žáky a tuším, že od té čtvrté třídy od těch deseti let, kdy oni můžou jezdit samy na kole. Starší děti pouze pomáhají s přípravou té jízdy zručnosti.

Otázka č. 7 zněla: Jak jste byl/a proškolená na výuku DV?

Jé vždyť jsem byla na školení od besipu s tebou! Takže byla.

Otázka č. 8 zněla: Domníváte se, že je potřeba zařadit DV jako samostatný předmět na ZŠ, nebo je jeho výuka v rámci hodin a mezipředmětových vztahů dostačující?

No pokud se budeme bavit o tom druhém stupni, tak jako předmět, to bych si určitě nemyslela, ale určitě možná by tam měl být, v rámci té občanky nebo té rodinky větší rozsah. Než je tomu zkrátka dnes.

Otázka č. 9 zněla: Využíváte programy BESIPu či exkurze na dopravním hřišti?

Doposud jsme tu měli prezentace od besipu snad minimálně. Spíš k nám chodí dělat přednášky pro děti policajti, jak správně jezdit na kole po silnici, vybavení cyklisty a podobně no. Jinak jízdu na dopravním hřišti se účastní zase děti na prvním stupni.

Rozhovor s U7

Otázka č. 1 zněla: Jak dlouho vykonáváte pozici učitelky?

19 let.

Otázka č. 2 zněla: Který ročníky nejvíce obsahují DV?

Tak je to asi sedmá třída, jinak pak ten první stupeň

Otázka č. 3 zněla: V jakém hodinovém rozsahu probíhá DV a co je jejím obsahem?

Dopravní výchova je součástí výuky občanky a myslím se, že to je tak, jak bych to měla říct jedna hodina za měsíc.

Otázka č. 4 zněla: Probíhá ve škole praktická část DV? Pokud ano, jak často a v jakém rozpětí?

Tak to je ta jízda zručnosti, kterou absolvují děti na prvním stupni.

Otázka č. 5 zněla: Ve kterých předmětech se nejčastěji vyskytuje dopravní výchova?

Určitě je to prvouka na prvním stupni, na druhým občanka

Otázka č. 6 zněla: Mají děti možnost účastnit se dopravních soutěží/projektů? Případně jakých?

Možná na prvním stupni, jinak tady nic není.

Otázka č. 7 zněla: Jak jste byl/a proškolená na výuku DV?

Nebyla jsem proškolená vůbec

Otázka č. 8 zněla: Domníváte se, že je potřeba zařadit DV jako samostatný předmět na ZŠ, nebo je jeho výuka v rámci hodin a mezipředmětových vztahů dostačující?

Určitě ne, měly by to ty děti hlavně rozebírat doma s rodiči.

Otázka č. 10 zněla: Využíváte programy BESIPu či exkurze na dopravním hřišti?

Řekla bych, že přednášku budou mít děti na tom dopravním hřišti. Takže se budeme zase bavit o tom prvním stupni. Ono je to vlastně i spojený s tou praktickou částí a to jízďe na tom kole.

Rozhovor s U8

Otázka č.1 zněla: Jak dlouho vykonáváte pozici učitelky?

Bude to 28 let.

Otázka č. 2 zněla: Který ročníky nejvíce obsahují DV?

Nejvíce asi pátá, šestá a někdy i osmá, jinak hodně záleží. Záleží i na rozložení třídy a i na pedagogovi, zda to promítne v učivu nebo jestli na to naváže.

Otázka č. 3 zněla: V jakém hodinovém rozsahu probíhá DV a co je jejím obsahem?

Tak řekla bych dvě až tři hodiny za měsíc.

Otázka č. 4 zněla: Probíhá ve škole praktická část DV? Pokud ano, jak často a v jakém rozpětí?

Možná děti na prvním stupni, ale tady nic není. Oni totiž jezdí na to dopravní hřiště do Pelhřimova.

Otázka č. 5 zněla: Ve kterých předmětech se nejčastěji vyskytuje dopravní výchova?

Asi přírodověda a občanka?

Otázka č. 6 zněla: Mají děti možnost účastnit se dopravních soutěží/projektů? Případně jakých?

Dříve něco tuším bylo. Tuším od Besipu? Jinak o ničem nevím.

Otázka č. 7 zněla: Jak jste byl/a proškolená na výuku DV?

Nebyla jsem proškolená.

Otázka č. 8 zněla: Domníváte se, že je potřeba zařadit DV jako samostatný předmět na ZŠ, nebo je jeho výuka v rámci hodin a mezipředmětových vztahů dostačující?

To určitě ne, asi více prokládat do učiva, jen kdyby bylo na to více času. Určitě by to nebylo od věci.

Otázka č. 9 zněla: Využíváte programy BESIPu či exkurze na dopravním hřišti?

Je vlastně fakt, že tady, co si pedagog neodučí, v rámci toho vzdělávacího programu, tak tu nic moc jako dopravní výchova pro starší děti není.