

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Ústav pedagogiky a sociálních studií

Bakalářská práce

Pavla Welnová

Výchova dětí k bezpečnosti silničního provozu

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů, literatury a elektronických zdrojů.

Dále prohlašuji, že elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné.

V Krnově dne _____

Pavla Welnová

Poděkování

Velice děkuji vedoucímu práce PhDr. Renému Szotkowskému, Ph.D. za odborné vedení při zpracování mé bakalářské práce, poskytování rad a času, který mi věnoval.

Také bych chtěla poděkovat svému manželovi a své sestře, kteří mě po celou dobu studia velice podporovali a byli mi tou největší oporou.

Pavla Welnová

Obsah

Úvod.....	6
I TEORETICKÁ ČÁST.....	9
1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ.....	9
2 VÝCHOVA DĚTÍ K BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU V PEDAGOGICE	12
2.1 HISTORIE VÝCHOVY DĚTÍ.....	12
2.1.1 Počátky dopravní výchovy dětí v ČR.....	13
2.2 VÝCHOVA V RODINĚ	13
2.2.1 Rodiče jako „instruktoři autoškol“	14
2.2.2 Dopravní výchova v rodině.....	15
2.3 VÝCHOVA VE ŠKOLNÍM PROSTŘEDÍ	17
2.3.1 Školská legislativa z pohledu dopravní výchovy	18
3 VÝCHOVA DĚTÍ K BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU V PSYCHOLOGII	20
3.1 DUŠEVNÍ VÝVOJ DÍTĚTE.....	20
3.1.1 Vývojová stadia dětského období.....	20
3.2 DĚTI JAKO ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU.....	22
4 VÝCHOVA DĚTÍ K BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU.....	24
4.1 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU.....	24
4.1.1 Orgány zabývající se prevencí bezpečnosti silničního provozu.....	27
4.1.2 Zvýšení bezpečí dětí v dopravě.....	28
4.1.3 Dopravní nehodovost dětí a její prevence.....	29
4.2 SOUČASNOST A BUDOUCNOST DOPRAVNÍ VÝCHOVY DĚTÍ.....	32
4.2.1 Pedagogičtí pracovníci vyučující dopravní výchovu.....	32
4.2.2 Předškolní věk.....	33
4.2.3 Školní věk.....	34
II EMPIRICKÁ ČÁST.....	48
5 ZHODNOCENÍ AKTUÁLNÍHO STAVU ŘEŠENÉHO PROBLÉMU.....	48
6 POPIS EMPIRICKÉ ČÁSTI.....	49
6.1 PRŮZKUMNÉ CÍLE A PROBLÉMY.....	50
6.1.1 Deskriptivní problémy.....	50
6.2 POPIS PRŮZKUMNÉHO VZORKU.....	50

6.3 METODA PRŮZKUMU.....	51
6.4 ČASOVÁ ORGANIZACE PRŮBĚHU PRŮZKUMU.....	51
6.5 VÝSLEDKY PRŮZKUMU.....	52
6.6 INTERPRETACE VÝSLEDKŮ DIDAKTICKÉHO TESTU.....	58
Závěr.....	59
Seznam zkratk.....	62
Použitá literatura, prameny, internetové zdroje.....	63
Seznam obrázků.....	69
Seznam tabulek.....	70
Seznam grafů.....	71
Seznam příloh.....	72

Úvod

Tématem mé bakalářské práce je „Výchova dětí k bezpečnosti silničního provozu“. Dopravní problematikou se zabývá mnoho organizací, jelikož v každé době toto téma neztrácí na důležitosti. K nejvýznamnějším organizacím patří národní koordinační orgán pro bezpečnost silničního provozu (dále jen BESIP). Provádí preventivní činnost a poskytuje spoustu výukových materiálů pro školy a další organizace, které vedou děti i dospělé k bezpečnosti silničního provozu.

Uvedené téma jsem si vybrala záměrně, jelikož mě dopravní problematika nejen zajímá, ale také zaujímá své pevné místo při výkonu mého zaměstnání. Již pátým rokem pracuji jako policistka Obvodního oddělení Policie České republiky v Krnově a mou hlavní pracovní náplní je preventivní činnost z pohledu přestupkového a trestního zákona. K Policii České republiky jsem nastoupila v roce 2006 a po ukončení základní odborné přípravy na Policejní škole Ministerstva vnitra (dále jen MV) v Holešově jsem vykonávala tříměsíční stáž na Dopravním inspektorátu v Praze jako dohled silničního provozu, kde jsem získala řadu praktických zkušeností týkající se dopravní problematiky. Na svém současném pracovišti se mimo jiné aktivně věnuji výchově dětí k bezpečnosti silničního provozu. Spolupracuji s krajským koordinátorem BESIP v Ostravě, se všemi základními školami v našem městě, částečně i v okolních obcích, dále také s Městským úřadem v Krnově a Střediskem volného času Méďa v Krnově. Tito všichni se podílí na dopravní výchově především pro 4. třídy základních škol k absolvování „Průkazu cyklisty“. Já sama vyučuji především jeho teoretickou část, k čemuž jsem absolvovala seminář pořádaný Centrem služeb pro dopravu z pověření Ministerstva dopravy – BESIP. Do mé pracovní náplně také spadá pořádání besed pro různé věkové skupiny dětí se zaměřením na dopravní výchovu.

V současné době v České republice (dále jen ČR) zaznamenáváme uspokojující poměrně klesající trend úmrtnosti při dopravních nehodách. I přes tyto uspokojivé statistiky dopravní experti registrují a upozorňují na negativní vlivy a rizika nehodovosti, mezi které patří výrazný nárůst cyklistické dopravy, nízká úroveň vnímání vlastní bezpečnosti, dále také nízké řidičské zkušenosti mladých řidičů, podcenění vlastních schopností, podcenění stavu pozemních komunikací. O snížení dopravní nehodovosti se pokouší mnoho subjektů, například Policie ČR pořádá nejrůznější dopravní akce nebo již zmiňovaný BESIP se mnoha způsoby přičiňuje o zvýšení znalostí chodců a řidičů v dopravních předpisech. V neposlední řadě se rovněž obce snaží zdokonalit dopravní situaci nejrůznější úpravou místních komunikací, například tím, že budují nové cyklostezky. Dopravní experti také usilují o to, aby

školy měly v rámcovém vzdělávacím programu zavedenou povinnost věnovat několik hodin dopravní výchově. Aby dopravní výchova na základních školách byla efektivní a ucelená, je potřeba ji zahrnout do učebních osnov tak, jak uvádí nové doporučení Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy (dále jen MŠMT) a Ministerstva dopravy ve svém dokumentu pod názvem „Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách“. Pak už je na uvážení každé školy jak tento návrh využije pro úpravu svého Školního vzdělávacího programu (dále jen ŠVP). Já sama jsem přesvědčena o tom, že tak jako vedeme děti již od mala ke slušnému chování, tak je stejně důležité vést je k bezpečnému chování, tedy k dopravní výchově (BESIP 2012a).

Cílem mé práce je poukázat na současný stav dopravní výchovy dětí a zmapovat faktory, které ovlivňují chování dětí v dopravě. Dále se budu zabývat tím, jakým způsobem a do jaké míry je dopravní výchova zahrnuta v osnovách mateřských a základních škol, co všechno se děti ve škole naučí a jaké další subjekty mohou přispívat ke zkvalitnění dopravní výchovy.

V teoretické části po vymezení základních pojmů se budu věnovat výchově dětí k bezpečnosti silničního provozu tak, jak se jí zabývají společenské vědy pedagogika a psychologie. Budu postupovat od obecného pojetí výchovy a vzdělávání ke konkrétní problematice výchovy dětí k bezpečnosti silničního provozu. Zaměřím se na výchovu v rodině a následně výchovu ve školním prostředí. Z pohledu psychologie budu popisovat duševní vývoj dítěte a jeho vývojová stádia s aplikací na dítě, jako účastníka silničního provozu.

Poslední kapitulu teoretické části budu plně věnovat uvedené problematice z pohledu dopravní výchovy a bezpečnosti silničního provozu. Budu konstatovat především současný stav s možnými vizemi a vývojem do budoucna. Také se budu zabývat tím, jakým způsobem a do jaké míry je dopravní výchova zahrnuta v osnovách škol. Provedu analýzu a syntézu Rámcově vzdělávacího programu (dále jen RVP) a následně ŠVP vybrané krnovské základní školy okresu Bruntál v ČR.

Zejména v empirické části se budu orientovat na děti, které se přibližují věku deseti let (4. třída základní školy), jelikož podle zákona č. 361/2000 Sb. (2012), o provozu napozemních komunikacích a o změnách některých zákonů dítě starší 10 let již smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole samo bez doprovodu osoby starší 15 let. V návaznosti na zákonné ustanovení jsou v mnoha městech za podpory BESIP pořádány pro základní školy kurzy dopravní výchovy s názvem „Průkaz cyklisty“, které jsou zahrnuty do běžné výuky žáků 4. tříd základních škol (dále jen ZŠ). Výuka v kurzu je rozdělena na teoretickou a praktickou část. K získání „Průkazu cyklisty“ je potřeba splnit

jak teoretickou, tak praktickou část. Žáci jsou v závěrečném přezkoušení testováni pomocí předepsaných didaktických testů BESIP a na dopravním hřišti podrobováni praktické jízdě, kdy se sleduje jejich jízda na jízdním kole podle pravidel silničního provozu.

Z výše uvedených důvodů se budu v empirické části zabývat úrovní vědomostí žáků čtvrtých tříd vybrané krnovské základní školy okresu Bruntál v ČR a tím ověřím stupeň zvládnutí teoretické části učiva týkající se pravidel silničního provozu se zaměřením na chodce a především jízdu na jízdním kole podle předepsaného didaktického testu BESIP. Dále budu stanovovat úroveň vědomostí jednotlivých dívek a chlapců 4. tříd vybrané krnovské ZŠ. A také zjistím, jak jsou děti 4. tříd vybrané krnovské základní školy úspěšné při absolvování teoretické části „Průkazu cyklisty“ pomocí výše uvedených testů BESIP. Na základě všech získaných informací ověřím, zdali jsou vhodně dány podmínky úspěšnosti předepsaného testu BESIP k absolvování „Průkazu cyklisty“. Těchto cílů dosáhnu tím, že rozpracuji didaktický test na jednotlivé otázky, které samostatně vyhodnotím a porovnáím s výsledky podle stanovených kritérií BESIP. Současně bych ráda čtenářům předala některé praktické zkušenosti z mé dosavadní policejní činnosti a preventivní praxe (Ministerstvo dopravy – BESIP 2006).

I Teoretická část

V teoretické části po vymezení základních pojmů se budu věnovat výchově dětí k bezpečnosti silničního provozu, tak jak se jí zabývají společenské vědy pedagogika a psychologie. V těchto kapitolách popisují zprvu výchovu dětí z pohledu daných věd a až v následujících podkapitolách navazují na výchovu dětí k samotné bezpečnosti silničního provozu. V poslední části se zaměřuji na současnost a budoucnost dopravní výchovy dětí.

1 Vymezení základních pojmů

V této kapitole budu definovat základní pojmy týkající se výchovy dětí k bezpečnosti silničního provozu.

Školský zákon – „zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon), ve znění pozdějších předpisů“ (Zákon č. 561/2004 Sb. 2011).

Ministerstvo školství – „Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR. Řídící a výkonný orgán státní správy. Je důležitým subjektem vzdělávací politiky. Vytváří koncepce a strategie rozvoje vzdělávání, zajišťuje kvalitu vzdělávacího systému a jeho evaluaci, podporuje inovace vzdělávání, metodicky řídí pedagogická centra“. (Průcha 2001, s. 124 – 125)

Bílá kniha – „mezinárodně přijatý název pro koncepční a programový dokument např. v oblasti vzdělávací politiky. V České republice Národní program rozvoje vzdělávání. Byl vypracován týmem odborníků na zadání MŠMT ČR, předcházela mu veřejná diskuze“ (Průcha 2001, s. 25).

Rámcový vzdělávací program – „v návaznosti na Bílou knihu jsou v ČR vyvíjeny nové kurikulární dokumenty. RVP vymezují cílové zaměření vzdělávání na daném stupni, pro daný obor vzdělávání a očekávané výstupy. Charakterizuje priority, cíle, klíčové kompetence a obsah v širších oblastech. Na základě těchto programů si školy vytváří vlastní školské vzdělávací programy, přizpůsobené podmínkám regionu a lokality“. (Průcha 2001, s. 197)

Dítě – „lidský jedinec v životní fázi od narození do období adolescence. Pedagogika se dítětem zabývá jako subjektem edukace“ (Průcha 2001, s. 46).

Edukace – „jakákoliv situace za účasti lidských subjektů, při nichž probíhá nějaký edukační proces, což znamená, že dochází k nějakému druhu učení“ (Průcha 2001, s. 53).

Dětská kniha – „druh literatury pro děti předškolního a školního věku. Slouží jako zdroj informací k formálnímu vzdělávání a zároveň má velice důležitou funkci v kognitivním a emocionálním rozvoji dítěte“ (Průcha 2001, s. 40).

Rodina – „nejstarší společenská instituce, plní mnoho funkcí např. socializační. Vytváří určité emocionální klima, formuje interpersonální vztahy, hodnoty a postoje, základy etiky a životního stylu. Rodina se školou plní významné výchovné funkce, které lze chápat jako komplementární“ (Průcha 2001, s. 202).

Mateřská škola – „školské zařízení navazující na výchovu dětí v rodině a v současnosti v ní zajišťující všestrannou péči dětem zpravidla ve věku od 3 do 6 let. Není součástí povinné školní docházky“ (Průcha 2001, s. 118).

Povinná školní docházka – „v ČR začíná podle zákona počátkem školního roku, který následuje po dni, kdy dítě dovrší šestý rok věku. V praxi se uplatňuje hledisko, zda dítě v tomto věku dosáhlo školní zralosti. Trvá devět let a odklad nemá vliv na její zákonem stanovenou délku“ (Průcha 2001, s. 172).

Prevence – „soubor opatření zaměřených na předcházení nežádoucím jevům. Rozlišuje se primární (zaměřená na celou populaci), sekundární (zaměřená na rizikové jednotlivce a skupiny) a terciární prevence (minimalizace následků nebo pokračování nežádoucích jevů u jedinců, u nichž se již nežádoucí jev vyskytl)“ (Průcha 2001, s. 178).

Zákon o silničním provozu – „zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)“ (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012).

Účastník silničního provozu – „každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích“ (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012, § 2).

Řidič – „je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj. Řidičem je i jezdec na zvířeti“ (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012, § 2).

Vozidlo – „motorové, nemotorové vozidlo nebo tramvaj“ (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012, § 2).

Motorové vozidlo – „nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus“ (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012, § 2).

Nemotorové vozidlo – „vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo“ (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012, § 2).

Chodec – „i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových

bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně“ (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012, § 2).

Křižovatka – *„místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují. Za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci“ (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012, § 2).*

Přechod pro chodce – *„místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou“ (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012, § 2).*

Snížená viditelnost – *„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“ (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012, § 2).*

Zádržný bezpečnostní systém – *„zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu a určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných osob. Je to bezpečnostní pás nebo dětský zádržný systém (dále jen „dětská autosedačka“)" (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012, § 2).*

Dětská autosedačka – *„zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných dětí, jejichž tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm“ (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012, § 2).*

Přejezd pro cyklisty – *„místo na pozemní komunikaci určené pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci vyznačené příslušnou dopravní značkou“ (Zákon č. 361/2000 Sb. 2012, § 2).*

2 Výchova dětí k bezpečnosti silničního provozu v pedagogice

V následujících kapitolách se budu věnovat výchově dětí k bezpečnosti silničního provozu, tak jak se jí zabývá pedagogika, jako společenská věda, která zkoumá podstatu a zákonitosti výchovy a vzdělávání jako záměrné, cílevědomé a pravidelné činnosti formující osobnost člověka v různorodých sférách života společnosti.

Jednotlivé podkapitoly budou uchopeny zvlášť od obecného pojetí výchovy a vzdělávání s následnou provázaností do dalších kapitol ke konkrétní problematice výchovy dětí k bezpečnosti silničního provozu. Budu se zabývat historií, výchovou v rodině a výchovou ve školním prostředí.

2.1 Historie výchovy dětí

Historii výchovy dětí lze v podstatě sledovat již od počátku vývoje lidské společnosti. Člověk jako tvor společenský od nepaměti vytvářel lidská společenství, ve kterých na sebe jednotliví členové společenství vzájemně působili a ovlivňovali své jednání, postoje i chování. Pokud výchovu definujeme jako cílevědomou činnost spočívající v pomoci s rozvojem schopností, dovedností a směřované k vývoji osobnosti, pak ji můžeme najít již v **prvobytné společnosti**. Výchova byla utvářena skupinovým způsobem života a dělbou práce diferenciovanou zejména mezi muži a ženami. Jejím základem se stala převážně výchova pracovní, mravní, tělesná a branná. Vyspělejší edukační systémy se rozvinuly v antickém Řecku, konkrétně ve **Spartě** a **Aténách**. Vojenská výchova svobodných občanů ve Spartě byla v rukou státu. Hlavní složku tvořila výchova tělesná a branná, která byla určena hochům i dívkám od sedmi let. Naopak v Aténách probíhala soukromá výchova, která měla vést k harmonickému rozvoji fyzických i duševních vlastností a schopností každého občana. Jednalo se tedy o výchovu rozumovou, tělesnou, mravní a estetickou (Jůva 2007).

Podle Jůvy (2007) můžeme **středověk** popsat zcela jednoduše, jako výchovu k víře, především ke křesťanství. Naopak **novověk** je odrazem nového druhu myšlení pod vlivem exaktních věd. Nelze opomenout veliký význam Jana Amose Komenského, který se snažil pomocí výchovy o nápravu lidstva, jehož díla jsou nezanedbatelným zdrojem poučení i inspirace pro celý svět. Z děl věnovaných nejmenším v rodině je nutné zmínit Informatorium školy mateřské, které je systematickým návodem pro matky, jak úspěšně vychovávat své děti a připravovat je na školní docházku. Nejznámějším dílem Komenského je Velká didaktika, spis, který řeší základní cíle výchovy, její obsah, principy, metody a také návrh organizační struktury školství pro veškerou mládež.

Osvícenství má také řadu významných představitelů, kteří se zabývali výchovou např. Jean Jacques Rousseau, který zdůrazňoval svobody dítěte a byl velkým zastáncem přirozené výchovy dětí. V jeho protikladu stojí Johan Friedrich Herbart, který zastával tradiční pojetí výchovy, kdy centrem výchovného dění není dítě, ale učitel (Jůva, 2007).

Povinnou školní docházku v českých zemích zavedla až Marie Terezie, kdy v roce 1774 byl vydán Všeobecný školní řád, který určoval zřizování škol ve všech městech i vesnicích habsburské říše. Děti se učili čtení, psaní, počítání a náboženství po dobu šesti let (Rozsypalová, Čechová, Mellanová 2003).

Moderní výchova a s ní nastupující reformní pedagogika kritizovala tradiční školu. Středem veškerého dění se stává opět dítě, především jeho potřeby, blaho a individuální přístup k němu (Kasper, Kasperová 2008).

2.1.1 Počátky dopravní výchovy dětí v ČR

Prvním podnětem zavedení dopravní výchovy byla v roce 1931 zjištěná nehodovost na silnicích hlavního města Prahy. Následující rok byl uspořádán „týden bezpečnosti“ v Praze, jehož cílem bylo zvýšit povědomí veřejnosti o bezpečnosti na silnicích. Dopravní výchovou se zabývala expozice Autoklubu republiky Československé s ukázkou všech druhů výstražných značek. Dopravní výchova dětí byla uskutečňována na školách a v kurzech v budově Autoklubu, v takzvaných (dále jen tzv.) „hodinkách bezpečnosti“. V roce 1935 F. A. Elstner poprvé použil termín dopravní výchova. V Praze a ostatních městech bylo celkem proškoleny 35 tisíc dětí. Na venkově byla vedle přímých kurzů tato dopravní výchova vysílána školním rozhlasem (Stojan 2009).

Stojan (2009) uvádí, že už v roce 1934 byly do „Podrobných učebních osnov obecných škol pražských“ zavedeny prvky dopravní výchovy pro 1. až 5. ročník. Dopravní tematika se vyučovala v prouce, vlastivědě, občanské nauce a kreslení. Domácí nakladatelství vydala v letech 1969 – 2004 přes sedm desítek výukových materiálů o dopravní výchově pro mateřské i základní školy. I přes slibný začátek došlo po roce 1989 k útlumu. Tuto situaci zlepšila až změna v systému školství, která umožňuje díky RVP její začlenění do vzdělávání.

2.2 Výchova v rodině

V každé době si rodiče pro své děti přejí to nejlepší a také doufají, že se jejich dětem povede lépe než jim samým. V každé době je to obtížné a i když se výchova zdá být všem

jasná, nezaručuje dobré výsledky. Děti jsou dnes vystaveny multipolárním vlivům. Těmto vlivům jen v malé míře konkuruje vliv rodičů. Jsou to party kamarádů, počítače, média, móda a další. Nakonec se může zdát, že rodič zde plní pouze servisní funkci. Dřívější generace vlivem postupného zvyšování blahobytu věřili, že se jejich dětem povede určitě lépe než jim samým. Dnes se tato perspektiva spíše vytrácí. V současnosti považujeme povolání, vědomosti, úspěch, učení, stáří, manželství a rodinu za základní pro náš život, ale pro naše děti mohou tyto kategorie vypadat naprosto jinak než dosud (Murphy-Witt, Stamer-Brandt 2007).

Rodiče by si měli hlavně uvědomit, že by své dítě neměli nikdy shazovat, ponižovat a také zesměšňovat, i když je občas může rozesmát jeho malá nešikovnost. Dítěte je nutné si vážit a respektovat ho. Sebedůvěra jim musí být vštěpována od malička. Rodiče ukazují dětem, jak se co dělá a za každou snahu a úspěch by děti měly být odměňovány. Neméně důležitý je čas, který rodiče věnují svým dětem, a to opravdu svou duší i tělem. (Rheinwaldová 1993)

2.2.1 Rodiče jako „instruktoři autoškol“

Podíváme-li se na současnou podobu výchovy v rodině, projevuje se zde systém odměn a trestů. Děti na instrukce rodičů reagují různými otázkami, proč by dané věci měly dělat a rodiče jim složitě vysvětlují proč je to vlastně tak důležité. Častokrát žádají své děti, aby braly v potaz pocity a potřeby druhých. Chtějí po nich, aby přemýšlely o důsledcích svého chování a správně se rozhodovaly. Takto však poslušnost dětí vždy nefunguje. Ronald G. Morrish si položil otázku: „*co je na světě nejvíce na poslušnost zaměřeným úkolem*“? Odpověď zněla: „*řízení auta*“. Svítí-li před řidičem na semaforu červená, zastaví, i když v tu chvíli může myslet na spoustu jiných věcí týkajících se např. zaměstnání nebo rodiny. Důvodem zastavení řidiče před červenou je **zvyk**. Nad dodržováním zásadních pravidel nepřemýšlíme, to ovšem neznamená, že takto by měla poslušnost vypadat ve všech případech. Experti – instruktoři autoškol vychovávají řidiče pomocí série instrukcí, kterými řídí veškerou akci. Pokud řidič neudělá něco správně, učitel ho opraví. Nenabízí žádné možnosti, diskuzi a také nepoužívá žádných výhružek. Morrish proto uvádí, že „*dobrá průprava dětí vede k tvorbě správných návyků*“. Pokud by rodiče vedli děti k bezpečnosti silničního provozu stejně jako instruktoři autoškol, byl by úspěch téměř stoprocentní. (Morrish 2003, s. 49, s. 52)

2.2.2 Dopravní výchova v rodině

Rodiče svým příkladem chování v dopravě velice zásadně ovlivňují jednání svých dětí. **Rodičovský model dětí přebírají a pojmají za vlastní.** Mnohdy si rodiče ani neuvědomují, jak výrazně se na dopravní výchově svých dětí podílejí. Nejčastěji se objevuje první vliv rodiny při doprovodu prvňáčků do školy, procházkách, také při různých pěších a cyklistických výletech. Pokud rodič nevozí autem své dítě do školy každý den, je dítě poučeno o dojíždění do školy autobusem nebo jiným dopravním prostředkem. Při společných cestách rodiny automobilem se tyto vlivy zvlášť projevují (Stojan 2009).

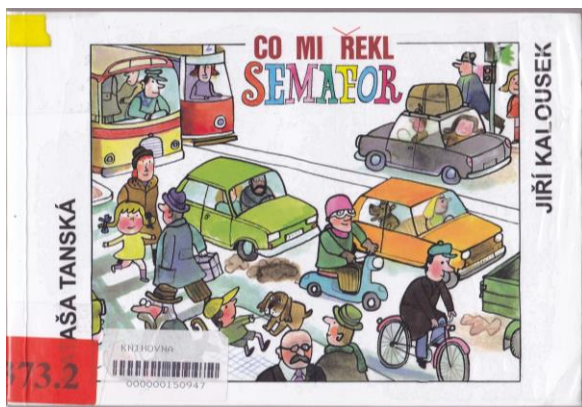
Německý autoklub – „*Allgemeiner Deutscher Automobil-Club*“ (dále jen ADAC) se zaměřuje na **snížování dětské nehodovosti prohlubováním dopravní výchovy v rodině.** Zaměření témat se odvíjí od reakcí a odpovědí na otázky, které děti rodičům nejčastěji kladou. Aby rodiče byli na tyto otázky a jednotlivé dopravní situace připraveni, uvedený „*autoklub nabízí tyto témata:*

- *Co berou děti vážně.*
- *Jak se chovají.*
- *Jak se učí nejefektivněji.*
- *Příčinou nehod je často nedostatek zkušeností z pohybu v kontaktu s dopravou.*
- *Nebezpečí úrazů v domácím prostředí.*
- *Bez omezování to nejde.*
- *S dětmi jako chodci.*
- *Využití dětských vozidel k poučení při hraní.*
- *Kdy začít s jízdou na kole.*
- *Důležitá zákonná ustanovení.*
- *Správná zabezpečení cestujících v automobilu.*
- *Dítě samo v dopravním provozu.*“ (Stojan 2009, s. 18).

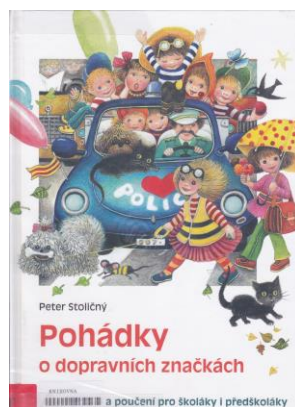
Městská knihovna v našem městě Krnově nabízí dětem a jejich rodičům několik **publikací s dětskou dopravní tematikou.** Nejstarší kniha, která nese název „Co mi řekl semafor“ byla vydána v roce 1976. Novější publikace jsou z roku 2011 a jmenují se: Dopravní značky; Pohádky o dopravních značkách; Knížka pro děti do auta. Poslední jmenovaná kniha mě velice zaujala, jde o knížku, která je v současné době přístupná na internetu ke stažení na www.audi.cz. O vytvoření této knihy se zasloužil Audi Servis v ČR. Kniha byla vytvořena pro děti, které cestují na zadních sedadlech automobilu s rodiči

například na dovolenou, výlet či víkend. Z této knihy se i mnozí dospělí dovědí to, co vůbec netušili, třeba jak je to s brzdou dráhou na silnici, nebo co je důležité u pneumatik vozu.

Další knihy krnovské knihovny k půjčení jsou: Kluci, pozor, červená!; Děti v dopravním provozu; Tatínku, jed' opatrně; Ulice. V dětském oddělení jsem se zeptala knihovnic, jestli je ze stran dětí o knižní dopravní tematiku zájem nebo jestli si tyto knihy chodí půjčovat rodiče. Odpověď nebyla potěšující, neboť děti si uvedené knihy půjčují velice málo a rodiče vůbec ne. Hledala jsem dopravní tematiku v této knihovně i pro dospělé, respektive rodiče, ale bohužel jsem žádnou vhodnou publikaci nenašla. Knihovnice mi uvedenou situaci omlouvaly tím, že naše město má dětské dopravní hřiště, které děti mohou navštěvovat jednak s rodiči, ale také je povinně navštěvují se školou ve 4. třídě na základní škole v rámci dopravní výchovy, jejíž součástí je plnění „Průkazu cyklisty“.



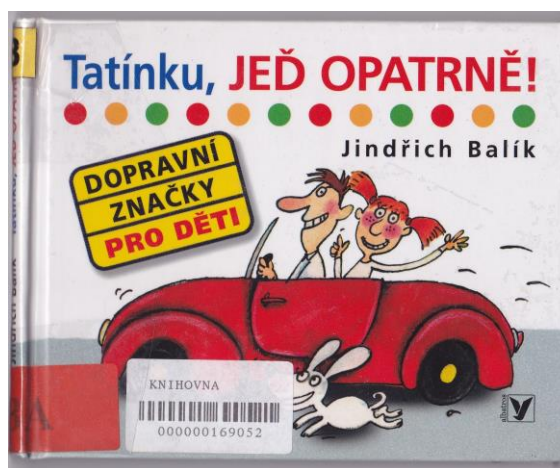
Zdroj: Tanská, Kasperová 2005



Zdroj: Stoličný, Kasperová 2011



Zdroj: Gato 2011



Zdroj: Balík, Kasperová 2006

Obrázek č. 1 – Ukázka knih Městské knihovny Krnov

2.3 Výchova ve školním prostředí

V současnosti se v odborné literatuře setkáváme s **různými pojetími výchovy**. Jednu z definic uvádí v učebním textu obecné pedagogiky Jana Kantorová: „*Výchova je záměrné a cílevědomé působení, které se projevuje všestranným formováním osobnosti. Má adaptační, anticipační a permanentní charakter. Je to specificky lidská činnost.*“ (Kantorová 2008, s. 74).

Pojem výchova je v pedagogice používán ve spojení s pojmem vzdělávání. Na druhé straně je uváděno, že vzdělávání představuje něco specifického, co se nekryje s pojmem výchova. Je spojováno se školním vyučováním. Pro účely teoretického výkladu můžeme pojmy výchova a vzdělávání oddělit. Praxe nám však ukazuje, že je toto rozdělení nemyslitelné. Každý učitel při výkonu svého povolání dotyčné jedince vzdělává a zároveň vychovává. Propojenost uvedeného vyjadřuje termín „*výchovně vzdělávací proces*“ (Průcha 2000).

Aby měl výchovně vzdělávací proces smysl, musí mít stanoveny určité výchovné cíle. **Výchovné cíle** jsou ovlivňovány historickým vývojem dané země. Mění se v závislosti na společenském zřízení, státu, národě, filozofii a kultuře. Naše doba zaznamenává mezi jednotlivými koncepcemi rozdíly v názorech na výchovné cíle. Výchovným cílem je společenský ideál, tedy požadavek na člověka jaký by měl být a pro co je nutné ho připravit. „*Výchovný proces můžeme považovat za efektivní, když se cíle výchovy realizují za adekvátního vynakládání různých sil (lidských, ekonomických), při přiměřeném uplatňování potenciálu člověka a využívání výchovných prostředků*“ (Kantorová 2008, s. 140).

Kantorová (2010) uvádí, že základní pedagogickou kategorií jsou **výchovné prostředky**, jejichž pomocí uskutečňujeme dosažení výchovného cíle. Toto vymezení, **v širším slova smyslu**, zahrnuje různé instituce a skupiny, přes které je realizována výchova. Řadíme sem rodinu, školy, zařízení výchovy mimo vyučování, masové komunikační prostředky, dětské a mládežnické organizace, další společenské organizace, kulturní a osvětová zařízení, pracovní kolektivy. Pak také metody jako například (dále jen např.) vysvětlování a formy výchovy např. vyučovací hodina, které se v procesu výchovy stávají konkrétními prostředky výchovy. **V užším slova smyslu** je to materiálně technické vybavení a různé pomůcky, které jsou využívány ve výchově k plnění vytyčeného cíle – vybavení učeben, zařízení školy, názorné vyučovací pomůcky, psací potřeby, hračky, RVP, ŠVP, učebnice a podobně (dále apod.).

2.3.1 Školská legislativa z pohledu dopravní výchovy

Školský zákon jako právní norma zavazuje pedagogické pracovníky k dodržování zásad a cílů vzdělávání. Mimo jiné mezi obecné cíle vzdělávání patří získání a uplatňování znalostí o **bezpečnosti a ochraně zdraví**. Jedním z mnoha prvků týkajících se bezpečnosti a ochrany zdraví je i dopravní výchova. Přípravuje školáky na zvládnutí zásad chování účastníka silničního provozu a jejich následné uplatnění v každodenním životě (Zákon č. 561/2004 Sb. 2011).

Koncepční a programový dokument **Bílá kniha** ve svých hlavních strategických liniích vzdělávací politiky v České republice pojednává o přizpůsobování vzdělávacích a studijních programů potřebám života ve společnosti znalostí. Uvádí hlavní opatření, kterým je vypracovat Státní program vzdělávání pro děti a mládež od 3 do 19 let, který „*bude legislativně zakotven jako **rámcový kurikulární dokument**, vymezující základní duchovní a morální hodnoty včetně poznání sebe sama, klíčové kompetence, cíle a obsahové oblasti vzdělávání, které budou tvořit rámec celé naší vzdělávací soustavy*“, to je (dále jen tj.) „*od mateřských škol až po středoškolské vzdělávání ukončené maturitou*.“ Proměnu základního vzdělávání **zejména druhého stupně** základní školy směřuje k výuce v hlavních oblastech vzdělávání, mezi které patří jazyk a jazyková komunikace, matematika a její aplikace, informační a komunikační technologie, člověk a společnost, člověk a příroda, člověk a svět práce a v neposlední řadě důležitý okruh z pohledu dopravní výchovy **člověk a zdraví** (Národní program rozvoje vzdělávání v České republice: Bílá kniha 2001, s. 91).

V současné době vydalo MŠMT **upravený Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání** (dále jen RVP ZV) **platný od 1. 9. 2013**. V uvedeném dokumentu došlo k určité změně z pohledu výchovy dětí k bezpečnosti silničního provozu. Nový RVP ZV sice stále nezařazuje dopravní výchovu na základní škole jako samostatný předmět, ale ve dvou hlavních vzdělávacích oborech, které nesou názvy „**Člověk a jeho zdraví**“ (pro druhý stupeň) a „**Člověk a jeho svět**“ (pro první stupeň), byl upraven vzdělávací obsah (MŠMT 2013).

V návaznosti na Bílou knihu, začnu u významnějších změn, týkající se **druhého stupně**. Nově očekávaným výstupem vzdělávání je uveden cíl: „**žák projevuje odpovědné chování v rizikových situacích silniční a železniční dopravy**“, dřívější dokument vyžadoval pouze, aby žák projevoval odpovědné chování v situacích ohrožení zdraví, což nebylo nijak konkretizováno. Učivo bude obsahovat „*bezpečnost v dopravě, rizika silniční a železniční*

dopravy, vztahy mezi účastníky silničního provozu včetně zvládnání agresivity, postup v případě dopravní nehody“ (MŠMT 2013, s. 79).

Jak jsem již uváděla, u **prvního stupně** je dopravní tematika koncipována do jiné oblasti vzdělávání, která se jmenuje **Člověk a jeho svět**. Je členěna do pěti tematických okruhů, nás budou nevíce zajímat dva z nich. První nese název Místo, kde žijeme. V této oblasti je kladen důraz nejen na praktické poznávání místních a regionálních skutečností, ale také na utváření přímých zkušeností žáků (např. v dopravní výchově). V očekávaných výstupech tematického okruhu nedochází ke změnám cílů, menší změnu spatřujeme v učivu, zabývajícím se **bezpečnou cestou do školy a rizikovými místy a situacemi**. Druhý okruh se jmenuje Člověk a jeho zdraví. Zde si žáci osvojují bezpečné chování a vzájemnou pomoc v různých životních situacích, včetně mimořádných událostí, které ohrožují zdraví jedinců i celých skupin obyvatel. „*Žáci docházejí k poznání, že zdraví je důležitá hodnota v životě člověka.*“ Očekávané výstupy pro první i druhé období prochází zásadními změnami, kde **nově musí žák rozeznávat nebezpečí různého charakteru, využívat bezpečná místa pro hru a trávení volného času; cílem je také, aby žák uplatňoval základní pravidla bezpečného chování účastníka silničního provozu, jednal tak, aby neohrožoval zdraví své a zdraví jiných**. Ve druhém období mimo stávající formulaci toho, že „*žák uplatňuje účelné způsoby chování v situacích ohrožujících zdraví a v modelových situacích simulující mimořádnou událost*“ je žák **povinen vnímat dopravní situaci, správně ji vyhodnotit a vyvodit odpovídající závěry pro své chování jako chodec a cyklista**. Učivo týkající se bezpečného chování v silničním provozu je doplněno o **dopravní značky, předcházení rizikovým situacím v dopravě a v dopravních prostředcích** (MŠMT 2013, s. 39, s. 44).

Rámcově vzdělávací program pro předškolní vzdělávání (dále jen RVP PV) obsahuje vzdělávací obsah, který je také uspořádán do pěti vzdělávacích oblastí. Podrobně je popisuje doplňující dokument s názvem **Konkretizované očekávané výstupy RVP PV**. Uvádí konkrétní očekávané výstupy, pomocí kterých stanoví pedagogové v rámci integrovaných bloků cílenou vzdělávací nabídku. První vzdělávací oblast se týká **dítěte a jeho těla**, která v sobě nese několik podoblastí. Jedna z nich se jmenuje Zdraví, bezpečí a ta konkretizuje jeden z cílů, který „*učí děti znát a dodržovat základní pravidla chování na chodníku a na ulici (dávát pozor při přecházení, rozumět světelné signalizaci)*“ (MŠMT 2012, s. 5)

3 Výchova dětí k bezpečnosti silničního provozu v psychologii

V dalších kapitolách se budu zabývat výchovou dětí k bezpečnosti silničního provozu, tak jak ji popisuje a vysvětluje psychologie, jako společenská věda, která studuje lidské chování, mentální procesy a tělesné dění včetně jejich vzájemných vztahů a interakcí.

Jednotlivé oddíly budou, jako v předchozí kapitole 2, uchopeny zvlášť od obecného pojetí dané problematiky ke konkrétnímu řešení výchovy dětí k bezpečnosti silničního provozu. Podrobněji jí bude věnována kapitola 4.2 s názvem „Současnost a budoucnost dopravní výchovy dětí“. V této části se zaměřím na duševní vývoj dítěte a jeho vývojová stadia s aplikací na dítě, jako účastníka silničního provozu.

3.1 Duševní vývoj dítěte

Vývoj dítěte lze charakterizovat jako celistvý, individuální proces, který zahrnuje somatickou i psychickou stránku osobnosti. Jestliže sledujeme více dětí téhož věku v přiměřených podmínkách, zjistíme, že určité vývojové změny nastupují zhruba ve stejných věkových obdobích. Je dynamickým procesem, není rovnoměrný, ale má svůj řád a zákonitost. Sled a povahu vývojových změn studuje vývojová psychologie, snaží se zachytit určité stavy na daném stupni vývoje, zaměřuje se na podstatné a všem zdravým jedincům společné změny (Šimíčková-Čížková 2003).

3.1.1 Vývojová stadia dětského období

Někteří psychologové berou vývoj jako samostatné, kvalitativně odlišné kroky neboli vývojová stadia. Životní běh člověka pojmají v podobě novorozeneckého období, dětství, adolescence a dospělosti (Atkinson 2003).

Podle Atkinsona (2003, s. 72) exaktnější pojetí vývojových stadií obsahují tyto charakteristiky:

- „*chování je v určitém stadiu organizováno kolem dominantního tématu,*
- *chování v jednom stadiu je kvalitativně odlišné od minulého a budoucího chování,*
- *všechny děti procházejí stejnými stadii ve stejném pořadí.*“

„Vlivy prostředí mohou urychlovat nebo zpomalovat vývoj, ale posloupnost vývojových stadií je neměnná. Dítě nemůže dosáhnout pozdějšího stadia bez toho, aby prošlo dřívějším stadiem“ (Atkinson 2003, s. 72).

Novorozenecké období

Dítě je od narození individuální bytostí hodnou lásky, respektu a úcty. Uznáním tohoto faktu je základním východiskem výchovy (Diešková 1995).

Zrání a učení jsou od počátku vývoje v úzké součinnosti, jedno je předpokladem druhého. Umožní-li zrání jistou schopnost, zmocní se jí ihned učení a dále ji zdokonaluje. Současně také dochází ke změnám v mozku. „*Rozdíly v přísunu podnětů tedy výrazně působí na formování základního vzorce dětského mozku*“ (Čačka 2000).

Dětství

Velké změny do života dítěte přináší vstup do školy. Sedět klidně v lavici, dávat pozor a dělat jenom to, co říká paní učitelka, není vůbec snadné a tím spíše pro hravé či neposedné dítě. Kromě těchto náročných věcí se musí seznámit s mnoha novými dětmi ve třídě a přivyknout si na soužití s nimi. Hlavní činností vývojového stádia dětství je **učení a sociální učení**. Učitel **v první třídě** získává snadno roli nekriticky přijímané autority, které děti bez jakýchkoliv zábran i žalují. **V následujících třídách** se začíná utvářet jednotný „*duch třídy*“. Mění skupiny zvolna přebírá funkci autorit. Erikson ve stádiu dětství zdůrazňuje snaživost a iniciativu: „*Krátce po nástupu do školy se děti stávají vážnějšími, hodnějšími i pilnějšími. Ochotně se sklání před požadavky autorit. Projevují značnou citlivost k jejich hodnocení a i malá výčitka je často uvádí do usedavého pláče. Postupně již berou plnění svých povinností jako samozřejmost a po určitý čas jsou tak přesně takové, jaké si je rodiče vždy přáli mít. Jsou v plnění úkolů spolehlivé a je možné se již dovolávat i jejich rozumnosti*“ (Čačka 2000, s. 107).

Čačka (2000, s. 109) ve své publikaci uvádí jedno z mnoha pravdivých arabských přísloví, na které bychom rozhodně při výchově a vzdělávání dětí neměli zapomínat: „*Poznatky získané v dětství jsou nezničitelné – jsou, jako bys je vyryl do kamene.*“

Adolescence

Adolescenti nechtějí být dětmi ani dospělými, přechodně si vytváří „svou vlastní kulturu“, která se projevuje demonstrováním potřebou volnosti a experimentování. Jejich senzomotorické i intelektové předpoklady jim umožňují dosahovat vysokých výkonů. Mnozí však těchto možností nevyužívají, zvláště ve škole. Značné úsilí dokáží vyvinout ve chvíli, kdy jsou silně motivováni. Usilují o nezávislost na rodičích, chtějí mít svou cestu, kulturu, názory, způsob života a další. Žijí v představě „věčného mládí a síly“ s nereálným pocitem

privilegovanosti a imunity vůči rizikům. Pokud rodiče dokáží pochopit změnu ve vývoji svého dítěte a chovají se k nim adekvátně, může to vést ke zklidnění vztahu mezi nimi (Čáp 2001).

Vágnerová (2005) uvádí specifické zvláštnosti identity některých adolescentů:

- usilují o získání větších práv a svobody rozhodování, ale povinnosti a zodpovědnost přijímají velmi neochotně,
- upřednostňují intenzivní prožitky (například rychlá jízda) jejichž cílem je dosažení nějakého maxima,
- akceptují jen to co je hodnotné a jisté, realizují přehnané aktivity s určitou představou,
- vše chtějí dosáhnout neodkladně, ihned, jelikož odklad je pro ně zátěží (např. rychlé známosti, ukradené auto atd.).

3.2 Děti jako účastníci silničního provozu

Dítě poznává život kolem sebe především smyslovými vjemy vázanými na stupeň jeho zralosti, jak již bylo předesláno v předcházejícím textu. Disponuje osobitým viděním, slyšením, vnímáním, myšlením, reagováním a nikdy neprožívá a nevnímá situaci stejně, jako dospělý člověk. Nedokáže tedy rozeznávat a také vnímat nebezpečí, jako dospělý člověk (Havlík 2005).

Havlík (2005) poukazuje na rozdílné periferní zrakové vidění, které je u **předškoláka** velice zúžené. Předškolní dítě nedokáže v tomtéž čase zaregistrovat přijíždějící vozidlo, jako adolescent či dospělá osoba. Také se nezdívá, že dítě bezděčně preferuje pravou stranu zorného pole před levou, ačkoliv je už u předškoláků rozlišování pravé a levé ruky téměř vyvinuto. Tedy dítě předškolního věku je při přecházení silnice natolik zaměstnáno samotným přecházením, že již není schopno sledovat projíždějící vozidla. Řidič může nabýt dojmu, že jej dítě vidí, ale ve skutečnosti to tak být nemusí. Malý rozdíl skýtá pohlaví, mnohé dívky již v předškolním věku dokáží dělat dvě věci najednou, bohužel u chlapců tento problém přetrvává. Pro předškoláka rušná ulice a provoz na silnici skýtá tolik podnětů, že se v nich ztrácí a přestává orientovat.

Děti ve věku **8 až 10 let** již dostávají rozum, ale stále jsou ve svých projevech nevypočitatelní. Nutno podotknout, že podle zákona o silničním provozu mohou děti ve věku 10 let jezdit na kole po silnici bez doprovodu osoby starší 15 let (Havlík 2005).

Dvanáctiletí jsou již vybaveni základy dopravní výchovy, také jistými zkušenostmi a díky dozrávání mozkových struktur mohou již pojímat dopravní prostor v souvislostech, přesto ani jim není radno věřit (Havlík 2005).

Havlík (2005) upozorňuje na rizikové chování, které se především projevuje u **pubescentů**. U nich je to opravdu komplikovanější, rádi riskují a předvádí se. Neradi se podřizují autoritám a to platí i v dopravě. Mállokterý rodič asi ví, že **komplexně začíná průměrný školák vnímat dopravní provoz až kolem dvanácti let**.

4 Výchova dětí k bezpečnosti silničního provozu

V následujícím textu budu konstatovat především současný stav uvedené problematiky s možnými vizemi a vývojem do budoucna.

4.1 Bezpečnost silničního provozu

Bezpečnost silničního provozu se týká nás všech. Pokaždé při vstupu na ulici se z nás stává účastník silničního provozu, proto je velmi důležité, aby se na zvyšování bezpečnosti podíleli naprosto všichni občané. Ačkoliv byla dosavadní činnost v této oblasti účinná, stále zůstávají počty smrtelných úrazů při dopravních nehodách v **Evropské unii** nepřijatelně vysoké: *„1,3 milionu dopravních nehod ročně způsobí 43 000 smrtelných úrazů a 1,7 milionu zranění. Za hlavní příčinu smrtelných úrazů je považováno chování účastníků silničního provozu: nepřiměřená rychlost, požití alkoholu nebo drog, únava, nepoužívání bezpečnostních pásů nebo ochranných přileb atd.“* (Zdraví-EU 2012).

„Oproti motoristicky vyspělým státům není v české společnosti stále bezpečnost silničního provozu vnímána jako priorita“, také „právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je oproti vyspělým státům na nízké úrovni, stejně jako vymahatelnost práva“ (Česká republika 2010).

Tabulka č. 1 – Srovnání základních ukazatelů s vybranými evropskými zeměmi – počet nehod v silničním provozu, při kterých došlo ke zranění nebo usmrcení osob

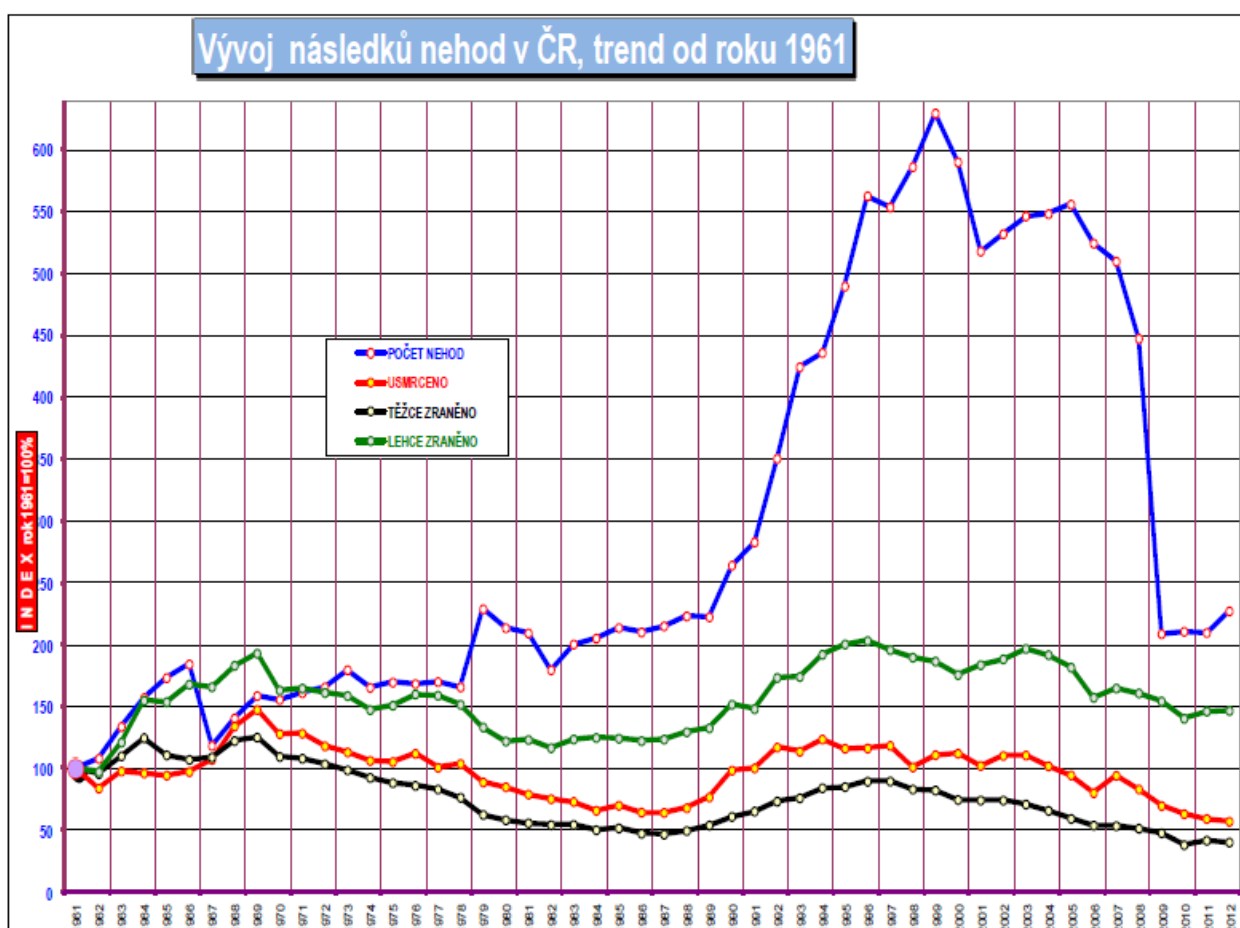
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	Pokles nehodovosti, porovnání let 2000 a 2008 v %
Francie	121 223	85 390	84 525	80 309	81 272	74 487	38,55%
Nizozemí	37 947	27 658	27 007	24 527	25 819	23 708	37,52%
Řecko	23 001	15 547	16 914	16 190	15 499	15 083	34,42%
Dánsko	7 346	6 207	5 412	5 403	5 549	5 020	31,66%
Spojené Království	233 729	213 043	203 682	194 789	188 105	176 814	24,35%
Portugalsko	44 159	38 930	37 066	35 680	35 311	33 613	23,88%
Německo	382 949	339 310	336 619	327 984	335 845	320 614	16,28%
Polsko	57 331	51 068	48 100	46 875	49 536	49 054	14,44%
Belgie	49 066	43 565	40 366	41 114	43 239	42 115	14,17%
Irsko	7 757	5 780	6 533	6 018	5 467	6 736	13,16%
Česká republika	25 445	26 516	25 239	22 115	23 060	22 481	11,65%
Španělsko	101 729	94 009	91 187	99 797	100 508	93 161	8,42%
Rakousko	42 126	42 657	40 896	39 884	41 096	39 173	7,01%
Lucembursko	905	716	777	805	954	927	-2,43%
Itálie	211 941	243 490	240 011	238 124	230 871	218 963	-3,31%
Finsko	6 633	6 767	7 020	6 740	6 657	6 881	-3,74%
Slovenská republika	7 884	8 443	7 903	7 988	8 500	8 343	-5,82%
Maďarsko	17 493	20 957	20 777	20 977	20 634	19 174	-9,61%
Švédsko	15 770	18 029	18 094	18 213	18 548	18 462	-17,07%

Zdroj: Ročenka dopravy České republiky 2010

Z uvedené statistiky vyplývá, jak si vede Česká republika v počtu nehod na silnicích, při kterých došlo ke **zranění nebo usmrcení osob** ve srovnání s devatenácti evropskými zeměmi. Při porovnání let 2000 a 2008 zaujímáme **jedenácté místo** mezi uvedenými zeměmi, což není zrovna lichotivé. V roce 2007 zaznamenáváme opětovný nárůst nehod, a i když je toto číslo v roce 2008 sníženo, stále je vyšší než v roce 2006, a to o 366 dopravních nehod.

Na následujícím grafu vidíme od roku 2007 kontinuální **pokles u dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení osob**, což se nedá říct o lehce ani těžce zraněných, kde dochází v roce 2011 k opětovnému nárůstu.

V roce 2012 došlo ke **zvýšení celkového počtu dopravních nehod** ve srovnání s roky 2009 až 2011. Znatelný pokles těchto dopravních nehod zaznamenáváme v roce 2009, jelikož v ČR došlo k nové úpravě šetření dopravních nehod, což znamenalo a v současné době také znamená pro řidiče úlevu v hlášení dopravních nehod v případech, kdy zjevná škoda na některém ze zúčastněných vozidel nebo přepravovaných věcech nepřesahuje 100 000 korun českých a přitom nedojde ke zranění nebo usmrcení osoby a současně nevznikne hmotná škoda na jiném majetku další osoby. Změna tedy značně ovlivnila následné statistiky dopravní nehodovosti, a proto zaznamenáváme značný úbytek hlášených a evidovaných dopravních nehod.



Zdroj: Policie České republiky 2013

Graf č. 1 – Vývoj následků nehod v ČR od roku 1961 do roku 2012

4.1.1 Orgány zabývající se prevencí bezpečnosti silničního provozu

Národní koordinační **orgán pro bezpečnost silničního provozu** (všeobecně známý pod zkratkou **BESIP**) je integrální součástí Ministerstva dopravy, odboru komunikace s veřejností. Tento orgán provádí velice významnou preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Především se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních kampaní, **dopravní výchovy** a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti. Dále pak oddělení BESIP úzce spolupracuje s ostatními ústředními orgány státní správy působícími v oblasti prevence dopravních nehod a prostřednictvím svých regionálních pracovníků zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a obcích (BESIP 2012b).



Zdroj: BESIP 2012b



Zdroj: BESIP 2012b



Zdroj: BESIP 2012b

Obrázek č. 2 – Historické preventivní materiály BESIP

Mezi hlavní témata, na něž se BESIP aktuálně zaměřuje, patří:

- „používání bezpečnostních pásů,
- použití dětských autosedaček,
- dodržování maximální povolené rychlosti,
- dodržování bezpečné vzdálenosti,
- ohled na rozvíjející se cyklistickou dopravu,
- viditelnost,

- *dopravní výchova*“ (Česká republika 2010).

V České republice je v současnosti prováděna dopravní výchova v mateřských školách a na 1. stupni základních škol. Zaměřuje se na problematiku bezpečné chůze a orientaci v provozu na pozemních komunikacích. **Starší děti** mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a také získat důležité řidičské návyky v době mimo vyučování, například díky systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech (Česká republika 2010).

V působnosti Ministerstva dopravy je také **Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.**, jenž je veřejnou výzkumnou institucí a jedinou dopravní vědeckovýzkumnou organizací. Jejím základním posláním je výzkumná, vývojová a expertní činnost s celostátní působností pro všechny obory dopravy, veřejný i komerční sektor a zajišťování servisních činností pro Ministerstvo dopravy a další orgány a organizace státního, veřejného i soukromého sektoru (Centrum dopravního výzkumu 2013).

Dalším významným orgánem z hlediska prevence bezpečnosti silničního provozu je **Policie České republiky** a její preventivně informační skupiny v jednotlivých okresních městech. Jejich pracovní náplně se stále formují a jednou z nich je i organizování a provádění besed, přednášek, soutěží, a to zejména pro děti a mládež (Holub 2002).

Mimo preventivně informační skupiny se prevencí i represí v oblasti silničního provozu věnují i jednotlivé služby policie a to např. služba dopravní či služba pořádkové Policie ČR.

Policie České republiky pořádá v průběhu roku vždy několik akcí se zaměřením na **bezpečnost silničního provozu**. Patří mezi ně akce pravidelné (například ty, které souvisejí se zářijovým nástupem dětí do škol) a akce nepravidelné. O nepravidelných dopravně-bezpečnostních akcích se řidiči dozvídají zpravidla několik dní předem, někdy bývá zveřejněno i zaměření akce. Nejčastěji jsou tyto akce orientovány na kontrolu dodržování předepsané rychlosti, technický stav vozidel, používání bezpečnostních pásů a řízení pod vlivem alkoholu (Česká republika 2010).

4.1.2 Zvýšení bezpečí dětí v dopravě

Každým rokem bývá v silničním provozu usmrceno na tři desítky dětí, nejvíce jako spolujezdci v automobilu. Asi polovina z nich nebyla v době dopravní nehody připoutána (Olšan, Konečný 2008).

Olišan a Konečný (2008) upozorňují na skutečnosti, které mohou zvýšit bezpečnost dítěte v dopravě:

V autě:

- použitím dětských zádržných systémů,
- připoutáním bezpečnostními pásy.

Na chodníku:

- hrou mimo bezprostřední blízkost pozemní komunikace,
- zajištěním viditelnosti, opatrností a kázní.

Na kole:

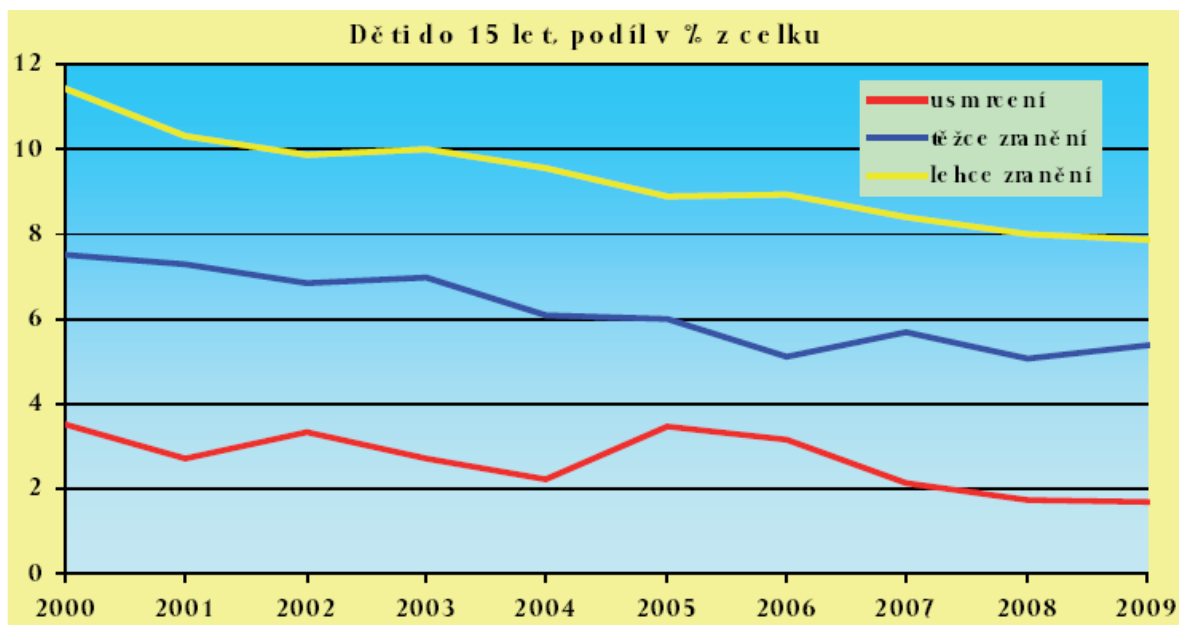
- použitím ochranné cyklistické přilby,
- zajištěním viditelnosti,
- technicky způsobilým kolem,
- opatrností, kázní.

Na železnici:

- dostatečným odstupem od přijíždějícího vlaku,
- nevykláněním se z oken,
- nepřecházením přes koleje.

4.1.3 Dopravní nehodovost dětí a její prevence

Děti sice nepatří do nejrizikovější skupiny účastníků silničního provozu, ale náležitá pozornost je z dlouhodobého hlediska velice důležitá. Důsledkem soustavné péče a pozornosti věnované prevenci dětské úrazovosti v dopravě podíl dětí usmrcených v silničním provozu na celkový počet obětí dopravních nehod v ČR za rok 2007 – 2009 klesal (BESIP 2012c).



Zdroj: BESIP 2012c

Graf č. 2 – Podíl následků dopravních nehod dětí do 15 let na celkových následcích

Z dětí se následně stanou **řidiči**, ať už motorového či nemotorového vozidla a díky prevenci v dopravní výchově můžeme podstatně ovlivnit chování celé generace. Ve srovnání s evropským průměrem je podíl **mladých řidičů** na celkovém počtu obětí dopravních nehod nižší, což nesporně souvisí s celou řadou preventivně-osvětových akcí. O něco horší porovnání nabízí pohled na řidiče nové, s krátkodobou řidičskou praxí, kde se ČR nachází v blízkosti evropského průměru (BESIP 2012c).

Podíváme-li se na následující tabulku, zjistíme aktuální stav **dopravních nehod v roce 2012 podle viníka**, který dopravní nehodu způsobil.

Tabulka č. 2 – Dopravní nehody v České republice podle viníka za rok 2012 ve srovnání s rokem 2011

Nehody dle zavinění	počet nehod	rozdíl	Usmrceno	rozdíl	TZ	rozdíl	LZ	rozdíl
řidičem motorového vozidla	70441	4352	627	-25	2471	-130	19176	-138
řidičem nemotorového vozidla	2467	104	32	10	284	0	1958	107
z toho dětmi	279	-12	0	-1	29	6	230	-18
chodcem	1292	95	19	-7	179	23	1024	59
z toho dětmi	501	68	2	2	61	16	431	45
jiným účastníkem	145	24	0	-2	8	5	65	10
závada komunikace	282	-166	0	0	2	0	13	-5
technická závada vozidla	465	9	0	0	10	-10	101	-17
lesní zvěř, domácí zvíře	5915	1851	0	0	13	-3	157	56
jiné zavinění	397	-2	3	-2	19	9	96	-1

Zdroj: Policie České republiky 2013

Z uvedených dat vyplývá **úbytek dopravních nehod v roce 2012 zaviněnými dětským řidičem nemotorového vozidla**, a to celkem o 12 nehod oproti roku 2011, kdy usmrcen nebyl žádný řidič. Naopak patřičný **nárůst poukazuje na dospělé řidiče nemotorového vozidla**, kterých bylo o 104 víc než v roce 2011 a také při těchto nehodách bylo usmrceno 32 osob, což je o 10 víc, než v předchozím roce.

Nehody zaviněné chodcem narostly jak u dětí, tak dospělých. U dětí se zvýšil o 68 nehod a dospělých 95 nehod při srovnání roku 2012 s rokem 2011. **Smutné číslo vykazují nehody zaviněné dětskými chodci**, při nichž byly usmrceny 2 osoby, těžce zraněno 61 osob a lehce zraněno 431 osob, ve všech případech došlo ke zvýšení nehod za rok 2011 – 2012.

Z uvedených statistik je zřetelné, kam by preventivní aktivity měly směřovat. **Prioritami** pro oblast silničního provozu by především měly být **bezpeční účastníci nemotorové dopravy (chodci i cyklisté)**, a to především se zaměřením na bezpečné chování, viditelnost a bezpečné prvky.

4.2 Současnost a budoucnost dopravní výchovy dětí

Kvalitní forma dopravní výchovy hraje klíčovou roli v pozdějším chování všech účastníků silničního provozu. Vozit dítě autem je jen zdánlivě bezpečné. Dítě je zde jako spolujezdec pouze pasivním účastníkem v dopravě. Dopravní výchova musí vést děti k takovému jednání, které jim neumožní vystavit sebe ani nikoho jiného riziku dopravní nehody. Musíme učit děti vážit si života a chránit jej. Rozvíjet u nich „dopravní smysl“ a naučit je předvídat rizika, rychle vyhodnocovat situaci a vhodně jednat (Heinrichová 2006).

4.2.1 Pedagogičtí pracovníci vyučující dopravní výchovu

O výchově dětí rodiči bylo již mnohé napsáno, snad jen malé připomenutí toho nejdůležitějšího a všeobecně známého, co platí z pozice všech dospělých, že nejlepší je jít vlastním příkladem. Když chci, aby dítě dodržovalo určitá pravidla bezpečnosti, musím je také dodržovat, například pokud sama nebudu přednostně k přecházení silnice používat přechod pro chodce a budu se bezhlavě vrhat do cesty, nemůžu po dítěti chtít, aby to samo dodržovalo. Každý z nás uvedené pravidlo zná, ale málokdo jej denně, či každou minutu dodržuje.

Aby dopravní výchova ve školství byla opravdu kvalitní, měli by mít pedagogičtí pracovníci určité zkušenosti, či kvalifikaci k jejímu vedení. Často se setkávám jako policistka vyučující dopravní výchovu v rámci preventivních aktivit a projektů s neznalostí dopravních předpisů u vyučujících na základních školách. Ne všichni učitelé také vlastní řidičské oprávnění a mají kladný vztah k dopravní problematice. Někteří pedagogové se rádi účastní mé výuky dopravní výchovy pro děti, zvláště ve čtvrtých třídách, kdy probíráme především křižovatky a s nimi související přednosti v jízdě. Také jsem se nejednou setkala s konstatováním dětí, že vysvětlování „křižovatek“ od paní učitelky nechápou. Netvrdím, že by všichni učitelé vyučující na základních školách měli absolvovat akreditovaný postgraduální seminář dopravní výchovy, pokud jej neabsolvovali během svého studia, ale určitě je důležité, co pedagog umí a zná z dopravní problematiky a hlavně jak to dokáže využívat ve svých hodinách zvláště u výuky pravidel bezpečné jízdy na jízdním kole. Není důležité, kde tyto kompetence získají, či získali, důležité je, aby je vůbec měli.

4.2.2 Předškolní věk

V podkapitole 2.3.1 jsem se zabývala začleněním dopravní výchovy do RVP PV, kde jsem uváděla záměr programu mateřských škol, jehož cílem je „učit děti znát a dodržovat základní pravidla chování na chodníku a na ulici (dávat pozor při přecházení, rozumět světelné signalizaci)“ (MŠMT 2012, s. 5).

V tomto věku se dítě účastní silničního provozu jako chodec v doprovodu dospělých osob (nejčastěji rodičů), ale často také jako pasažér ve vozidle. Dítě předškolního věku začíná získávat vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy a mělo by být vedeno k vytváření správných návyků, vztahů k okolí a k lidem. Jak již bylo napsáno v kapitole 2, především rodiče by měli vést dítě k ukázněnosti, opatrnosti a vytvořit v nich pozitivní vztah ke zdraví. Vlastnosti, které ovlivňují reakci dětí při chování v určitých dopravních situacích, jako je paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost, vnímání i orientace v prostoru a čase, vnímání nebezpečí by měly být neustále rozvíjeny. Velmi důležitý je také výcvik k bezpečnému pobytu venku – v silničním provozu. Výše uvedené vědomosti a dovednosti dětí můžeme rozvíjet několika způsoby – pozorováním na vycházkách, zábavou, hrou, hádankami a nejrůznějšími soutěžemi. Vždyť nejen BESIP v tomto ohledu připravil pro děti v předškolním věku několik učebních pomůcek – pexesa, skládanky, dopravní omalovánky, motivační předměty jako jsou např. odrazky, videokazeta Malina, televizní večerníčky a v neposlední řadě knihy pro děti a rodiče (BESIP 2012d).

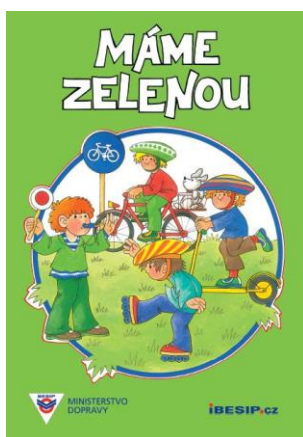


Zdroj: BESIP 2012e



Zdroj: BESIP 2012e

Obr. č. 3 – Učební pomůcky BESIP



Zdroj: BESIP 2012e



Zdroj: BESIP 2012e

Obr. č. 3 – Učební pomůcky BESIP

4.2.3 Školní věk

V oblasti bezpečného pohybu dětí v dopravním prostředí se ke kompetencím, které dítě získalo v předškolním věku, postupně přidávají další dovednosti a znalosti. Jedná se o oblasti **chůze, chování v dopravním prostředku, jízda na kole, skateboardu, in-line bruslích, koloběžce a znalost pravidel** (Observatoř bezpečnosti silničního provozu 2008 – 2013).

MŠMT ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zpracovalo materiál pod názvem: „Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách“, jako **vhodnou pomůcku pro pedagogy** k ucelené a efektivní realizaci problematiky dopravní výchovy na školách. Materiál nabízí pedagogům soubor základních pojmů z oblasti dopravní výchovy, návrh na rozložení učiva do jednotlivých ročníků základní školy včetně očekávaných výstupů, doporučené metody a formy práce, literaturu, pomůcky, nástin začlenění problematiky v stávajícím Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání (jak již bylo uvedeno v kapitole 2.3.1), ale také návrh testových otázek pro jednotlivé ročníky základní školy. MŠMT považuje tento materiál za podklad pro učitele s ohledem na rozšíření tématu, které bude v Rámcovém vzdělávacím programu platné od školního roku 2013/14 (BESIP 2012f).

Podle mého názoru, je uvedené doporučení naprosto vyčerpávající a mělo by být v co nejširší možné míře respektováno. Považuji ho za krok správným směrem, který by měl být školami ve svém školním vzdělávacím programu následován.

V následujících kapitolách provedu analýzu a syntézu současného ŠVP ZV jedné krnovské základní školy s aktuálním a současně novým RVP ZV a také se podívám na to, co by podle nového doporučení MŠMT a Ministerstva dopravy mohlo být do programu krnovské školy zahrnuto, aby dopravní výchova na základních školách byla efektivní a ucelená.

1. – 3. ročník základní školy

Od první až do třetí třídy jsou ve škole vyučovány tyto předměty – matematika, český jazyk, prvouka, hudební výchova, výtvarná výchova, pracovní činnost, tělesná výchova a ve třetím ročníku navíc anglický jazyk (Školní vzdělávací program pro základní vzdělávání 2011).

Jak již bylo zmiňováno v kapitole 2.3.1, dopravní výchova není v RVP ZV zavedena jako samostatný předmět. Od 1. do 3. třídy spadá do předmětu **Prvouka**, jejíž vzdělávací oblastí je **Člověk a jeho svět**. Člověk a jeho svět je jedinou oblastí RVP ZV, která je koncipována **pouze pro první stupeň základního vzdělávání**. Edukace v této oblasti rozvíjí poznatky, dovednosti a prvotní zkušenosti žáků získané ve výchově v rodině a v předškolním vzdělávání. Je rozčleněna do pěti tematických okruhů: Místo, kde žijeme; Lidé kolem nás; Lidé a čas; Rozmanitost přírody; Člověk a jeho zdraví. Nás z pohledu dopravní výchovy budou zajímat dvě tyto oblasti a to, **Místo, kde žijeme** a hlavně **Člověk a jeho zdraví** (MŠMT 2013).

Očekávané výstupy dle RVP ZV pro oblast „Člověk a jeho svět“:

Místo, kde žijeme

V uvedené oblasti nedochází k žádným změnám, stále zde bude platit uvedený výstup: *„žák vyznačí v jednoduchém plánu místo svého bydliště a školy, cestu na určené místo a rozliší možná nebezpečí v nejbližším okolí“* (MŠMT 2013, s. 41).

Člověk a jeho zdraví

Současnost – *„žák dodržuje zásady bezpečného chování tak, aby neohrožoval zdraví své a zdraví jiných; uplatňuje základní pravidla účastníků silničního provozu“* (MŠMT 2013, s. 44).

Po úpravě – *„žák rozezná nebezpečí různého charakteru, využívá bezpečná místa pro hru a trávení volného času; uplatňuje základní pravidla bezpečného chování účastníka silničního provozu, jedná tak, aby neohrožoval zdraví své a zdraví jiných“* (MŠMT 2013, s. 44).

V upraveném očekávaném výstupu dochází k doplnění vzdělávacího cíle – „žák využívá bezpečná místa pro hru a trávení volného času“ (MŠMT 2013, s. 44).

Očekávané výstupy jedné krnovské základní školy podle ŠVP ZV pro oblast „Člověk a jeho svět“:

Místo, kde žijeme

1. ročník – „žák zná adresu svého bydliště, rozliší nebezpečné situace na obrázku; seznámí se s městem, kde navštěvuje základní školu“;

2. ročník – „popíše cestu do školy, seznámí se se základními pravidly bezpečnosti při její realizaci“;

3. ročník – „vyznačí v jednoduchém plánu místo svého bydliště, cestu na určené místo a rozliší možná nebezpečí v nejbližším okolí“ (Školní vzdělávací program pro základní vzdělávání 2011).

Člověk a jeho zdraví

1. ročník – „žák dodržuje zásady bezpečného chování; vyjmenuje dopravní prostředky a pozná některé dopravní značky“;

2. ročník – „dodržuje zásady bezpečného chování; dodržuje základní pravidla pro chodce“;

3. ročník – „uplatňuje základní pravidla účastníků silničního provozu“ (Školní vzdělávací program pro základní vzdělávání 2011).

U výše uvedeného ŠVP ZV (2011) je zjevné, že škola dodržela všechna povinná kritéria RVP ZV, nicméně zde chybí spousta důležitých věcí. Rozhodně bych nezačínala v první třídě tím, aby děti uměly vyjmenovat dopravní prostředky a poznaly některé dopravní značky, chybí mi zde hlavně to, aby prvňák uměl uplatnit pravidla chůze po chodníku a silnici s jejím bezpečným přecházením. Dále, aby dokázal sám bezpečně dojít do školy a zpátky domů, jelikož ne každý rodič má tu možnost každodenně doprovázet své dítě na této cestě.

Podle nově zpracované pomůcky, uvedené v kapitole 4.2.3 by v uvedených výstupech školy mohly být podle **doporučení MŠMT** níže uvedené výstupy:

1. ročník

„Žák

- v běžných činnostech školy uplatňuje pravidla chůze po chodníku a po silnici,
- bezpečně překoná silnici,
- rozlišuje bezpečná a nebezpečná místa pro hru,
- v modelových situacích prokáže znalost správného cestování autem,
- rozezná a používá bezpečnou cestu do školy“ (BESIP 2012a, s. 3).

2. ročník

„Žák

- *správně používá pravidla chování na stezkách pro chodce (při akcích školy),*
- *rozeznává vybrané značky pro chodce,*
- *bezpečně překoná silnici se světelnými signály,*
- *rozlišuje a používá bezpečná místa pro hru,*
- *v modelových situacích a při akcích školy uplatňuje pravidla správného cestování dopravními prostředky,*
- *rozezná a používá bezpečnou cestu do školy, zvládá modelové situace sám domů“*
(BESIP 2012a, s. 3 – 4).

3. ročník

„Žák

- *reaguje v roli chodce na ostatní účastníky silničního provozu,*
- *používá reflexní doplňky a zná jejich dopad,*
- *v modelových situacích využívá osvojená pravidla chování na stezkách pro chodce, v obytné zóně,*
- *rozeznává vybrané značky,*
- *bezpečně překonává silnici se světelnými signály, přejde mezi zaparkovanými vozy a silnici s více jízdními pruhy,*
- *ovládá pravidla jízdy na bruslích a koloběžce a využívá je v modelových situacích a při akcích školy uplatňuje bezpečné chování v dopravních prostředcích a na zastávkách“* (BESIP 2012a, s. 4).

Ve výše popsaném doporučení je znalost některých dopravních značek zanesena až do druhé třídy a ne do první, jak je uváděno v konkrétním ŠVP ZV školy. Dodržovat základní pravidla pro chodce by měli podle mého názoru žáci již v první třídě, jak je zde také definováno.

Ministerstvo dopravy – BESIP v minulých letech připravovalo pro **děti první třídy** a jejich rodiče balíček k dopravní výchově, který obsahoval pracovní sešit pro dopravní výchovu s návazností i na druhou třídu, samolepky dopravních značek, nažehlovací reflexní materiál, letáčky vysvětlující význam dětských autosedaček, letáčky propagující reflexní materiály. S těmito balíčky pedagogové pracovali různě, někteří nechávali dětem balíček ve škole, a buď se mu věnovali v celém jeho rozsahu, nebo jen částečně. Jiní to nechávali zcela na rodičích a s balíčky ve škole nepracovali. Ve školním roce 2012/2013 byly školám dodány pouze uvedené pracovní sešity (BESIP 2012f).

Školy, také v minulých letech obdržely pracovní sešity pro **třetí a čtvrtou třídu**, tyto sešity již nevlastní každé dítě, ale dva až tři roky po sobě je žáci dostávají půjčené od školy. V letošním školním roce školy obdržely nové pracovní sešity pro pátý ročník. K sešitům jsou organizací BESIP vypracovány další výukové materiály ve formě testů, výukových plakátů na CD nosičích, videí atd., které mají školy k dispozici. Bohužel ne však všechny školy tyto pracovní sešity a další pomocné materiály využívají (BESIP 2012f).

Učivo obsažené v povinném **předmětu prvouka** vzhledem k možnostem, které nabízí RVP ZV a následně ŠVP ZV, může každá škola do určité míry rozšiřovat, tedy si i vybírat učební pomůcky podle svého nejlepšího uvážení. Krnovská škola, jejíž ŠVP ZV zveřejňuji ve své práci, využívá k výuce prvouky **pracovní učebnici pro první ročník „Já a můj svět“** od Jaroslavy Fukanové a Věry Štikové. V této učebnici je dopravě věnována jedna dvoustránka. Děti mají za úkol popsat, kudy půjdou děti na obrázku do školy. Navrhnout a vybarvit dětem oblečení, aby je řidič auta dobře viděl. Vybarvit správnou barvu na semaforu a také dopravní značky přechod pro chodce, zákaz vstupu chodcům a zákaz vjezdu všem vozidlům. Následně mají děti říci, kde tyto značky viděly v okolí svého bydliště. Pojmenovat dopravní prostředky. Popsat, jak se chovají děti na obrázcích (hrají si s míčem u silnice, na druhém obrázku se rozhlíží před přechodem pro chodce), vybarvit obrázek, kde děti dávají pozor na projíždějící auta. Opět vybarvit již zmiňované dopravní značky a semafor (Fukanová, Štiková 2011).

Učebnice prvouky pro druhý ročník základní školy se jmenuje „Prvouka 2“. Dopravní problematikou se zabývá také jen na jedné dvoustraně, a to téměř na začátku učebnice, jelikož se týká cesty do školy. Jsou zde dvě dopravní situace, na první se děti dovídají, že po cestě do školy musí být velmi opatrní, mají dodržovat dopravní předpisy, všimnout si dopravních značek a prostředků, silnici přecházet po vyznačeném přechodu pro chodce a před vstupem na vozovku se rozhlédnout na obě strany. Situaci doplňují obrázky dvanácti různých dopravních značek. Z druhé strany se děti dovídají čísla tísňového volání. Je zde vyobrazena doprava v Praze i s podzemní dráhou. Další informace se týkají nejrůznějších dopravních prostředků (Mühlhauserová, Svobodová 2001).

Zmiňovanou krnovskou školu navštěvuji v rámci preventivních aktivit, můžu tedy porovnat, co vlastně děti ve druhé třídě již umí a co ještě neznají. Učivo mám vymezené **celorepublikovým projektem PČR**, určeným pouze druhým třídám základních škol. Projekt nese název **Ajaxův zápisník**. Učivo je zaneseno do dětského pracovního sešitu, který dostává každé dítě na začátku druhého ročníku. Obsahem učiva je seznámení s bezpečnými a nebezpečnými místy při hře pomocí obrázků, objasnění pojmu účastník silničního provozu,

správné chování při chůzi po chodníku, používání reflexních materiálů, základní rozdělení značek, vysvětlení funkce a použití základních značek a semaforů, bezpečné přecházení vozovky po cestě do školy a zpět domů s určením nebezpečných míst, objasnění pokynů policisty při řízení křižovatek.

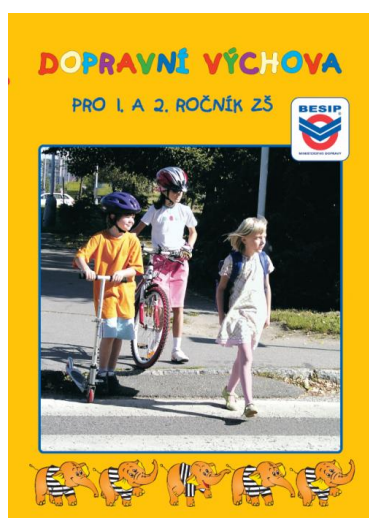
Uvedenou výchovu realizuji v měsíci říjnu. Je zaměřena na učivo bezpečného chování **chodců**. Většinou všichni žáci dokáží bezchybně popsat bezpečná i nebezpečná místa ke hraní, ale opravdu minimálně polovina třídy neví, jak se správně přechází přes silnici. V každé druhé třídě si na modelových situacích přecházení silnice vysvětlujeme a zdůvodňujeme uvedené kroky. Uvádíme si nebezpečná místa v našem městě s upozorněním na tragické nehody chodců v těchto místech. Někteří si ještě pořád pletou pravou a levou ruku. Pravidla chůze po chodníku a silnici si také pletou a nedokáží zdůvodnit, proč se chodí po silnici vlevo, což si prakticky ukazujeme a vysvětlujeme. Neznají pojem účastník silničního provozu a neví, že i na kolečkových bruslích jsou stále chodci. Zpravidla znají reflexní materiály, ale neuvědomují si důležitost jejich použití. Část dopravních značek také většina zná a také ví, co znamenají barvy na semaforu a které jsou určeny chodcům. Co rozhodně žádné dítě nezná, jsou pokyny policistů. Ty nejsou v tomto ročníku pro děti tak zásadní a důležité, ale nutno zmínit, že děti zajímají, jelikož si je můžou prakticky vyzkoušet a dále pak doma otestovat i rodiče, zdali jako řidiči znají pokyny policistů. A to děti opravdu baví.

Dopravní výchova u žáků druhých tříd tímto rozhodně nekončí, v měsíci březnu se zaměřuje na **cyklisty**. Zopakujeme si, kdo je účastníkem silničního provozu a vysvětlíme si, že jezdit sami v silničním provozu na jízdním kole smí až od deseti let. Žáci mnohdy ani netuší, že do té doby mohou jezdit na kole po chodníku, připomínáme si důležitost cyklistické přilby a její povinné používání do 18 let. Zdůrazňuji povinnost používání stezek pro cyklisty. Opakujeme i část dopravních značek a kreslíme ty, které potkávají při projíždkách na kole s rodiči. Zapisují si, jaké dovednosti již získali při jízdě na kole a také to, co se ještě musí doučit. Popisujeme si místa, kde musí být na kole obzvláště opatrní a co se při jízdě nesmí. Vysvětluji důležitost správné výbavy jízdního kola pro jízdu na silnici. Druhá část učiva je pro děti z větší části úplně nová. Podle mých poznatků žáci většinou po mé hodině nutí rodiče, aby jejich jízdní kolo dovybavili správnými bezpečnostními prvky, které jsou povinné, což mě nesmírně těší. Každá krnovská škola se lehce liší v tom, co děti již znají a umí uplatňovat, ale vesměs jsou jejich dosavadní nabyté zkušenosti v dopravní výchově získané v běžných hodinách prvoúky nedostačující. Tímto bych chtěla také zdůraznit, že i když učitelé mají mnohdy nastavené ŠVP ZV v oblasti dopravní výchovy nedostatečně, je přesto výsledná

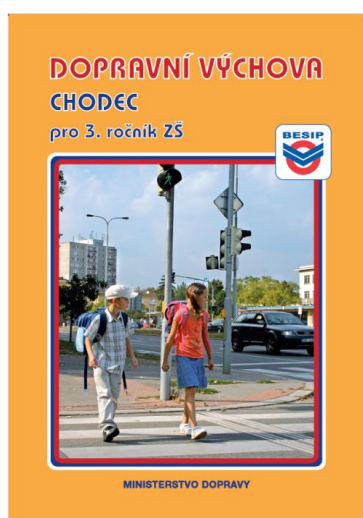
úroveň znalostí žáků dobrá, neboť školy pro své žáky zprostředkovávají i další aktivity, které jejich znalosti dopravní výchovy účinně prohlubují, např. návštěva dopravního hřiště či výuková hodina s dopravním specialistou. Těší mě, že mi Policie ČR i základní školy umožňují navštěvovat žáky s dopravní výchovou a tím v dětech budovat pozitivní vztah k bezpečnému chování v silničním provozu, aby z nich byli nejen dobří chodci, ale také později dobří řidiči.

Ve třetím ročníku se děti učí z učebnice „Prvouka 3“. Dopravní tématicke jsou znovu věnovány dva listy v měsíci září. Učebnice upozorňuje na nebezpečné dopravní situace a uvádí, kdo je účastníkem silničního provozu, také připomíná důležitá telefonní čísla na tísňové linky. Hlavním tématem jsou zde dopravní značky a jejich rozdělení, také světelné a zvukové signály v dopravě. Další probíranou látkou jsou pravidla chůze chodců. Poslední téma se týká cyklistů, toho, co potřebuje znát a také správná výbava jízdního kola pro jízdu na pozemní komunikaci s vysvětlením termínu pozemní komunikace. Podle aktuálních možností a příležitostí navštíví děti s pedagogem dopravní hřiště, kde si zkusí praktickou jízdu na jízdním kole (Štiková 2002).

Pokud bych celé tři ročníky měla shrnout, tak děti se s dopravní výchovou setkávají celkem v dostatečné míře. Snad jen bych pro toto období více s dětmi trénovala pravidla silničního provozu pro chodce a hlavně bezpečné přecházení přes silnici v různých dopravních situacích. Také bych se zaměřila na bezpečnou cestu do školy. Vše hlavně v modelových situacích nebo na dopravním hřišti či různých akcích školy.



Zdroj: BESIP 2012f



Zdroj: BESIP 2012f



Zdroj: BESIP 2012f

Obr. č. 4 – Učební pomůcky BESIP pro 1. až 3. ročník ZŠ

4. – 5. ročník základní školy

Ve čtvrtém a pátém ročníku jsou ve škole vyučovány tyto předměty – matematika, český jazyk, anglický jazyk, přírodověda, vlastivěda, informatika, hudební výchova, výtvarná výchova, pracovní činnost, tělesná výchova (Školní vzdělávací program pro základní vzdělávání 2011).

Předešlá kapitola nás informovala, o vzdělávací oblasti **Člověk a jeho svět**, ve které jsou zaneseny prvky dopravní výchovy. Od 4. do 5. třídy se týká pouze jednoho tematického okruhu **Člověk a jeho zdraví**, který spadá do předmětu **Přírodověda** (Školní vzdělávací program pro základní vzdělávání 2011).

Očekávané výstupy dle RVP ZV pro oblast „Člověk a jeho svět“:

Člověk a jeho zdraví

Současnost – „žák uplatňuje účelné způsoby chování v situacích ohrožujících zdraví a v modelových situacích simulujících mimořádné události“ (MŠMT 2013, s. 44).

Po úpravě – „žák uplatňuje účelné způsoby chování v situacích ohrožujících zdraví a v modelových situacích simulujících mimořádné události; vnímá dopravní situaci, správně ji vyhodnotí a vyvodí odpovídající závěry pro své chování jako chodec a cyklista“ (MŠMT 2013, s. 44).

Z dokumentu MŠMT (2013, s. 44) je hned na první pohled vidět, že byl učiněn krok správným směrem a nová úprava se týká doplnění původního znění, a to o vzdělávací cíl, kdy „žák vnímá dopravní situaci, správně ji vyhodnotí a vyvodí odpovídající závěry pro své chování jako chodec a cyklista“.

Očekávané výstupy jedné krnovské základní školy podle ŠVP ZV pro oblast „Člověk a jeho svět“:

Člověk a jeho zdraví

4. ročník – „žák rozlišuje nebezpečné způsoby chování, vysvětlí nutnost ochrany zdraví (situace hromadného ohrožení)“;

5. ročník – „žák uplatňuje účelné způsoby chování v situacích ohrožujících zdraví a v modelových situacích simulujících mimořádné události“ (Školní vzdělávací program pro základní vzdělávání 2011).

Pokud se podíváme na současné očekávané výstupy žáků, nevidíme v nich ani jedinou zmínku o pravidlech bezpečné jízdy na kole a také učivu ke správné výbavě cyklisty a jízdního kola, prostě zde není vůbec nic z toho, co je důležité pro jízdu na jízdním kole. Evidentně ani učebnice přírodovědy žádné učivo k dopravní výchově zaměřené na cyklisty neobsahuje. Přestože děti probírají základy bezpečné jízdy na kole se mnou ve druhé třídě a také se uvedenou problematikou částečně zabývají ve třetí třídě, tak ve čtvrtém ročníku by učivo rozhodně nemělo chybět, neboť právě v tomto ročníku je čeká testování k získání průkazu cyklisty.

Doporučované dílčí výstupy MŠMT:

4. ročník

„Žák

- *popíše výbavu cyklisty a jízdního kola k bezpečné jízdě,*
- *zná způsob a pravidla bezpečné jízdy na jízdním kole,*
- *(při vhodných podmínkách školy) prokáže bezpečný pohyb na kole (na silnici, na stezkách i v terénu), chová se ohleduplně k ostatním účastníkům silničního provozu; bezpečně překoná s kolem silnici a zvládá základní manévry cyklisty,*
- *vybere bezpečné místo pro pohyb na kole,*
- *jako cyklista správně používá reflexní i ostatní doplňky a výbavu kola,*
- *rozeznává vybrané značky,*
- *naplánuje jednoduchý cyklistický výlet, včetně cesty dopravními prostředky; posoudí rizika cesty,*
- *v modelových situacích prokáže znalost chování v krizové situaci“ (BESIP 2012a, s. 5).*

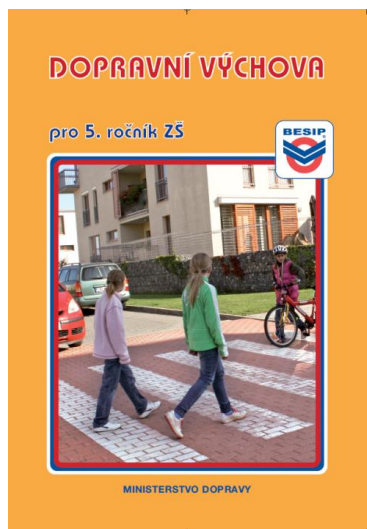
5. ročník

„Žák

- *bezpečně ovládá pravidla chodce i cyklisty,*
- *rozeznává další dopravní značky,*
- *poznává vztahy účastníků silničního provozu,*
- *odhadne dopravní situaci, její nebezpečí a vyvodí správné řešení; snaží se zachovat adekvátně situaci,*
- *zná ohleduplné chování a osvojuje si ho,*
- *snaží se předcházet nebezpečí s ohledem na sebe i ostatní účastníky silničního provozu“ (BESIP 2012a, s. 6).*



Zdroj: BESIP 2012f



Zdroj: BESIP 2012f



Zdroj: BESIP 2012f



Zdroj: BESIP 2012f

Obr. č. 5 – Učební pomůcky BESIP pro 4. až 5. ročník ZŠ

Dětské dopravní hřiště – Průkaz cyklisty

Zákon č. 361/2000 Sb. (2012), o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů stanovuje jízdu na jízdním kole. V § 58 odstavci č. 2 jmenovaného zákona se uvádí: „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 a pěší zóně“. Opačně řečeno, **dítě starší 10 let již smí samo jet na jízdním kole po silnici**. A to je důvod, proč se dopravní výchova ve 4. třídě rozšiřuje o „dopravní hřiště“ a s ním spojený „průkaz cyklisty“. Účast školy na dopravním hřišti a samotném „Průkazu cyklisty“ není povinná, ale v Krnově se ho účastní všechny základní školy.

Jak již bylo sděleno v úvodu, pracuji pod vedením obvodního oddělení PČR v Krnově, kde se částečně věnuji preventivní činnosti. Mým největším zájmem jsou děti druhých a čtvrtých tříd základních škol. Pro čtvrté třídy krnovských základních škol, ve spolupráci s Městem Krnov, Střediskem volného času Měďa v Krnově a v neposlední řadě Krajským koordinátorem BESIP vyučuji dopravní výchovu podle tematického plánu určeného pro splnění „Průkazu cyklisty“, jehož součástí je praktická jízda na dětském dopravním hřišti. Převážně se věnuji teoretické části, která obsahuje 4 hodiny teorie. Výuka se zpravidla člení na dvě části. Jedna v prvním pololetí školního roku a druhá ve druhém pololetí. V teoretické části s žáky proberu základní pravidla silničního provozu, dopravní značky a především řešení křižovatek. Vyzkouším si děti nanečisto z pravidel provozu na pozemních komunikacích a špatné odpovědi si znovu probíráme, objasňujeme a zdůvodňujeme. Poslední teoretická část jedné vyučovací hodiny se týká závěrečného přezkoušení z pravidel silničního provozu přímo na dopravním hřišti, které se nachází v areálu Střediska volného času Měďa v Krnově. Stejně jak je naplánována teoretická výuka, navazuje na ni také praktické vyučování na dopravním hřišti, které je obsaženo v pěti hodinách včetně jedné hodiny nácviku prvků jízdy zručnosti a jedné hodiny závěrečného přezkoušení z praktické jízdy jak je uvedeno Ministerstvem dopravy – BESIP (2006) v „Tematickém plánu dopravní výchovy: pro žáky 4. tříd základních škol“. Praktický výcvik zabezpečuje pracovník uvedeného střediska ve spolupráci s pedagogem a závěrečných zkoušek se navíc zúčastňuje Městská policie Krnov a také Policie ČR. Důležitým předpokladem úspěšnosti žáků je i spoluúčast učitele školy, který by měl v mezích možnosti školy provést s žáky opakování učiva. Já sama bych se nejraději podílela na všech, i praktických hodinách dopravní výchovy, ale v současné době mi to mé pracovní možnosti nedovolují.

6. – 9. ročník základní školy

Od šestého do devátého ročníku jsou ve škole vyučovány tyto předměty – matematika, český jazyk a literatura, anglický jazyk, přírodopis, zeměpis, dějepis, fyzika, chemie, informatika, hudební výchova, výtvarná výchova, pracovní výchova, tělesná výchova, výchova k občanství, výchova ke zdraví (Školní vzdělávací program pro základní vzdělávání 2011).

Druhý stupeň základní školy má v současném RVP ZV učivo, které se pouze okrajově dotýká dopravní problematiky. Týká s vzdělávací oblasti **Člověk a zdraví** a zároveň jednoho

ze dvou vzdělávacích oborů **Výchovy ke zdraví** (Školní vzdělávací program pro základní vzdělávání 2011).

Očekávané výstupy dle RVP ZV pro oblast „Člověk a zdraví“:

Výchova ke zdraví

Současnost – „žák projevuje odpovědné chování v situacích ohrožení zdraví, při mimořádných událostech; v případě potřeby poskytne adekvátní první pomoc“ (MŠMT 2013, s. 79).

Po úpravě – „projevuje odpovědné chování v rizikových situacích silniční a železniční dopravy; aktivně předchází situacím ohrožení zdraví, a osobního bezpečí; v případě potřeby poskytne adekvátní první pomoc“ (MŠMT 2013, s. 79).

Vidíme změnu od obecného pojetí odpovědného chování v situacích ohrožení zdraví (kterých se také týká bezpečnost v dopravě) ke konkrétnímu odpovědnému chování v **rizikových** situacích **silniční** a železniční **dopravy**. Také by měl nově žák aktivně předcházet situacím ohrožení zdraví, a osobního bezpečí (MŠMT, 2013).

Očekávané výstupy jedné krnovské základní školy podle ŠVP ZV (2011) pro oblast „Člověk a zdraví“:

Výchova ke zdraví

6. ročník – žák uvede příklady různých způsobů chování lidí z hlediska odpovědnosti za vlastní zdraví i zdraví druhých a vyvozuje z nich osobní odpovědnost ve prospěch aktivní podpory zdraví;

7. ročník – projevuje odpovědný vztah k sobě samému a pravidlům zdravého životního stylu;

8. ročník – projevuje odpovědné chování v situacích ohrožení zdraví osobního bezpečí, při mimořádných událostech, v případě potřeby poskytne adekvátní první pomoc;

9. ročník – v devátém ročníku výchova ke zdraví končí a pokračuje pouze tělesná výchova.

Osmý ročník splňuje předepsané minimum RVP ZV, což se dopravní problematiky opravdu jen lehce dotýká. Aby dopravní výchova byla ve školním prostředí ucelená a opravdu efektivní, měla by jí rozvíjet a prohlubovat také dopravní výchova na druhém stupni základní školy.

Doporučované dílčí výstupy MŠMT:

6. ročník

„Žák

- *ovládá pravidla bezpečného a ohleduplného chování chodce v silničním provozu a řídí se jimi,*
- *chová se bezpečně v dopravních prostředcích a na zastávkách (v modelových situacích a při akcích školy),*
- *dodržuje povinnosti spolujezdce v autě – zejména poutání,*
- *rozlišuje další dopravní značky a jejich význam,*
- *posoudí situaci i z pohledu ostatních účastníků silničního provozu,*
- *vysvětlí bezpečné chování, zejména z pohledu chodce “ (BESIP 2012a, s. 11).*

7. ročník

„Žák

- *ovládá pravidla bezpečného a ohleduplného chování cyklisty v silničním provozu a uplatňuje je v praktických situacích školních akcí,*
- *chová se bezpečně a ohleduplně v roli cyklisty, používá správnou výbavu jízdního kola; orientuje se ve vztazích cyklisty k ostatním účastníkům silničního provozu,*
- *odhadne nebezpečí konkrétní situace a vyvodí správné řešení, zachová se adekvátně situaci; předchází nebezpečí s ohledem na sebe i ostatní účastníky silničního provozu (prokazuje v modelových situacích),*
- *poskytne první předlékařskou pomoc (v modelových situacích),*
- *rozlišuje další dopravní značky a jejich význam,*
- *vysvětlí bezpečné chování zejména z pohledu cyklisty“ (BESIP 2012a, s. 11 – 12).*

8. ročník

„žák

- *vysvětlí souvislosti celkového chování člověka, sounáležitosti a spolupráce v dopravních situacích pro uchování zdraví a života svojí osoby i druhých,*
- *aktivně se zapojuje do činností podporujících snižování rizik a nehodovosti v dopravě,*
- *charakterizuje souvislost mezi jednáním a charakterovými vlastnostmi osobnosti,*
- *vymezí propojení mezi daným tématem a dalšími oblastmi života“ (BESIP 2012a, s. 12).*

9. ročník

„Žák

- *používá své znalosti a dovednosti v praxi,*

- *orientuje se v základní legislativě související s tématem doprava,*
- *interpretuje význam pojmů a problematiky bezpečnosti a ohleduplnosti v silničním provozu,*
- *chová se tak, aby v silničním provozu chránil zdraví a život svůj i jiných osob – uvědomuje si dopad svého chování a koriguje jej podle situace,*
- *analyzuje konkrétní situaci a vyvozuje bezpečné chování,*
- *aplikuje znalosti z dané oblasti i do jiných oblastí života, orientuje se v souvislostech chování všech účastníků silničního provozu,*
- *aktivně se zapojuje do činností podporujících snižování rizik a nehodovosti,*
- *vyřeší testy “řidičský průkaz nanečisto” (BESIP 2012a, s. 5).*

Veškeré tyto kroky by bezesporu vedly také k rozvoji klíčových kompetencí s důrazem na úctu ke zdraví, k odpovědnému chování a odpovědnosti za své zdraví, k toleranci a ohleduplnosti k ostatním a na svoji bezpečnost (BESIP 2012a).

II Empirická část

V empirické části budu vycházet z teoretických podkladů řešené problematiky, které jsem v této bakalářské práci zpracovávala. Čerpala jsem z dostupné literatury, internetových zdrojů, vlastních zkušeností a platné legislativy.

5 Zhodnocení aktuálního stavu řešeného problému

Výchova dětí k bezpečnosti silničního provozu je téma, které se týká dopravní výchovy především v rodinách, mateřských a základních školách. Dotýká se i středních škol. Jak jsem také popsala v teoretické části, souvisí s povinností vyučovat dopravní problematiku, která je koncipována do různých oblastí vzdělávání. Pro školy je toto téma stále aktuální a od nového školního roku 2013/2014 dosáhne ještě většího významu díky změnám v RVP, jak již bylo popsáno v této práci.

Při sběru podkladů k vypracování mé práce jsem se orientovala na literaturu z oblasti pedagogiky, psychologie a dopravní problematiky. Dopravní tematikou se nejvíce zabývá BESIP, který poskytuje spoustu informací a výukových materiálů na webu www.ibesip.cz. Našla jsem pouze jednu kvalifikační práci od Margity Považanové (2011), která nesla shodný název s mou prací. Tématem dopravní výchovy se zabývalo několik stovek prací uvedených na internetu www.theses.cz. Snažila jsem se tedy vycházet z podobných nebo příbuzných témat: dítě, dopravní výchova, bezpečnost, základní škola (Vysokoškolské kvalifikační práce 2013).

Margita Považanová se ve své bakalářské práci z roku 2011 na Univerzitě Palackého v Olomouci věnovala zejména „*prevenci bezpečnosti dětí v silničním provozu a nalezení nového směru řešení této situace*“, jejímž cílem bylo také upozornit na stávající situaci v této problematice. V empirické části „*formou průzkumu zjišťovala, znají-li a dodržují-li řidiči pravidla silničního provozu, jaké základy dopravní výchovy si děti v první etapě života přebírají od svých rodičů*“. Své závěry potvrdila terénním průzkumem. V závěru své práce uvádí „že řidiči sice pravidla silničního provozu znají, ale nedodržují je“. Hovoří o příčinách jako špatná výchova rodičů ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu a nedostatečný způsob kontroly a postihu řidičů.

Milena Hüblová se zabývala ve své bakalářské práci z roku 2011 na Univerzitě Palackého v Olomouci, Fakulta tělesné kultury rozsahem a úrovní výuky dopravní výchovy na základních školách holického regionu. Jako dílčí cíl si stanovila „*srovnání gramotnosti žáků čtvrtých tříd v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi členy kroužků dopravními*

a žáky, jenž se kurzů neúčastní“. Provedla empirické šetření, které mělo formu jednoduchého anonymního dotazníku. Ve svém závěru práce uvádí zjištění o členech dopravního kroužku, jejichž úroveň vědomostí ve vztahu k pravidlům bezpečnosti silničního provozu je velmi dobrá. Z jejich „*výsledků vyplývá, že na školách holického regionu se nejvíce žáci dozví v kurzech dopravní výchovy“*. Zjistila, že na základních školách holického regionu se dopravní výchova a pravidla silničního provozu probírají pouze okrajově.

Tématem dopravní výchovy se ve své bakalářské práci věnoval Jaroslav Bačovský na Univerzitě Palackého v Olomouci, Pedagogické fakultě. Empirická část Bačovského je zaměřena na „*zjištění znalostí žáků 3. tříd základní školy v Olomouci a blízkém okolí v oblasti bezpečného chování v silničním provozu“*. Znalosti ověřoval pomocí didaktických dopravních testů. Jednotlivé odpovědi žáků na otázky testu rozpracoval a popsal zvlášť. Následným účelem bylo upozornit žáky na jejich chyby. Byla tedy uspořádána přednáška za účasti PČR k odstranění nedostatků vyplívajících z provedeného testu. Domnívá se, že získané vědomosti a dovednosti žáků „*mohou přispět k dosažení lepších výsledků projevujících se snížením počtu silničních dopravních nehod zaviněných dětmi“*.

6 Popis empirické části

Dítě se stává samostatným účastníkem silničního provozu v roli chodce ve chvíli, kdy je nuceno chodit bez doprovodu rodičů do školy, či na různé volnočasové aktivity. Při těchto prvních krůčcích samostatně v dopravním provozu jsou rodiče obezřetní a snaží se pro své dítě většinou udělat maximum, aby vždy zdárně došlo do svého cíle. S přibývajícím věkem dítěte se přímý dohled rodičů nad nimi snižuje a ve chvíli, kdy jejich potomek ve volném čase společně s kamarády jezdí na jízdním kole či se na něm dopravuje na různá místa, je zapotřebí, aby také znal pravidla bezpečné jízdy na kole. V teoretické části jsem se zabývala situací, kdy dítěti je podle zákona od 10 let umožněno jezdit na jízdním kole samostatně v silničním provozu. Aby toho bylo dítě schopno a jízdu zvládlo bez úrazu a nehody, musí nejen dobře ovládat jízdu na svém kole, ale také pravidla silničního provozu.

Z výše uvedených důvodů jsem se zaměřila na kvantitativně orientovaný průzkum. Stanovila jsem si cíle a určila deskriptivní problémy, které z nich vychází. Testování vycházelo z provedených didaktických testů BESIP zjišťující úroveň vědomostí průzkumného vzorku. Výsledky testů se staly stěžejními údaji celého průzkumu. Vybrala jsem průzkumný vzorek, kterým se stali žáci čtvrtých tříd vybrané krnovské základní školy okresu Bruntál v ČR. Vlastní didaktický test jsem žákům předala osobně.

6.1 Průzkumné cíle a problémy

Cílem mé bakalářské práce je zjistit úroveň vědomostí žáků čtvrtých tříd vybrané krnovské základní školy okresu Bruntál v ČR a tím ověřit úroveň zvládnutí teoretické části učiva týkající se pravidel silničního provozu se zaměřením na chodce a především jízdu na jízdním kole podle předepsaného didaktického testu BESIP.

Dílčí cíle:

- Stanovit úroveň vědomostí dívek a chlapců 4. tříd vybrané krnovské ZŠ.
- Zjistit úspěšnost dětí 4. tříd vybrané krnovské ZŠ při absolvování teoretické části „Průkazu cyklisty“ pomocí předepsaných testů BESIP.
- Ověřit, zdali jsou vhodně dány podmínky úspěšnosti předepsaného testu BESIP k absolvování „Průkazu cyklisty“.

6.1.1 Deskriptivní problémy

- Jaká je struktura předepsaného didaktického testu BESIP?
- Jaký je počet správně a nesprávně zodpovězených otázek v didaktickém testu žáků 4. tříd na vybrané krnovské základní škole?
- Jaká je úspěšnost dívek a chlapců 4. tříd vybrané krnovské základní školy ve všeobecné části, dopravních značkách, křižovatkách a testu jako celku?
- Jaké jsou výsledky v didaktickém testu u žáků 4. tříd vybrané krnovské základní školy ve všeobecné části, dopravních značkách, křižovatkách a testu jako celku?
- Kolik dívek a chlapců 4. tříd z vybrané krnovské základní školy dokáže splnit předepsané testy BESIP k absolvování „Průkazu cyklisty“?
- Jaká je největší četnost získaných bodů při absolvování předepsaného testu BESIP k absolvování „Průkazu cyklisty“ u žáků 4. tříd vybrané krnovské základní školy?
- Jaký je počet dětí 4. třídy vybrané krnovské základní školy, kteří dokáží splnit předepsané testy BESIP k absolvování „Průkazu cyklisty“?

6.2 Popis průzkumného vzorku

Základní soubor představují děti čtvrtých tříd vybrané krnovské základní školy. Výběr průzkumného vzorku jsem volila mechanickým losováním. Do osudí byly zahrnuty všechny základní školy okresu Bruntál v ČR, kterých bylo celkem 45. Jednotlivým prvkům základního souboru jsem přiřadila pořadové číslo přesně podle pořadí uvedeného v rejstříku škol, který je

dostupný na stránkách MŠMT. Mechanicky jsem vylosovala jedno číslo, které mi určilo jednu krnovskou základní školu, která má celkem dvě čtvrté třídy. Na uvedené škole jsem oslovila zástupkyni ředitele, které jsem se zeptala, zdali mohu v jejich škole provést zkoumání tohoto tématu formou didaktického testu. Spolupráce mi byla přislíbena. Didaktické testy absolvovalo celkem 49 žáků dvou čtvrtých tříd (A, B) jedné krnovské základní školy (Rejstřík škol a školských zařízení 2006 – 2012).

6.3 Metoda průzkumu

V praktické části jsem si zvolila kvantitativně orientovanou metodologii. Jako metodu sběru dat jsem zvolila didaktický test úrovně vědomostí. Naměřená data byla zpracována čárkovací metodou a metodami deskriptivní analýzy.

Zástupkyni ředitele školy jsem oslovila telefonicky, vlastní didaktický test jsem žákům předala osobně. K testování žáků jsem použila, předepsané didaktické testy BESIP. V současné době existují zkušební testy v pěti verzích, tři verze starší (označeny číslem 1, 2, 3) a dvě novější (označena číslem 1, 2). V době, kdy jsem prováděla testování žáků, existovaly pouze tři starší verze testů, já jsem použila zkušební test označený číslem 3, který byl žáky považován za nejtěžší. Všechny uvedené verze testů slouží k testování žáků čtvrtých tříd pro splnění teoretické části zkoušky „Průkazu cyklisty“. Testové otázky jsou uzavřené se třemi možnostmi nabídnutých odpovědí, kde je pouze jedna správná. Uvedený test obsahuje 20 otázek, který se skládá ze všeobecné části (12 otázek), znalostí dopravních značek (4 otázky) a znalosti řešení křížovatek (4 otázky), (Ministerstvo dopravy 2006).

Vyhodnocení testů jsem provedla jak z hlediska úspěšnosti žáků v jednotlivých testových otázkách, tak podle kritérií BESIP. Podmínkou úspěšnosti testu podle kritérií BESIP je nejméně 80 % správných odpovědí, což je 16 správně zodpovězených otázek. Výsledky šetření uvádím v grafech, které jsem vytvářela podle aplikace MS EXCEL. Veškeré hodnoty v grafickém zobrazení jsou uváděny v procentech.

6.4 Časová organizace průběhu průzkumu

Vzhledem ke stanovenému cíli jsem volila krátkodobý průzkum na konci školního roku 2011/2012. Didaktický test byl proveden ve třídách základní školy v prvním týdnu měsíce června roku 2012. Obě třídy psaly test v jeden den. Testy byly na místě vyhodnoceny a žákům sděleny výsledky.

6.5 Výsledky průzkumu

Průzkum probíhal pomocí didaktických testů BESIP číslo 3, pomocí kterých jsem zjišťovala úroveň vědomostí žáků čtvrtých tříd vybrané krnovské základní školy. Těmito testy jsem ověřovala úroveň zvládnutí teoretické části učiva týkající se pravidel silničního provozu se zaměřením na chodce a jízdu na jízdním kole.

Demografické výsledky respondentů

Abychom získali přehled o průzkumném vzorku, vyhotovila jsem dva grafy, které vypovídají o jeho složení.

Celkem test absolvovalo 49 dětí čtvrté třídy vybrané krnovské základní školy ve věku okolo 10 let, z toho 26 chlapců, což činí 53 % z celkového průzkumného vzorku a 23 dívek, tedy 47 % ze vzorku.



Graf č. 3 - Pohlaví žáků

Skupinu vybraných žáků tvoří třída B – 24 žáků (49 %) a třída A – 25 žáků (51 %).

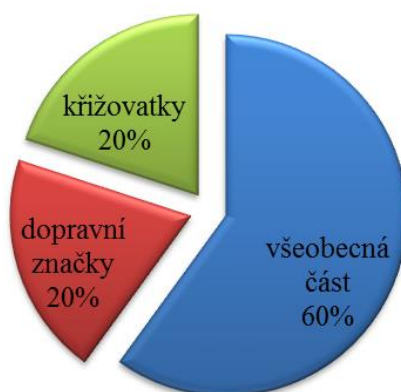


Graf č. 4 - Třídy žáků

Otázka č. 1

Jaká je struktura předepsaného didaktického testu BESIP?

Zkušební test č. 3 obsahuje celkem 20 otázek, z toho 12 otázek všeobecné části (60 %), 4 otázky dopravních značek (20 %), 4 otázky křížovatek (20 %).

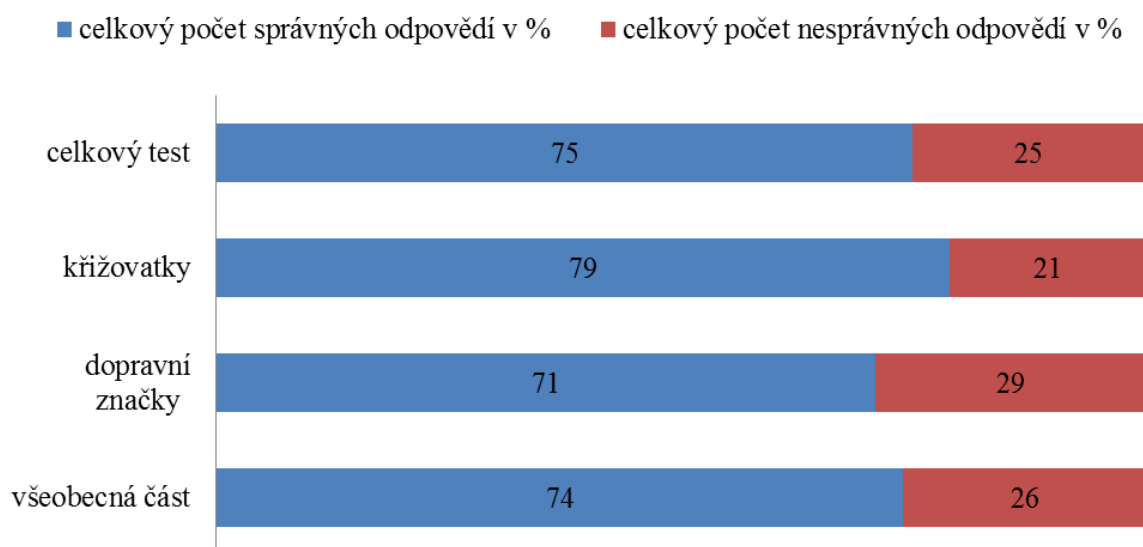


Graf č. 5 - Struktura testu

Otázka č. 2

Jaký je počet správně a nesprávně zodpovězených otázek v didaktickém testu žáků 4. tříd na vybrané krnovské základní škole?

Z celkového počtu 980 odpovědí žáci odpověděli na 731 otázek správně, což odpovídá 75 % a 249 nesprávně, tj. 25 %. Křížovatek se týkalo celkem 196 odpovědí, z toho odpověděli na 154 otázek správně (79 %) a 42 nesprávně (21 %). Stejný počet otázek obsahovala část s dopravními značkami, tedy 196, z toho 139 otázek bylo správně (71 %) a 57 špatně (29 %). Největší část tvořily otázky všeobecné části, celkem 588, z toho žáci odpověděli na 438 otázek správně (74 %) a 150 špatně (26 %).

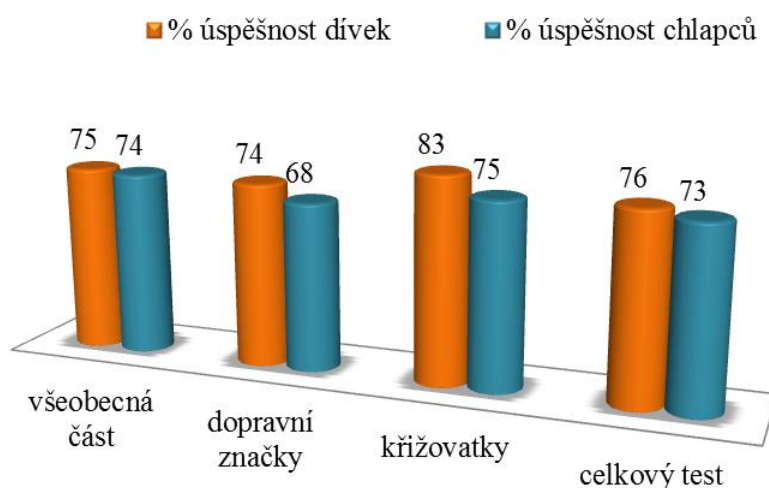


Graf č. 6 - Správné a nesprávné odpovědi žáků

Otázka č. 3

Jaká je úspěšnost dívek a chlapců 4. tříd vybrané krnovské základní školy ve všeobecné části, dopravních značkách, křížovkách a testu jako celku?

Ve **všeobecné části** měly dívky 207 správných odpovědí z 276 možných, což činí 75% úspěšnost při řešení jednotlivých otázek. Chlapci ve všeobecné části měli 231 správných odpovědí z 312 možných, což je 74 % úspěšnosti u jednotlivých otázek. V této části byli chlapci o jedno procento horší než dívky. Při řešení otázek týkající se **dopravních značek** měly dívky 68 správných odpovědí z 92 možných, dosáhly 74% úspěšnosti. Chlapci správně odpověděli na 71 otázek ze 104 možných. Úspěšnost chlapců při řešení otázek týkajících se dopravních značek je 68 %, což je o 6 % menší než u dívek. Ve třetí části – **křížovky** měly dívky 76 správných odpovědí z 92 možných, dosáhly 83% úspěšnosti. Chlapci v této části správně odpověděli na 78 otázek ze 104 možných, což činí 75% úspěšnosti. Při řešení křížovatek byly děvčata ze všech uvedených oblastí nejúspěšnější a o 8 % lepší než chlapci. V **celém didaktickém testu** měly dívky 351 správných odpovědí ze 460 možných a chlapci 380 správných odpovědí z 520 možných. Celkově tedy dívky dosáhly lepších výsledků 76 %, což činí o 3 % více než chlapci, jejichž úspěšnost v testu činila 73 %. **Ve všech oblastech dopadly dívky lépe než chlapci.**

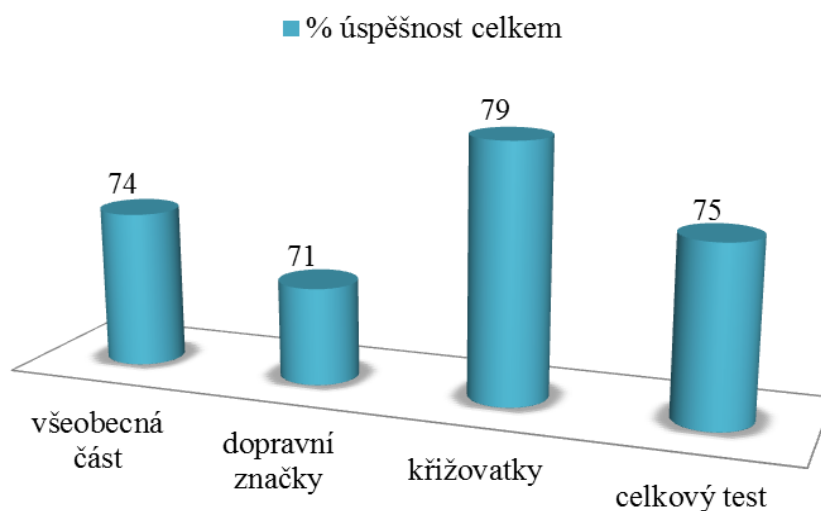


Graf č. 7 - Úspěšnost pohlaví v jednotlivých částech testu a testu jako celku

Otázka č. 4

Jaké jsou výsledky v didaktickém testu u žáků 4. tříd vybrané krnovské základní školy ve všeobecné části, dopravních značkách, křížovatkách a testu jako celku?

Ve všech uvedených oblastech bylo dosaženo více jak 70% úspěšnosti žáků při řešení jednotlivých otázek. **Nejúspěšnější byli žáci při řešení křížovatek.** Nejhorší znalosti prokázali v oblasti otázek, týkající se dopravních značek. **Celková úspěšnost byla 75%.**

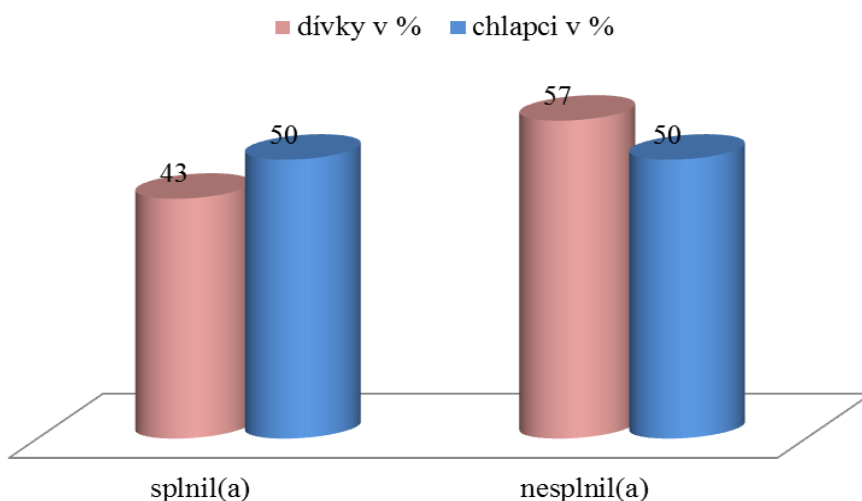


Graf č. 8 - Celková úspěšnost žáků v jednotlivých částech testu a testu jako celku

Otázka č. 5

Kolik dívek a chlapců 4. tříd z vybrané krnovské základní školy dokáže splnit předepsané testy BESIP k absolvování „Průkazu cyklisty“?

Didaktický test podle kritérií BESIP absolvovalo celkem 23 dívek, z toho 10 dívek test splnilo a 13 nesplnilo. Chlapců se zúčastnilo 26 a 13 z nich bylo úspěšných a 13 neúspěšných. Úspěšnost dívek bylo 43 % a chlapců 50 %. **V testech podle kritérií BESIP byli chlapci o 7 % úspěšnější než dívky.**



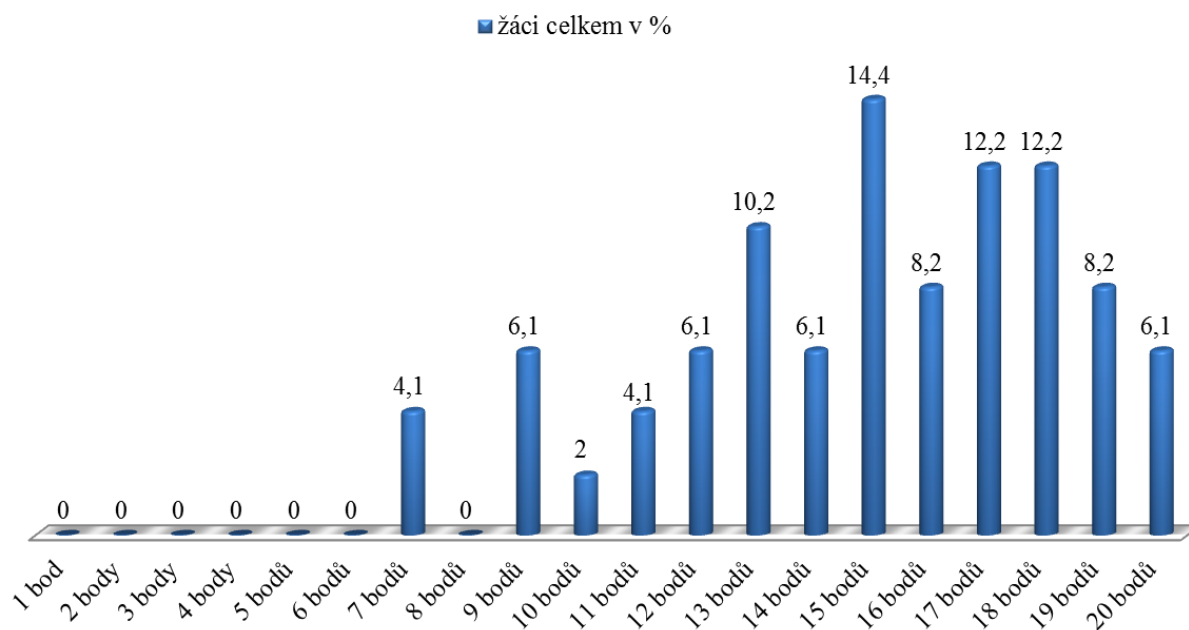
Graf č. 9 - Úspěšnost pohlaví dle kritérií BESIP

Otázka č. 6

Jaká je největší četnost získaných bodů při absolvování předepsaného testu BESIP k absolvování „Průkazu cyklisty“ u žáků 4. tříd vybrané krnovské základní školy?

Podmínkou úspěšnosti testu podle kritérií BESIP je nejméně 80% správných odpovědí, což je 16 správně zodpovězených otázek. Jedna otázka odpovídá jednomu bodu, tedy ke splnění testu bylo zapotřebí získat 16 bodů a více, což zvládlo celkem 23 žáků z celkového počtu 49 žáků. Plný počet bodů získali pouze 3 žáci. Nejvíce žáků (7) získalo 15 bodů, což je těsně pod hranicí úspěšnosti.

Podmínkou úspěšnosti testu podle kritérií BESIP je nejméně 80% správných odpovědí, což je 16 správně zodpovězených otázek. Jedna otázka odpovídá jednomu bodu, tedy ke splnění testu bylo zapotřebí získat 16 bodů a více, což zvládlo celkem 23 žáků (8,2 %) z celkového počtu 49 žáků. Plný počet bodů získali pouze 3 žáci (6,1 %). **Nejvíce žáků celkem 7 (14,4 %) získalo 15 bodů, což je těsně pod hranicí úspěšnosti.**

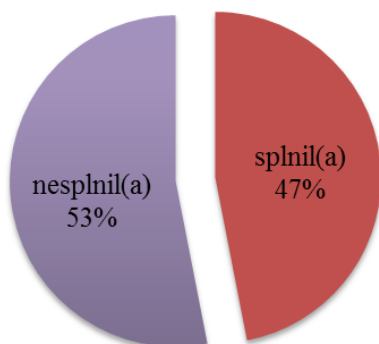


Graf č. 10 - Výsledky žáků dle výše získaných bodů na základě kritérií BESIP

Otázka č. 7

Jaký je počet dětí 4. třídy vybrané krnovské základní školy, kteří dokáží splnit předepsané testy BESIP k absolvování „Průkazu cyklisty“?

Z celkového počtu 49 žáků test podle kritérií BESIP splnilo 23 žáků, což činí 47 % a 26 žáků nesplnilo, což činí 53 %. **Více jak polovina dětí test nesplnila a průkaz cyklisty nezískala.**



Graf č. 11 - Úspěšnost žáků podle kritérií BESIP

6.6 Interpretace výsledků didaktického testu

Při rozboru testu na jednotlivé otázky a následně na dané oblasti, byly dívky ve všech těchto okruzích úspěšnější než chlapci. **Dívky prokázaly v testu jako celku 76% úspěšnost, zatímco chlapci 73%.** Dívky byly o 3 % úspěšnější než chlapci. Naopak při vyhodnocení testu podle kritérií BESIP dopadli chlapci o 7 % lépe než dívky. Dívky byly úspěšné ve 43 %, chlapci v 50 %. Zde se projevil rozdíl v obou porovnáních a ukázalo se, že i když více chlapců splnilo test k získání „Průkazu cyklisty“, celkově se dopouštěli mnohem více chyb než dívky.

V jednotlivých otázkách dopadli žáci lépe, prokázali 75% úspěšnost, což nelze říct o výsledcích vyjadřující splnění teoretické zkoušky k získání „Průkazu cyklisty“, zde se projevila pouze 47% úspěšnost. Tento rozdíl poukázal na to, že i když žáci celkově v jednotlivých otázkách byli o 28 % úspěšnější, k získání „Průkazu cyklisty“ tyto znalosti nestačily. Také se ukázalo, že celkem 14 % žáků průkaz cyklisty nesplnilo pouze o jeden bod.

Výsledky testů vyjadřují jednak skutečný stav znalostí bezpečnosti silničního provozu z pohledu chodce a cyklisty žáků vybrané krnovské základní školy, a také vyjadřují jaká je faktická úspěšnost těchto vybraných dětí, při absolvování „Průkazu cyklisty“ podle předepsaných testů BESIP.

Z celkového průzkumu testování žáků předepsanými didaktickými testy BESIP vybrané krnovské základní školy vyplynulo, zdali jsou vhodně dány podmínky úspěšnosti testu k absolvování teoretické části „Průkazu cyklisty“. Rozdílné výsledky průzkumu ukázaly, že **vyhodnocování testů BESIP k získání „Průkazu cyklisty“ není zcela dobře koncipováno.**

Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se zabývala problematikou výchovy dětí k bezpečnosti silničního provozu. Uvedené téma jsem si zvolila především pro to, že je mi velice blízké. Dětem a dopravní výchově ve školách se pravidelně věnuji v rámci svého zaměstnání. Cílem mé bakalářské práce bylo poukázat na současný stav dopravní výchovy dětí a zmapovat faktory, které ovlivňují chování dětí v dopravě. Dále jsem se zabývala tím, jakým způsobem a do jaké míry je dopravní výchova zahrnuta v osnovách mateřských a základních škol, co všechno se děti ve škole naučí a jaké další subjekty mohou přispívat ke zkvalitnění dopravní výchovy. Tohoto cíle jsem dosáhla.

V teoretické části po vymezení základních pojmů jsem se věnovala výchově dětí k bezpečnosti silničního provozu tak, jak se jí zabývají společenské vědy pedagogika a psychologie. Postupovala jsem od obecného pojetí výchovy a vzdělávání ke konkrétní problematice výchovy dětí k bezpečnosti silničního provozu. Zaměřila jsem se na výchovu v rodině a následně výchovu ve školním prostředí. Z pohledu psychologie jsem popisovala duševní vývoj dítěte a jeho vývojová stádia s aplikací na dítě, jako účastníka silničního provozu.

Poslední kapitolu teoretické části jsem plně věnovala uvedené problematice z pohledu dopravní výchovy a bezpečnosti silničního provozu. Konstatovala jsem především současný stav s možnými vizemi a vývojem do budoucna. Zabývala jsem se tím, jakým způsobem a do jaké míry je dopravní výchova zahrnuta v osnovách škol. Provedla jsem analýzu a syntézu RVP a ŠVP vybrané krnovské základní školy. Také jsem poukázala na to, jaké další subjekty mohou přispívat ke zkvalitnění výchovy dětí k bezpečnosti silničního provozu.

V empirické části jsem se zaměřila na děti ve věku blízkého 10 let, tedy 4. třídu ZŠ. Můj záměr byl snadno pochopitelný. Odráží se v zákonném ustanovení kdy podle zákona č. 361/2000 Sb. (2012), o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů dítě starší 10 let již smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole samo bez doprovodu osoby starší 15 let. Tyto děti v mnoha městech za podpory BESIP plní tzv. „Průkaz cyklisty“ v rámci výuky na ZŠ, což bohužel v současném školství není povinné. K získání „Průkazu cyklisty“ je potřeba splnit jak teoretickou, tak praktickou část. Žáci jsou v závěrečném přezkoušení testováni pomocí předepsaných didaktických testů BESIP a na dopravním hřišti podrobováni praktické jízdě, kdy se sleduje jejich jízda na jízdním kole podle pravidel silničního provozu.

Můj konkrétní záměr se v empirické části orientoval na úroveň vědomostí žáků čtvrtých tříd vybrané krnovské základní školy okresu Bruntál v ČR. Ověřovala jsem stupeň zvládnutí teoretické části učiva týkající se pravidel silničního provozu se zaměřením na chodce a především jízdu na jízdním kole podle předepsaného didaktického testu BESIP. Dále jsem stanovovala úroveň vědomostí jednotlivých dívek a chlapců 4. tříd vybrané krnovské ZŠ. A také jsem zjistila, jak jsou děti 4. tříd vybrané krnovské základní školy úspěšné při absolvování teoretické části „Průkazu cyklisty“ pomocí předepsaných testů BESIP. Na základě všech získaných informací jsem ověřila, zdali jsou vhodně dány podmínky úspěšnosti předepsaného testu BESIP k absolvování „Průkazu cyklisty“. Těchto cílů jsem dosáhla rozpracováním didaktického testu na jednotlivé otázky, které jsem samostatně vyhodnotila a porovnála s výsledky podle stanovených kritérií BESIP.

Při vyhodnocování odpovědí žáků didaktického testu jsem přišla na dva rozpory. První se týkal rozboru testu na jednotlivé otázky a následně na dané oblasti, kde byly dívky ve všech těchto okruzích úspěšnější než chlapci. **Dívky prokázaly v testu jako celku 76% úspěšnost, zatímco chlapci 73%.** Naopak při vyhodnocení testu podle kritérií BESIP dopadli chlapci lépe než dívky. Zde se tedy projevil rozdíl v obou porovnáních a ukázalo se, že i když více chlapců splnilo test k získání „Průkazu cyklisty“, celkově se dopouštěli mnohem více chyb než dívky. Druhý rozpor se ukázal při **vyhodnocení celkového testu, zde v jednotlivých otázkách dopadli žáci lépe, prokázali 75% úspěšnost, což nelze říct o výsledcích vyjadřující splnění teoretické zkoušky k získání „Průkazu cyklisty“, zde se projevila pouze 47% úspěšnost. Tento rozdíl poukázal na to, že i když žáci celkově v jednotlivých otázkách byli úspěšnější, k získání „Průkazu cyklisty“ tyto znalosti nestačily.**

Výsledky testů vyjadřují jednak skutečný stav znalostí bezpečnosti silničního provozu z pohledu chodce a cyklisty žáků vybrané krnovské základní školy, a také vyjadřují jaká je faktická úspěšnost těchto vybraných dětí, při absolvování „Průkazu cyklisty“ podle předepsaných testů BESIP. Podle Ministerstva dopravy – BESIP (2006) podmínky úspěšnosti pro hodnocení prospěl, stanoví vyučující před vlastním přezkoušením, kdy počet správných odpovědí by neměl být nižší než 80 %. Je to doporučení, které je zpravidla dodržováno. **Z průzkumu vyplývá, že vyhodnocování testů není vzhledem k dosaženým výsledkům v empirické části zcela dobře koncipováno.** Když si ti, co absolvovali testy v autoškole, vzpomenou na kritéria, která činní test úspěšným, jistě jim přijde na mysl, že za jednotlivé otázky např. křižovatky, získávali více bodů a za např. technické věci méně. Což mi rozhodně připadá spravedlivější. Výsledky v empirické části ukázaly, že v části didaktického testu,

který se týkal křižovatek, žáci oproti jiným oblastem (dopravní značky, všeobecná část) dopadli nejlépe. Proto bych doporučila změnit způsob bodování a vyhodnocování didaktických testů BESIP. V současné době sice BESIP vydal nové testy, které jsem s dětmi ještě neabsolvovala, ale to nemění nic na tom, že bodování zůstává stejné. Ráda bych i upozornila na literaturu od Miroslava Chrástky (1999), která se zabývá didaktickými testy, jelikož si myslím, že starší i nové verze testů BESIP nejsou nejlépe koncipovány. Nelze stoprocentně říct, na kolik otázek vybrané děti 4. tříd krnovské základní školy neznaly odpověď a kolik otázek nepochopili, ale myslím si, že některé otázky jsou pro pochopení dětmi nevhodně položeny. Dále si také myslím, že v testech by měly zaznívat především takové otázky a zakresleny takové situace a dopravní značky, které by je mohly, jako účastníky silničního provozu ohrozit na životě a zdraví. Např. není tak důležité, aby děti věděli, na co upozorňuje dopravní značka „pozor děti“, ale důležité jsou dopravní značky upravující přednosti v jízdě! To dokládají i dvě dopravní nehody, které se staly v mém okrese (Bruntál) v měsíci dubnu 2013, o kterých jsem informovala veřejnost jako tisková mluvčí uvedeného okresu, kdy v této pracovní funkci působím také od dubna tohoto roku. Nehody se týkaly nezletilého a mladistvé cyklistky, přičemž oba tito cyklisté nedali na křižovatce přednost v jízdě a způsobili dopravní nehodu a sobě našťestí jen lehká zranění, které si vyžádaly ošetření v nemocnici. Jsem přesvědčena, že pokud i nadále bude podporována a také bude správně fungovat spolupráce pracovníků BESIP, Policie ČR, městské policie, městských úřadů či magistrátů a obecních úřadů, středisek volného času popř. i jiných institucí se školami a ty zase s rodiči, bude mít výchova dětí k bezpečnosti silničního provozu stoupající tendenci, i úroveň kvality dopravní výchovy se bude zvyšovat. Vždyť přeci všichni táhneme za jeden provaz a máme zájem na tom, aby z dětí vyrostli zodpovědní účastníci silničního provozu, kteří si váží nejen svého života a zdraví, ale také ostatních účastníků provozu. Současně věřím, že jsem čtenářům předala některé praktické zkušenosti z mé dosavadní policejní činnosti a preventivní praxe.

Z praktické části mohou vycházet všichni učitelé, kteří vyučují dopravní výchovu především v rámci „Průkazu cyklisty“. Také z ní může vycházet Ministerstvo dopravy – BESIP a upravit tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol z hlediska vyhodnocování didaktických testů. Konečně poslouží i žákům a rodičům, protože ukazuje skutečné výsledky, které vybrané děti krnovské školy dosáhly a poukázaly i na dobré znalosti těchto dětí výhradně v oblasti nejdůležitější, což jsou křižovatky a jejich orientace v nich.

Seznam zkratek

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (Německý automobilní klub)
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
BESIP	Oddělení bezpečnosti silničního provozu (bezpečnost silničního provozu)
CDV	Centrum dopravního výzkumu
č.	číslo
č.j.	číslo jednací
ČR	Česká republika
dle	podle
LZ	lehce zraněno
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
MŠ	Mateřská škola
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
např.	například
PČR	Policie České republiky
RVP	Rámcově vzdělávací program
RVP ZV	Rámcově vzdělávací program pro základní vzdělávání
ŠVP	Školský vzdělávací program
ŠVP ZV	Školský vzdělávací program pro základní vzdělávání
TZ	těžce zraněno
tj.	to je
tzv.	tak zvaně
ZŠ	Základní škola

Použitá literatura, prameny, internetové zdroje:

ATKINSON, Rita L. *Psychologie*. 2., aktualiz. vyd., V Portálu 1. Překlad Erik Herman, Miroslav Petržela, Dagmar Břejlová. Praha: Portál, 2003, xxii, 751 s. ISBN 80-717-8640-3.

BALÍK, Jindřich a Dana KASPEROVÁ. *Tatínku, jed' opatrně!*. 1. vyd. Ilustrace Bára Buchalová. Praha: Albatros, 2006, [21] s. Fortuna Junior. ISBN 80-000-2000-9.

BESIP. *Historie BESIPu* [online]. 2012b [cit. 2013-02-07]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>

BESIP. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. 2012c [cit. 2012-09-29]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Informace-BESIP/Narodni-strategie-BESIP/Narodni-strategie-BESIP-2011-2020-Informace>

BESIP [online]. 2012g [cit. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/>

BESIP. *Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách* [online]. 2012a [cit. 2013-02-07]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-vychova/zs/podklady-pro-vyuku-dv-na-z-.pdf>

BESIP. *Předškolní děti* [online]. 2012d [cit. 2013-02-07]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/predskolni-deti>

BESIP. *Učebnice, pomůcky* [online]. 2012e [cit. 2013-02-07]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/ucebnice-pomucky>

BESIP. *Žáci základní školy* [online]. 2012f [cit. 2013-02-07]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/zaci-zakladni-skoly>

Centrum dopravního výzkumu [online]. 2013 [cit. 2013-02-07]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/>

ČAČKA, Otto. *Psychologie duševního vývoje dětí a dospívajících s faktory optimalizace*. 1. vyd. Brno: Nakladatel Jan Šabata, 2000, 377 s. ISBN 80-723-9060-0.

ČÁP, Jan. *Psychologie pro učitele*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2001, 655 s. ISBN 80-717-8463-X.

Česká republika [online]. 2010 [cit. 2013-02-07]. Dostupné z: <http://www.czech.cz/cz/Turistika/Doprava/Auto/Bezpecnost-silnicniho-provozu>

DIEŠKOVÁ, Viera. *Základy sociálnej pedagogiky*. Vyd. 1. Bratislava: Občianske združenie Sociálna práca, 2005, 97 s. Filozofia - sociológia - psychológia. ISBN 80-891-8508-8.

FUKANOVÁ, Jaroslava a Věra ŠTIKOVÁ. *Já a můj svět: prvouka pro 1. ročník : pracovní učebnice*. 3. vyd. Brno: Nová škola, c2011, 80 s. Duhová řada. ISBN 978-80-7289-316-4.

GATO, Martin. *Knížka pro děti do auta*. 1. vyd. Ilustrace Adéla Moravcová. Praha: VOLKSWAGEN Group, 2011.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-717-8542-3.

HEINRICHOVÁ, Jitka. *Bezpečná cesta do školy*. Centrum dopravního výzkumu, 2006, 76 s.

HOLUB, Jan. *Zkušenosti policistů z besed na školách a výchovných akcí pro mládež*. 1. vyd. Editor Tomáš Koniček. Praha: Odbor prevence kriminality Ministerstva vnitra ČR, 2002, 62 s. ISBN 80-731-2010-0.

HÜBLOVÁ, Milena. *Vliv dopravní výchovy na bezpečnost dětí v silničním provozu*. Olomouc, 2011. bakalářská práce (Bc.). UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI. Fakulta tělesné kultury

CHRÁSTKA, M. *Didaktické testy*. Vyd. 1. Brno: Paido, 1999, 91 s. ISBN 80-859-3168-0.

JŮVA, Vladimír a Vladimír JŮVA. *Stručné dějiny pedagogiky*. 6., rozš. vyd. Brno: Paido, 2007, 91 s. ISBN 978-80-7315-151-5.

KANTOROVÁ, Jana. *Vybrané kapitoly z obecné pedagogiky I.* Hanex, 2008, 244 s. ISBN 978-807-4090-240.

KASPER, Tomáš a Dana KASPEROVÁ. *Dějiny pedagogiky.* Vyd. 1. Praha: Grada, 2008, 224 s. Pedagogika (Grada). ISBN 978-802-4724-294.

KONEČNÝ, Josef a Eva URBANOVSKÁ. *Psychologie pro učitele.* 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2002, 106 s. ISBN 80-244-0554-7.

MINISTERSTVO DOPRAVY - BESIP. *Tematický plán dopravní výchovy: pro žáky 4. tříd základních škol.* 2006, 56 s.

MINISTERSTVO DOPRAVY - BESIP. *Zkušební test č. 3.* [2006], 4 s.

MORRISH, Ronald G. a [z anglického originálu ... přeložil Lubor ŠVEJNAR]. *12 klíčů k důsledné výchově.* Vyd. 1. Praha: Portál, 2003. ISBN 80-717-8786-8.

MŠMT. *Konkretizované očekávané výstupy RVP PV* [online]. 2012 [cit. 2013-02-07]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/21827>

MŠMT. *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání* [online]. 2013 [cit. 2013-02-07]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/26995>

MURPHY-WITT, Monika a Petra STAMER-BRANDT. *Připravte své dítě do života: osm klíčových dovedností - jak je můžete svému dítěti zprostředkovat a jak si je může dítě s vaší pomocí osvojit.* 1. vyd. Praha: Grada, 2007, 155 s. Clever life. ISBN 978-802-4720-821.

MÜHLHAUSEROVÁ, Hana a Jaromíra SVOBODOVÁ. *Prvouka 2: učebnice pro 2. ročník základní školy.* Brno: Nová škola, 2001, 63 s. ISBN 80-728-9034-4.

Národní program rozvoje vzdělávání v České republice: Bílá kniha. 1. vyd. Praha: Ústav pro informace ve vzdělávání, 2001, 98 s. ISBN 80-211-0372-8

Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online]. 2008, 2013 [cit. 2013-02-07]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-vychova-ve-skolnim-veku/>

OLŠAN, Miroslav a Martin KONEČNÝ. *Bezpečí dítěte v dopravě*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2008, 38 s.

Policie České republiky [online]. 2013 [cit. 2013-03-09]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/soubor/prezentace-tk-dopravni-nehodovost-2012.aspx>

POVAŽANOVÁ, Margita. *VÝCHOVA DĚTÍ K BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU*. Olomouc, 2011. bakalářská práce (Bc.). UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI. Pedagogická fakulta

PRŮCHA, Jan. *Pedagogický slovník*. 3., rozš. a přeprac. vyd. Praha: Portál, 2001, 322 s. ISBN 80-717-8579-2.

PRŮCHA, Jan. *Přehled pedagogiky: úvod do studia v oboru*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2000, 269 s. ISBN 80-717-8399-4.

Rejstřík škol a školských zařízení: Přehled škol a školských zařízení. *MŠMT: Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy* [online]. [© MŠMT 2006-2012] [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: <http://rejskol.msmt.cz/>

RHEINWALDOVÁ, Eva. *Rodičovství není pro každého*. 1. vyd. Praha: Motto, 1993, 175 s. ISBN 80-901-3384-3.

Ročenka dopravy České republiky ... = Transport yearbook Czech Republic. Praha: Ministerstvo dopravy, 2010. ISSN 1801-3090. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2010/index.html>

ROZSYPALOVÁ, Marie, Věra ČECHOVÁ a Alena MELLANOVÁ. *Psychologie a pedagogika I: pro střední zdravotnické školy*. Vyd. 1. Praha: Informatorium, 2003, 186 s. ISBN 80-733-3014-8.

STOJAN, Mojmír. *Problematika dopravní výchovy na ZŠ a SŠ v etapě řešení 2009* [online]. Brno: MSD, 2009, 1 CD-ROM [cit. 2013-02-04]. Škola a zdraví pro 21. století. ISBN 978-807-3921-194. Dostupné z: http://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/32/32/texty/_monograph.pdf

STOLIČNÝ, Peter a Dana KASPEROVÁ. *Pohádky o dopravních značkách*. 1. vyd. Ilustrace Viera Kardelisová. Praha: Fortuna Libri, c2011, 87 s. Fortuna Junior. ISBN 978-80-7321-595-8.

ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, Jitka. *Přehled vývojové psychologie*. 2. nezměn. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003, 175 s. ISBN 80-244-0629-2.

Škola doma: příručka pro rodiče i prarodiče : (1.-5. ročník). Praha: Nakladatelství Praha, 2009?, 62 s. ISBN 978-80-902177-3-7.

Školní vzdělávací program pro základní vzdělávání. Krnov, 2011.

ŠTIKOVÁ, Věra. *Prvouka 3: učebnice pro 3. ročník základní školy*. Brno: Nová škola, 2002, 77 s. ISBN 80-728-9044-1.

TANSKÁ, Nataša a Dana KASPEROVÁ. *Co mi řekl semafor*. 5., přeprac. vyd., Ve vydavatelství MAC vyd. 1. Ilustrace Jiří Kalousek. Praha: MAC, 2005, 64 s. Pedagogika (Grada). ISBN 80-867-8309-X.

VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie*. Vyd. 1. V Praze: Karolinum, 2005, 467 s. ISBN 978-802-4609-560.

Vysokoškolské kvalifikační práce [online]. 2013 [cit. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://theses.cz/>

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů č. 18*. 2012, částka 5. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/silnicni-provoz/uvod.aspx>

Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném vzdělávání (školský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů č. 472*. 2011, částka 161. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/19446>

Zdraví-EU [online]. 2012 [cit. 2013-02-07]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/health-eu/my_environment/road_safety/index_cs.htm

Seznam obrázků

Obrázek č. 1 – Ukázky knih Městské knihovny Krnov.....	16
Obrázek č. 2 – Historické preventivní materiály BESIP.....	27
Obrázek č. 3 – Učební pomůcky BESIP.....	33
Obrázek č. 4 – Učební pomůcky BESIP pro 1. až 3. ročník ZŠ.....	40
Obrázek č. 5 – Učební pomůcky BESIP pro 4. až 5. ročník ZŠ.....	43

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Srovnání základních ukazatelů s vybranými evropskými zeměmi – počet nehod v silničním provozu, při kterých došlo ke zranění nebo usmrcení osob.....	25
Tabulka č. 2 – Dopravní nehody v České republice podle viníka za rok 2012 ve srovnání s rokem 2011.....	31

Seznam grafů

Graf č. 1 – Vývoj následků nehod v ČR od roku 1961 do roku 2012.....	26
Graf č. 2 – Podíl následků dopravních nehod dětí do 15 let na celkových následcích.....	30
Graf č. 3 – Pohlaví žáků.....	52
Graf č. 4 – Třídy žáků.....	52
Graf č. 5 – Struktura testu.....	53
Graf č. 6 – Správné a nesprávné odpovědi žáků.....	54
Graf č. 7 – Úspěšnost pohlaví v jednotlivých částech testu a testu jako celku.....	55
Graf č. 8 – Celková úspěšnost žáků v jednotlivých částech testu a testu jako celku.....	55
Graf č. 9 – Úspěšnost pohlaví dle kritérií BESIP.....	56
Graf č. 10 – Výsledky žáků dle výše získaných bodů na základě kritérií BESIP.....	57
Graf č. 11 – Úspěšnost žáků podle kritérií BESIP.....	57

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Zkušební test č. 3

Příloha č. 1 – Zkušební test č. 3



Ministerstvo dopravy

www.iBESIP.cz

ZKUŠEBNÍ TEST č. 3

1. **Cyklista, který může jinak jezdit po chodníku, po cyklistické stezce nebo v obytné a pěší zóně, může samostatně jezdit v provozu**
 - a) od osmi let
 - b) od deseti let
 - c) až od dvanácti let
2. **Tam, kde chodník není nebo je neschůdný, se chodí**
 - a) po pravé krajnici a tam, kde krajnice není, po pravém okraji vozovky
 - b) po levé krajnici a tam, kde krajnice není, co nejbližší levému okraji vozovky
 - c) po levé nebo pravé krajnici, podle toho, která je širší
3. **Oranžové odrazky na šlapadlech musí být**
 - a) na obou stranách šlapadel
 - b) vždycky aspoň na jedné straně šlapadel
 - c) vždycky aspoň na jedné straně šlapadel, ale cyklista je musí mít při jízdě nastaveny tak, aby byly obráceny dopředu
4. **Když člověk, vede jízdní kolo po silnici, nebo nemůže použít chodník,**
 - a) může jít po silnici, a to jakékoli straně
 - b) musí jít po pravém okraji silnice
 - c) musí jít po levém okraji silnice
5. **Na nepřehledném místě, například v blízkosti zatáčky, stoupání silnice apod. cyklista nesmí**
 - a) stát; smí tu ale zastavit, pokud je vozovka dostatečně široká
 - b) zastavit a stát; to neplatí, když přitom nepřekročí dobu 3 minuty
 - c) zastavit a stát
6. **Vodorovnou dopravní značku „Podélná čára souvislá“**
 - a) smí cyklista přejíždět, pokud musí objíždět překážku, odbočit na místo mimo pozemní komunikaci nebo vjíždět z takového místa na pozemní komunikaci
 - b) smí cyklista přejíždět jen při předjíždění
 - c) nesmí cyklista přejíždět v žádném případě
7. **Cyklista, který se při předjíždění opět zařazuje k pravému okraji vozovky,**
 - a) nedává znamení o změně směru jízdy
 - b) musí dát znamení o změně směru jízdy
 - c) musí dát zvukové výstražné znamení
8. **Když vás jako cyklistu předjíždí jiné vozidlo**
 - a) musíte vždycky zpomalit
 - b) musíte uvolnit cestu tím, že vjedete na krajnici
 - c) nesmíte zrychlovat ani jinak bránit předjíždění
9. **Cyklista odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě**
 - a) pouze protijedoucím tramvajím
 - b) všem vozidlům jedoucím v obou směrech
 - c) mimo jiné všem protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům jedoucím přímo, nebo odbočujícím vpravo a tramvajím jedoucím v obou směrech

10. Na nepřehledných a nebezpečných místech je otáčení

- a) zakázáno
- b) nesmí se cyklista otáčet pouze za snížené viditelnosti
- c) smí se cyklista otáčet pouze s pomocí druhé osoby

11. Přerušované žluté světlo použité samostatně nebo ve spojení s dopravní značkou

- a) upozorňuje, že bys měl dávat větší pozor
- b) znamená, že musíte zastavit
- c) upozorňuje, že můžete jet rychleji

12. Když přijíždí vozidlo s právem přednostní jízdy, musí mu cyklista

- a) uvolnit cestu tím, že zajede do první odbočující ulice nebo silnice
- b) umožnit průjezd tím, že vždycky zastaví
- c) umožnit bezpečný a plynulý průjezd když je to nutné, musí zastavit tam, kde mu nebude překážet

13. Tato dopravní značka znamená

- a) stezka pro cyklisty
- b) zákaz vjezdu cyklistů
- c) pozor, cyklisté



14. Podle informace této dopravní značky umístěné po straně silnice se cyklista jedoucí přímo smí zařadit

- a) do pravého nebo levého jízdního pruhu
- b) pouze do levého jízdního pruhu
- c) pouze do pravého jízdního pruhu



15. Tato dopravní značka upozorňuje na

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



16. Na příkaz této dopravní značky je cyklista povinen

- a) dbát zvýšené opatrnosti; na křižovatce však má přednost v jízdě
- b) dát přednost v jízdě všem vozidlům, která přijíždějí po hlavní silnici
- c) zastavit a dát přednost v jízdě všem vozidlům



17.



Cyklista musí dát přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu,

- a) protože je řidičem nemotorového vozidla
- b) protože je pomalejší
- c) protože při odbočování vlevo musí dát přednost v jízdě všem protijedoucím vozidlům, která jedou přímo, nebo odbočují vpravo

18.



Jako první projede křižovatkou

- a) cyklista
- b) nákladní automobil
- c) osobní automobil

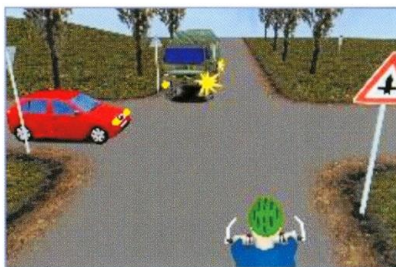
19.



Cyklista projede křižovatkou jako

- a) první
- b) druhý
- c) poslední

20.



Vozidla projedou křižovatkou v tomto pořadí

- a) 1. nákladní automobil, 2. osobní automobil, 3. cyklista
- b) 1. cyklista, 2. nákladní automobil, 3. osobní automobil
- c) 1. osobní automobil, 2. cyklista, 3. nákladní automobil

© Ministerstvo dopravy

Anotace

Jméno a příjmení:	Pavla Welnová
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	PhDr. René Szotkowski, Ph.D.
Rok obhajoby:	2013

Název práce:	VÝCHOVA DĚTÍ K BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU
Název v angličtině:	ROAD SAFETY EDUCATION OF CHILDREN
Anotace práce:	<p>Bakalářská práce je zaměřena na dopravní výchovu dětí v České republice. Teoretická část se věnuje výchově dětí k bezpečnosti silničního provozu, tak jak se jí zabývají společenské vědy pedagogika a psychologie. Samotná problematika je zaměřena na současnost a budoucnost dopravní výchovy dětí. Můj hlavní záměr se v empirické části orientoval na úroveň vědomostí žáků čtvrtých tříd vybrané krnovské základní školy okresu Bruntál v České republice. Ověřovala jsem stupeň zvládnutí teoretické části učiva týkající se pravidel silničního provozu se zaměřením na chodce a především jízdu na jízdním kole podle předepsaného didaktického testu BESIP.</p>
Klíčová slova:	Dítě – Výchova – Dopravní výchova – Rodina – Základní škola – Dětské dopravní hřiště – BESIP – Bezpečnost silničního provozu

<p>Anotace v angličtině:</p>	<p>Bachelor thesis is focused on traffic education of children in the Czech Republic. The theoretical part is dedicated to the education of children to road safety from the perspective of the social sciences – psychology and pedagogy. The actual issue is focused on the present and future traffic education for children. My main intention in the empirical part was to concentrate on the knowledge level of fourth grade students from selected elementary school seated in Krnov, district Bruntál, the Czech Republic. I have checked their degree of acquisition of the theoretical part of the curriculum concerning the traffic regulations prescribed by didactic test BESIP, with a focus on pedestrians and particularly on bicycling.</p>
<p>Klíčová slova v angličtině:</p>	<p>Child – Education – Traffic education – Family – Primary school – Children’s traffic playground – Road Safety Department (the BESIP) – Road Traffic Safety</p>
<p>Přílohy vázané v práci:</p>	<p>Příloha č. 1 – Zkušební test č. 3</p>
<p>Rozsah práce:</p>	<p>72 s.</p>
<p>Jazyk práce:</p>	<p>čeština</p>

