

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**

Pedagogická fakulta

Ústav pedagogiky a sociálních studií

**Jaroslav Kalvoda**

VI. ročník – kombinované studium

Obor: pedagogika – správní činnost

**Dopravní výchova na školách jako předpoklad snižování dopravní  
nehodovosti**

Diplomová práce

Vedoucí práce: RNDr. Evžen Růžička, CSc.

Olomouc 2010

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně a všechny použité prameny jsem řádně citoval a uvedl.

V Prostějově 31. 5. 2010 .....

Chtěl bych touto cestou poděkovat vedoucímu práce RNDr. Evženu Růžičkovi za odborné vedení a velkou časovou flexibilitu při konzultování této práce. Dále bych rád poděkoval rodině za morální podporu po celou dobu mého studia. Děkuji ředitelům základních škol, kteří mi umožnili provést šetření potřebná k praktické části této práce.

# Obsah

<b>Teoretická část .....</b>	<b>5</b>
ÚVOD.....	5
1 Historie BESIPu a dopravní výchovy na školách .....	7
2 Statistika dopravních nehod .....	10
3 Dopravní výchova jako součást školního vzdělávání .....	18
4 Srovnání realizace dopr. výchovy u nás s některými státy EU .....	26
4.1 Nizozemí .....	28
4.2 Velká Británie .....	38
<b>Praktická část .....</b>	<b>45</b>
5 Cíl výzkumu, pracovní hypotézy .....	45
6 Metodika výzkumu .....	46
7 Podmínky výzkumu .....	47
8 Výsledky výzkumu a jejich interpretace .....	49
8.1 Frekvenční analýza .....	49
8.2 Vztahová analýza údajů získaných výzkumem .....	79
9 Shrnutí výsledku výzkumu .....	85
10 Návrhy pro praxi .....	87
Závěr .....	89
Seznam použité literatury .....	90
Příloha .....	91
Anotace .....	95

# ÚVOD

Důvodem, proč jsem si jako téma své diplomové práce zvolil dopravní výchovu, je úzká spojitost této problematiky s mou profesí. Již od roku 1996 pracuji v autoškole jako instruktor teoretických i praktických předmětů a provádím i zdokonalování odborné způsobilosti řidičů formou pravidelných školení. Setkávám se tedy prakticky každodenně s problematikou dopravní výchovy, která je, narozdíl od tématu mé diplomové práce, aplikována u osob poněkud starších. Ve svém povolání se setkávám s mladými žadateli o řidičské oprávnění zhruba od 15 let věku. Nejčastěji potom s mladými lidmi kolem 18. roku věku, kteří přijdou do autoškoly za účelem absolvování kurzu nejčastěji na osobní automobil. Po jeho úspěšném zakončení pak mohou vyjet do provozu na pozemních komunikacích jako samostatní řidiči.

Zajímavou zkušeností pro mne bylo poznání, že tito mladí lidé mají velmi malé povědomí nejen o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, ale i o správném či komplexním výkladu základní problematiky týkající se dopravních značek a řešení situací na křižovatkách. I když s nimi přicházíme do styku pravidelně, ať už z pozice chodce, cyklisty či řidiče motorového vozidla. Protože jsem pozoroval tyto nedostatky ve všeobecném přehledu mladých žadatelů o řidičské oprávnění, začal jsem se podrobněji zajímat o to, jakým způsobem je v současnosti na školách zajišťována dopravní výchova a jak jsou v této oblasti prohlubovány znalosti a dovednosti žáků našich škol. Je samozřejmé, že současná doba klade na absolventy škol velké požadavky. Žáci si musí osvojit mnoho znalostí a dovedností, aby obstáli ve svém budoucím profesním i osobním životě. Ale zajímalo mne, zda problematika dopravní výchovy není tzv. odsunuta na druhou kolej, jako téma ne zrovna nejpodstatnější. To by podle mého názoru byla chyba, protože při zhlédnutí statistiky dopravní nehodovosti na území ČR a zejména počtu usmrcených a těžce zraněných účastníků provozu na pozemních komunikacích, jistě každého zarazí tato alarmující čísla. A jako předpoklad určitého zklidnění situace na našich silnicích vidím systematický a soustavný pedagogický přístup ke každému účastníku provozu na pozemních komunikacích již od dětství, který by vytvářel správné návyky a postoje. Ve své diplomové práci bych se rád věnoval historii dopravní výchovy v ČR, probral bych zde současný způsob zajištění výuky dopravní výchovy na školách, srovnal způsob dopravní výchovy u nás s některými zeměmi EU a pojednal o důležitosti tohoto předmětu vzhledem k počtu dopravních nehod. Jako součást diplomové práce předkládám výsledky výzkumu, který probíhal na základní škole a byl zaměřen na zjištění

znalostí žáků 5. a 9. ročníků z dopravní výchovy. V závěru shrnu své poznatky o uvedené problematice a navrhuji určitá konkrétní řešení dopravní výchovy na školách.

# 1 HISTORIE BESIPU A DOPRAVNÍ VÝCHOVY NA ŠKOLÁCH

V naší zemi je historie dopravní výchovy neodmyslitelně spojená se složkou státní správy obecně známou pod zkratkou BESIP. Tato organizace je s tématy prevence v dopravě a dopravní výchovou spojená už více než čtyřicet let. Historie národního koordinačního orgánu pro bezpečnost silničního provozu v tehdejší Československu sahá již do roku 1963, kdy byla jako reakce na narůstající počet tragických následků dopravních nehod vytvořena „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“ a následně 1.května 1967 pak její výkonný orgán – všeobecně známý pod zkratkou BESIP. Tato složka byla součástí tehdejšího Ministerstva dopravy ČSSR, respektive jeho organizací –původně „Projekčně - konstrukčního vývojového pracoviště silniční a městské dopravy“, transformovaného později na „Ústav silniční a městské dopravy“, později po federalizaci, byla přesunuta na Správu pro dopravu Ministerstva vnitra ČR, spadajícího pod Civilně – správní úsek MVČR, postupně pak do působnosti Ministerstva vnitra ČR – odboru tisku a PR, později odboru správních činností. Před nabytím účinnosti zákona 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů a v souvislosti s převodem některých správních činností z působnosti Ministerstva vnitra na Ministerstvo dopravy a spojů se stal BESIP útvarem Ministerstva dopravy a spojů (prosinec 1999), později Ministerstva dopravy. Národní koordinační orgán prošel různými názvy, od „Meziministerské koordinační komise“ přes „Poradní radu ministra dopravy pro bezpečnost silničního provozu“ až po dnešní „Radu vlády pro bezpečnost silničního provozu“. S vývojem a přesunem kompetencí z Ministerstva vnitra do působnosti Ministerstva dopravy stále fungoval i výkonný orgán koordinačního útvaru – BESIP, jako sekretariát, který se současně zabýval a stále zabývá zejména dopravní výchovou a působením na veřejnost prostřednictvím sdělovacích prostředků. Sekretariát národního koordinačního orgánu – BESIP byl iniciátorem a autorem všech vládních strategických dokumentů v oblasti bezpečnosti silničního provozu - ať již Strategie bezpečnosti silničního provozu nebo Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Aktivně se podílí rovněž na tvorbě národního programu „Zdraví 21“ a Národního akčního plánu prevence dětských úrazů, který zpracovalo Ministerstvo zdravotnictví. Aktivně se zapojuje do mezinárodní spolupráce svým členstvím v Mezinárodní organizaci prevence dopravních nehod La Prevention Routiere

Internationale nebo účastí na práci v Pracovní skupině pro bezpečnost silničního provozu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (W.P.1 EHK OSN). V poslední době BESIP úzce spolupracuje i se Světovou zdravotnickou organizací (WHO) v oblasti prevence dopravních úrazů dětí a adolescentů. BESIP byl a je téměř výhradním autorem všech publikací pro dopravní výchovu dětí předškolního věku a žáků základních škol, aktivně se podílel i na výchově nových žadatelů o řidičská oprávnění formou podpory nepovinného předmětu „Řízení motorových vozidel“ na středních školách, který mimochodem byl určitou paralelou dnes velice oblíbeného systému výchovy nových řidičů v motoristicky vyspělých zemích.

V současné době je BESIP integrální součástí Ministerstva dopravy, odboru komunikace s veřejností. Provádí preventivní činnost v souladu se zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Ve své práci 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. 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. Na základě Statutu Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu zajišťuje oddělení BESIP činnost sekretariátu této Rady.

Zdroj: [www.ibesip.cz//Kdo-jsme/Historie-BESIPu](http://www.ibesip.cz//Kdo-jsme/Historie-BESIPu)

Před rokem 1989 měl výrazný vliv na realizaci dopravní výchovy na školách silně centralistický a autoritativní systém řízení. To se samozřejmě pozitivně projevilo na efektivitě a účelnosti realizace tohoto předmětu. Problematika dopravní výchovy byla rozpracovaná i do takových podrobností, že vyučující musel být držitelem řidičského oprávnění. Učitelky a učitelé, kteří nebyli držiteli řidičského oprávnění nastupovali do kurzů v autoškolách, který jim hradilo Ministerstvo školství nebo museli absolvovat kurz dopravní výchovy pořádaný OPS (Okresní pedagogické středisko). Výuka dopravní výchovy probíhala formou centrem řízených dopravních akcí, kde se děti na prvním stupni základních škol populární formou seznamovaly s problematikou pravidel silničního provozu, používáním dopravních značek a řešením dopravních situací na křižovatkách. Já osobně si pamatuji, že v době absolvování mé povinné školní docházky jsme se dopravní výchovou setkávali na 1. stupni základní školy v rámci vyučovacích hodin prvouky (1. - 3. ročník) a vlastivědy (4. ročník). Předepsaná



dopravní témata se pravidelně zařazovala do vyučovacích hodin v rámci uvedených předmětů a počet vyučovacích lekcí, věnovaných dopravní výchově, byl pevně stanoven.

Nedílnou součástí výuky byly i pracovní sešity – speciálně zpracovaný brožovaný výukový materiál, bohatě doprovázený ilustracemi dopravních značek a různých dopravních situací. V 80. letech minulého století bylo možné pozorovat i zapojení multiinformačních technologií do procesu výuky dopravní výchovy. Prostřednictvím školního rozhlasu se pravidelně poslouchala tzv. „dopravní okénka“, která pro školy připravovali dopravní specialisté společně s pracovníky českého rozhlasu. Pomyslnou metou školní dopravní výchovy bylo získání Průkazu chodce a následně Průkazu cyklisty. Jejich držitelé se stali žáci, kteří uspěli v závěrečném písemném testu, jehož prostřednictvím prokázali potřebné znalosti o silničním provozu. Nedílnou součástí praktického výcviku dopravní výchovy byla jízda na dopravním hřišti za asistence příslušníků VB, besedy s příslušníky VB či jízdy zručnosti, prokazující schopnost ovládat jízdní kolo ve stížených podmínkách. Samozřejmě, že žáci byli při praktickém výcviku na dopravním hřišti vedeni i k řešení dopravních situací simulujících dění v silničním provozu – např.: řešení dopravních situací na křižovatkách bez rozlišení dopravními značkami, křižovatek rozlišených dopravními značkami, nebo řízenými světelnými signály a pokyny příslušníků VB. V 80. letech 20. století byly vedle každoročních dopravních soutěží družstev (na úrovni jednotlivých základních škol, na bázi městské, okresní, krajské a celostátní) oblíbeny rovněž celostátně organizované výtvarné soutěže s dopravní tematikou. Připomenout můžeme například výtvarnou soutěž „Děti, pozor červená!“, prostřednictvím které vstupovala dopravní témata zejména v dubnu, měsíci bezpečnosti, vedle již zmíněných vyučovacích hodin prvouky a vlastivědy také např. do hodin výtvarné výchovy. Nejrozličnější dopravní situace se stávaly námětem výtvarných činností, při nichž však bohužel nešlo o tvůrčí přístup k tématu, ale cenil se popisný, realistický přístup a především ideovost práce. Síť dopravních hřišť byla budována odkonce 70. let minulého století a je velmi pozitivní, že i přes změny ve vlastnických vztazích v letech devadesátých tato poměrně široká síť dopravních hřišť funguje dodnes. Dnes jsou vlastníky dopravních hřišť například obce, kraje, někde však i obecně prospěšné organizace, nebo soukromé subjekty. Celkově je v České republice poměrně rozsáhlá síť 140 stálých dopravních hřišť a v některých krajích jsou k dispozici i mobilní dopravní hřiště.

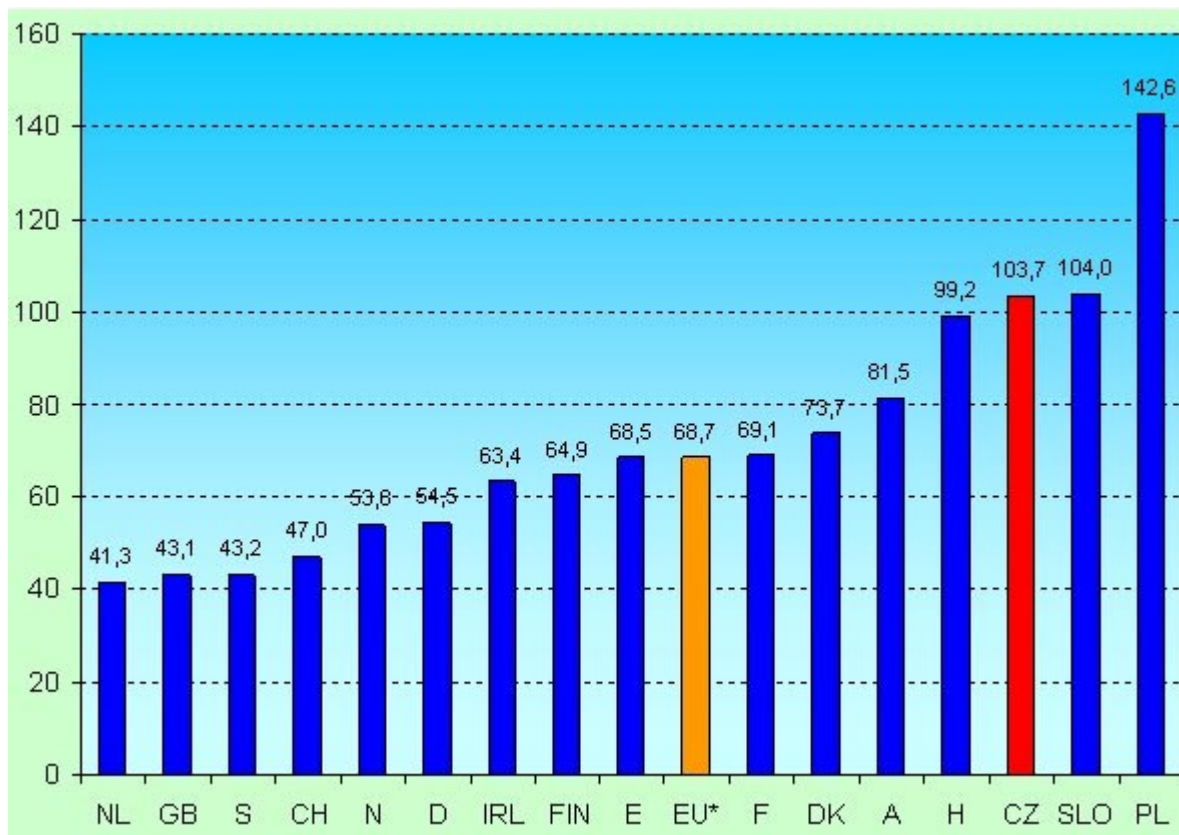
## 2 STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD

Nejsilnějším argumentem, který by neměl být přehlížen, pro upevňování a posilování role dopravní výchovy v našem životě, je vývoj dopravní nehodovosti v ČR. Dopravní výchova na školách samozřejmě není jediným prostředkem, kterým lze snížit počet dopravních nehod. Pozitivní vliv na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích mohou mít pouze správným poměrem kombinované prvky represe a prevence. Zatímco nejvýraznější prvek represivních opatření na účastníky provozu na pozemních komunikacích funguje od 1. 7. 2006 v podobě tzv. bodového systému, na straně prevence je situace poněkud méně dynamicky se vyvíjející. Samozřejmě probíhá mediální kampaň Ministerstva dopravy: „Nemyslíš – Zaplatíš“, ale další prvky osvěty už jsou spíše záležitostí individuální aktivity jednotlivých orgánů státní správy a dalších organizací. Lze zde pozorovat i aktivitu strážníků obecní policie, školských zařízení, orgánů samosprávy i soukromých subjektů, v neposlední řadě i autoškol. Dle mého názoru by však byl na místě důsledný přístup i k soustavnosti pedagogického působení na účastníky provozu na pozemních komunikacích. Určitá přiměřená dopravní výchova od mateřské školy až do pokročilého věku jedince – účastníka provozu na pozemních komunikacích. I když ve statistikách nehodovosti je vidět určitý pozitivní trend snižování počtu dopravních nehod s vážnými následky, jistě však není prostor k přehnanému optimismu, protože co se týká bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, v Evropě stále patříme k zemím spíše podprůměrným. Ona „bezpečnost“ provozu na pozemních komunikacích se uvádí statistickým průměrem počtu usmrcených osob při dopravních nehodách připadajících na 1 milion obyvatel země. Jedná se o tzv. relativní úmrtnost. Níže uvedený graf znázorňuje hodnoty z roku 2008. V roce 2009 následoval ještě mírný pokles úmrtí při dopravních nehodách v ČR, takže mezinárodní srovnání bude ještě optimističtější. Důkladnější posouzení statistik ukazuje v Evropě dlouhodobý trend snižování počtu dopravních nehod se smrtelnými následky. V neprospěch České republiky je nutno říci, že u nás je klesající trend úmrtnosti při dopravních nehodách méně razantní než v zemích, které jsou s námi počtem obyvatel srovnatelné - jako např. Rakousko.

Mezinárodní srovnání relativní úmrtnosti

Ze srovnání počtu usmrcených na mil.obyvatele je zřejmé, že i přes určitý pokrok ČR stále zaujímá v úrovni bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jednu ze zadních příček.

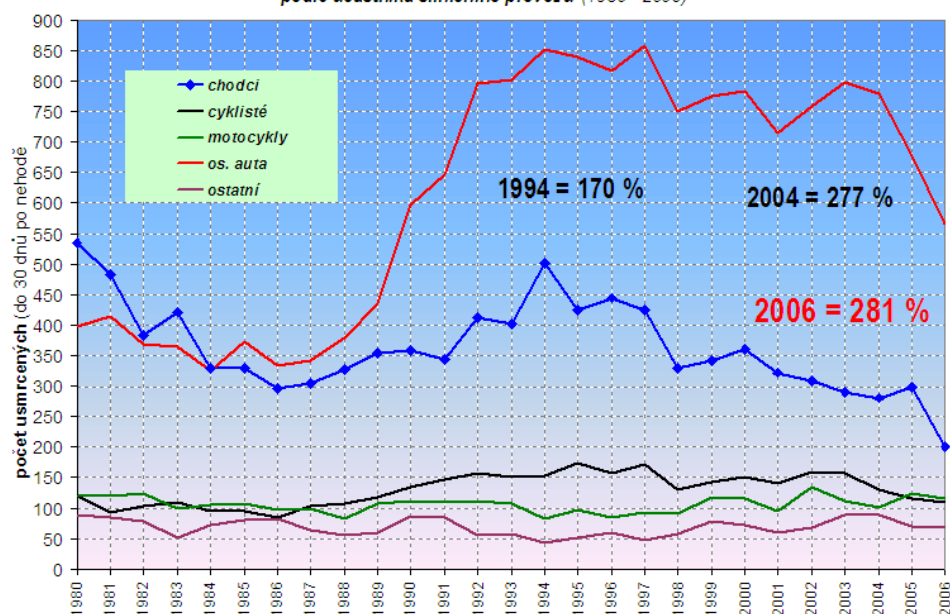
Hodnota pro ČR je ve srovnání s nejvyspělejšími státy (Nizozemsko, Velká Británie, Švédsko) stále 2,5 násobná. Před ČR se opět dostalo i Maďarsko.



Zdroj :[http://www.ibesip.cz/869\\_Mezinarodni-srovnani-za-rok-2008#1](http://www.ibesip.cz/869_Mezinarodni-srovnani-za-rok-2008#1)

Pro podrobnější analýzu situace a vývoje nehodovosti pouze na území ČR je nutné srovnání údajů o dopravní nehodovosti za dostatečně dlouhé období. Zde jsem použil pro srovnání graf zachycující vývoj dopravních nehod s tragickými následky obsahující údaje od roku 1980 do roku 2006 s rozdělením podle účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Graf 2: Usmrcení na pozemních komunikacích v ČR podle účastníka silničního provozu (1980 - 2006)



Zdroj : <http://www.czrso.cz/index.php?id=402>

Poukazují na poměrně vysoká čísla, co se týče úmrtí, protože tento graf zaznamenává počet úmrtí účastníků do 30 dnů po nehodě. Z některých níže uvedených statistik jsou některé zpracované tak, že uvádějí počet úmrtí účastníků do 24 hodin po dopravní nehodě. V těchto statistikách je důležité sledovat i množství těžce zraněných a trend zvyšování či snižování počtu těchto účastníků dopravních nehod.

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že je zřejmé určité zklidnění situace vzniklé v 90. letech minulého století, kdy obrovský rozvoj automobilismu (zejména provozu osobních automobilů) a pocit nabyté svobody, kterou si někteří řidiči i jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích pletli až s anarchií, vedl k prudkému zvýšení celkového počtu nehod i nehod s tragickými následky.

Z hlediska nutnosti pokračování a rozvoje výuky dopravní výchovy na školách, je důležité se zaměřit i na strukturu účastníků dopravních nehod z hlediska věku. To znamená rozbor dopravních nehod, kde bylo aktérem dítě a pohled, jakým účastníkem provozu na pozemních komunikacích v okamžiku nehody dítě bylo. Je nutností brát v úvahu rozdělení na chodce, cyklisty, osoby přepravované v motorovém vozidle, popřípadě jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích (např. jezdce na zvířeti, řidiče motorových vozidel a podobně). K tomu mi posloužila statistika Policie ČR za rok 2009, kde je možné pozorovat rozdíl v počtu nehod oproti roku 2008. Z níže uvedené tabulky a srovnání s rokem 2008 by mohl

pramenit až neoprávněný optimismus, co se týče výrazného úbytku dopravních nehod. Rád bych zdůraznil, že na snížení počtu dopravních nehod v roce 2009 měla zásadní vliv novela zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, která platí od 1. ledna 2009. Prvním faktorem, který způsobil snížení počtu dopravních nehod, bylo zvýšení limitu škodní události, kdy je nutné volat k dopravní nehodě Policii ČR. Dříve bylo nutné volat policii k dopravní nehodě, kde vznikla předpokládaná škoda na vozidle, přepravovaných věcech nebo nákladu vyšší než 50 000,- Kč. Od 1. ledna 2009 musí být k dopravní nehodě přivolána Policie ČR, pokud předpokládaná škoda přesahuje 100 000,- Kč. Druhým faktorem, který měl výrazný vliv na nižší počet dopravních nehod, ke kterým musí účastníci nehody volat Policii ČR, je možnost řešit nehodu, při které vznikne škoda na majetku třetí osoby v předpokládané výši do 100 000,- Kč. pouze přes pojišťovnu, bez asistence policisty. Do konce roku 2008 bylo nutné ke každé dopravní nehodě, kde vznikla škoda na majetku třetí osoby, volat Policii ČR. Od 1. ledna 2009, díky změně zákona, musí oznámit účastníci dopravní nehody policistu v případě, kdy je poškozen majetek třetí osoby, ale na místě není řidič poškozeného vozidla.

Policie ČR využila také od počátku roku 2009 rozsáhlou mediální kampaň „Řidiči, domluvte se“ k obeznámení široké řidičské veřejnosti s uvedenými změnami pravidel provozu na pozemních komunikacích, což mělo zřejmý vliv na výrazné snížení počtu dopravních nehod, k nimž účastníci volali příslušníky Policie ČR.

Snížení počtu dopravních nehod se zraněním, nebo úmrtím mohlo být do jisté míry spojeno se zvýšenou činností dopravní policie, která se mohla věnovat dozoru nad bezpečností provozu na pozemních komunikacích a nemusela asistovat u velkého počtu dopravních nehod, z nichž jistě velké množství mělo banální následky. Je nutné podotknout, že toto bylo i jedním z rozhodujících argumentů zastánců výše popsané změny zákona 361/2000 Sb. v legislativním procesu schvalování.

Tabulka se týká srovnání nehodovosti r. 2009 s r. 2008.

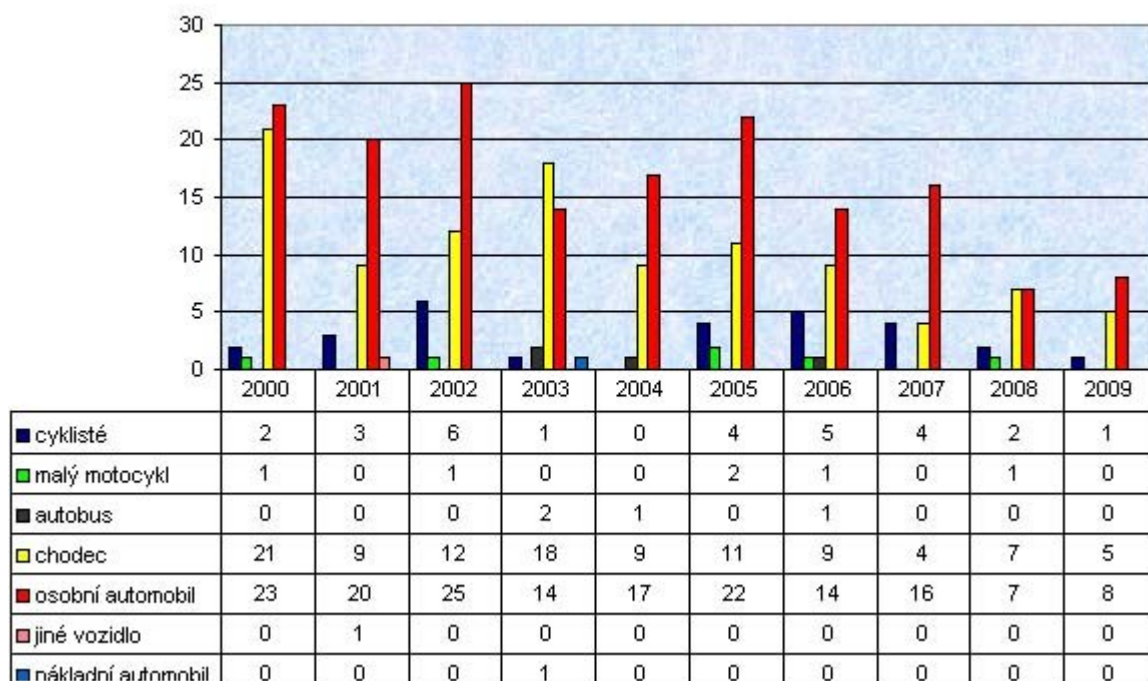
Viník, zavinění nehody	Počet nehod	Rozdíl nehod	Rozdíl v %	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
Řidičem mot. vozidla	67222	-80116	-54,40%	755	-158
Řidičem nemot. vozidla	1988	-109	-5,20%	39	0
z toho dětmi	241	-38	-13,60%	0	0
Chodcem	1304	-173	-11,70%	32	-5
z toho dětmi	454	-58	-11,30%	0	-3
Jiným účastníkem	116	-96	-45,30%	0	0
Závadou komunikace	307	-20	-6,10%	0	0
Technickou závadou vozidla	454	-433	-48,80%	51	5
Lesní, domácí zvěří	3076	-4423	-59,00%	0	-2
Jiné zavinění	348	-191	-35,40%	1	0

Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že provedené změny právních norem můžou sehrát významnou roli, jako prostředek vhodný k výkonu státní správy s bezprostředním dopadem na upravené oblasti. Pro samotné posouzení vhodných prostředků, metod a cílů předmětu dopravní výchovy v naší školské soustavě je nutné i poznání nebezpečných úskalí pro děti jako účastníky silničního provozu. Tedy nejenom počet dopravních nehod jejichž viníky byly děti, ale i počty dětí, které se staly oběťmi dopravních nehod, ať už jako viníci nebo poškození. I tyto informace jsou k dispozici na internetových stránkách BESIPu, kde je sledováno dokonce období od roku 2000 do roku 2009. Lze posuzovat dostatečně dlouhé časové období k určení vývoje v této neradostné kapitole provozu na pozemních komunikacích.

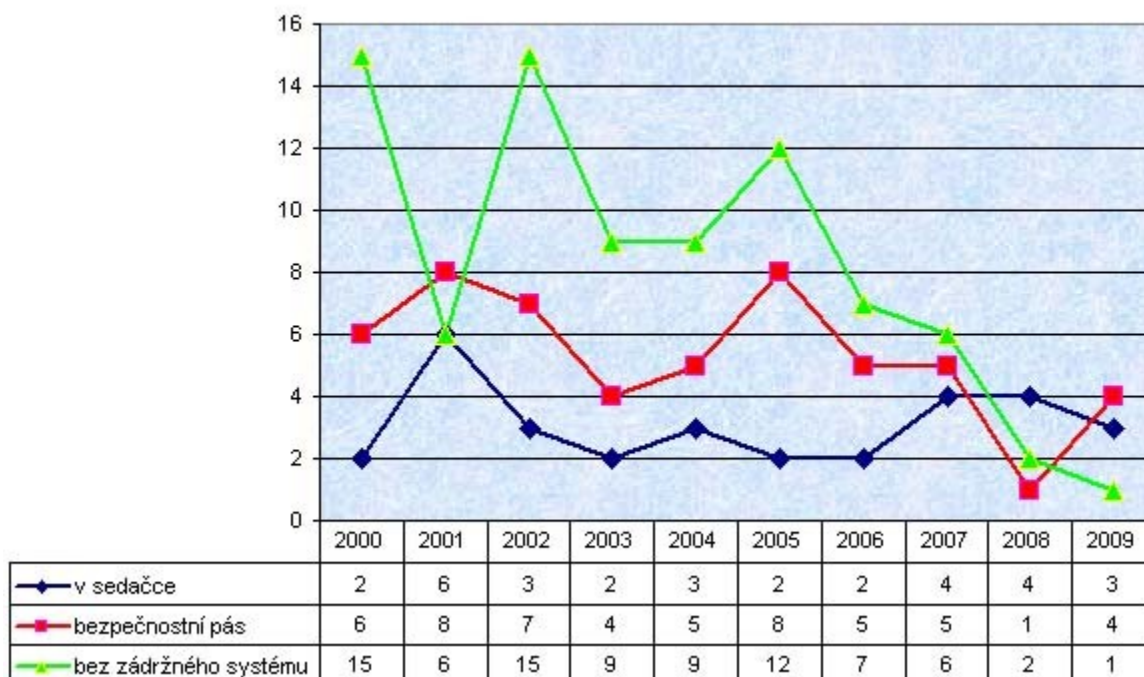
## Usmrcené děti za období 2000 - 2009

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	celkem děti 2000 - 2009
cyklisté	2	3	6	1	0	4	5	4	2	1	28
malý motocykl	1	0	1	0	0	2	1	0	1	0	6
autobus	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	4
chodec	21	9	12	18	9	11	9	4	7	5	105
osobní automobil	23	20	25	14	17	22	14	16	7	8	166
jiné vozidlo	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
nákladní automobil	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
<b>celkem děti</b>	<b>47</b>	<b>33</b>	<b>44</b>	<b>36</b>	<b>27</b>	<b>39</b>	<b>30</b>	<b>24</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>311</b>

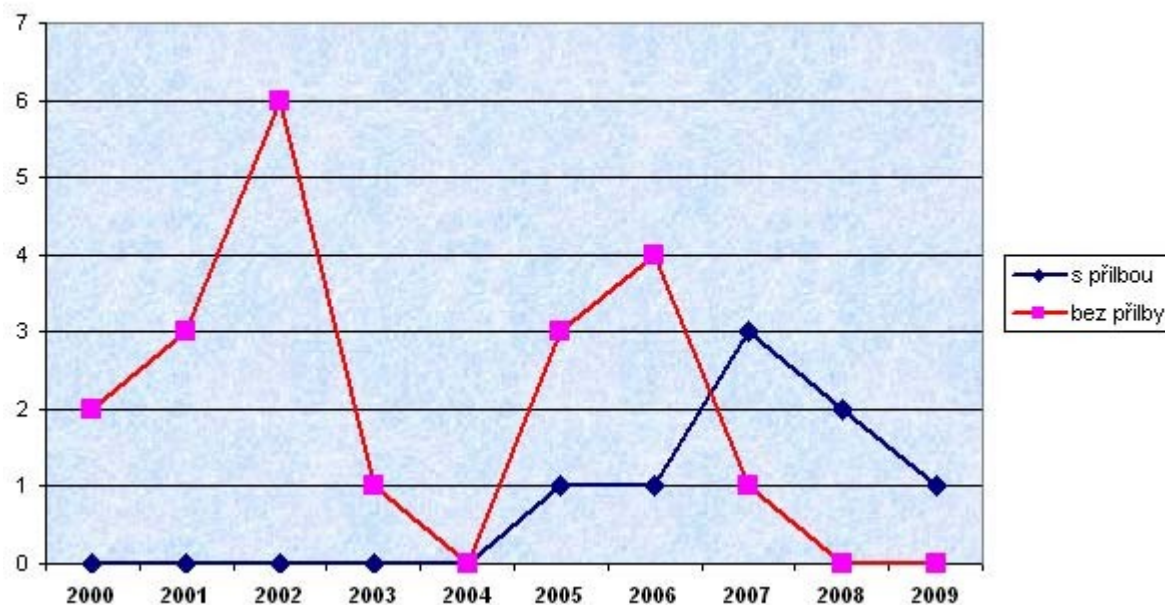
Usmrcené děti 2000 - 2009



Usmrčené děti v osobním automobilu podle druhu zádržného systému, 2000 - 2009



Usmrčené děti - cyklisté, 2000 - 2009



Zdroj : [http://www.ibesip.cz/962\\_Usmrcene-deti-za-obdobi-2000-2009](http://www.ibesip.cz/962_Usmrcene-deti-za-obdobi-2000-2009)



Myslím si, že z těchto grafů je již vidět sestupný trend smrtelných zranění dětí jako účastníků dopravních nehod. Samozřejmě, že každý zmařený lidský život je nenahraditelná ztráta a u mladých životů je to ztráta pro okolí ještě více bolestivá. Z toho důvodu oceňuji zajímavé přístupy některých zemí, které se snaží o co největší bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích a hledají cesty, jak co nejvíce snížit ztráty na životech při dopravních nehodách. Zajímavá mi připadla tzv. „švédská cesta“, kde je v popředí zájmu „Vize 0“, což je projekt, na němž pracují všechny kompetentní složky státní správy ve spolupráci s organizacemi zastupujícími občanskou společnost. Ten má za cíl vytvořit prostředí, v němž budou minimalizované škody na životech způsobené v důsledku dopravních nehod. Považuji tuto cestu za správnou a pozitivní dopad rozumných opatření na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích dokládají i uvedené statistiky. Z nich vyplývá zcela patrný vliv poklesu obětí dopravních nehod po zavedení určitých prvků pasivní bezpečnosti do zákona o provozu na pozemních komunikacích. Mám na mysli například povinnost nepřevážovat v motorovém vozidle vybaveném bezpečnostními pásy dítě menší než 150 cm a lehčí než 36 kg bez dětské autosedačky a povinnost užití cyklistické přilby pro jízdu na kole na pozemní komunikaci u cyklistů mladších 18 let.

### **3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA JAKO SOUČÁST ŠKOLNÍHO VZDĚLÁVÁNÍ**

Pojetí a cíle základního vzdělávání, klíčové kompetence a vzdělávací oblasti stanoví mimo jiné Rámcový vzdělávací program základního vzdělávání.

#### **Pojetí základního vzdělávání**

V České republice je základní vzdělávání etapou vzdělávacího procesu, který absolvuje celá populace žáků. Je rozděleno do dvou obsahově, didakticky i organizačně navazujících stupňů, jimiž jsou 1. a 2. stupeň základního vzdělávání. Jedním z předpokladů základního vzdělávání je, že navazuje na předškolní a rodinnou výchovu.

#### **Cíle základního vzdělávání**

Základní vzdělávání má žákům pomoci utvářet a postupně rozvíjet klíčové kompetence a poskytnout spolehlivý základ všeobecného vzdělání orientovaného zejména na situace blízké životu a na praktické jednání. V základním vzdělávání se proto usiluje o naplňování těchto cílů :

- umožnit žákům osvojit si strategie učení a motivovat je pro celoživotní učení,
- podněcovat žáky k tvořivému myšlení, logickému uvažování a k řešení problémů,
- vést žáky k všestranné, účinné a otevřené komunikaci,
- rozvíjet u žáků schopnost spolupracovat a respektovat práci a úspěchy vlastní i druhých,
- připravovat žáky k tomu, aby se projevovali jako svébytné, svobodné a zodpovědné osobnosti, uplatňovali svá práva a naplňovali své povinnosti,
- vytvářet u žáků potřebu projevovat pozitivní city v chování, jednání a v prožívání životních situací, rozvíjet vnímavost a citlivé vztahy k lidem, prostředí i k přírodě,
- učit žáky aktivně rozvíjet a chránit fyzické, duševní a sociální zdraví a být za ně odpovědný,
- vést žáky k toleranci a ohleduplnosti k jiným lidem, jejich kulturám a duchovním hodnotám, učit je žít společně s ostatními lidmi,
- pomáhat žákům poznávat a rozvíjet vlastní schopnosti v souladu s reálnými možnostmi a uplatňovat je spolu s osvojenými vědomostmi a dovednostmi při rozhodování o vlastní životní a profesní orientaci. (Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání, Praha, 2007)

## **Klíčové kompetence základního vzdělávání**

Klíčové kompetence jsou souhrnem znalostí, schopností, dovedností, postojů a hodnot rozhodujících o uplatnění a začlenění jedince do společnosti a umožňujících mu určitý individuální rozvoj.

V etapě základního vzdělávání jsou klíčové tyto kompetence:

- kompetence k učení,
- kompetence k řešení problémů,
- kompetence komunikativní,
- kompetence sociální a personální,
- kompetence občanské,
- kompetence pracovní.

V RVP základního vzdělávání jsou stanoveny tyto požadavky na zvládnutí klíčových kompetencí žáky základních škol:

### **1. Kompetence k učení**

Na konci základního vzdělávání žák:

- vybírá a využívá pro efektivní učení vhodné způsoby, metody a strategie, plánuje, organizuje a řídí vlastní učení, projevuje ochotu věnovat se dalšímu studiu a celoživotnímu učení,
- vyhledává a třídí informace a na základě jejich pochopení, propojení a systematizace je efektivně využívá v procesu učení, tvůrčích činnostech a praktickém životě,
- operuje s obecně užívanými termíny, znaky a symboly, uvádí věci do souvislostí, propojuje do širších celků poznatky z různých vzdělávacích oblastí a na základě toho si vytváří komplexnější pohled na matematické, přírodní, společenské a kulturní jevy,
- samostatně pozoruje a experimentuje, získané výsledky porovnává, kriticky posuzuje a vyvozuje z nich závěry pro využití v budoucnosti,
- poznává smysl a cíl učení, má pozitivní vztah k učení, posoudí vlastní pokrok a určí překážky či problémy bránící učení, naplánuje si, jakým způsobem by mohl své učení zdokonalit, kriticky zhodnotí výsledky svého učení a diskutuje o nich.

### **2. Kompetence k řešení problémů**

Na konci základního vzdělávání žák:

- vnímá nejrůznější problémové situace ve škole i mimo ni, rozpozná a pochopí problém, přemýšlí o nesrovnalostech a jejich příčinách, promyslí a naplánuje způsob řešení problémů a využívá k tomu vlastního úsudku a zkušeností,

- vyhledává informace vhodné k řešení problému, nachází jejich shodné, podobné a odlišné znaky, využívá získané vědomosti a dovednosti k objevování různých variant řešení, nenechá se odradit případným nezdarem a vytrvale hledá konečné řešení problému,
- samostatně řeší problémy, volí vhodné způsoby řešení, užívá při řešení problémů logické, matematické a empirické postupy,
- ověřuje prakticky správnost řešení problémů a osvědčené postupy aplikuje při řešení obdobných nebo nových problémových situací, sleduje vlastní pokrok při zdolávání problémů,
- kriticky myslí, činí uvážlivá rozhodnutí, je schopen je obhájit, uvědomuje si zodpovědnost za svá rozhodnutí a výsledky svých činů zhodnotí.

### **3. Kompetence komunikativní**

Na konci základního vzdělávání žák:

- formuluje a vyjadřuje své myšlenky a názory v logickém sledu, vyjadřuje se výstižně, souvisle a kultivovaně v písemném i ústním projevu,
- naslouchá promluvám druhých lidí, porozumí jim, vhodně na ně reaguje, účinně se zapojuje do diskuse, obhajuje svůj názor a vhodně argumentuje,
- rozumí různým typům textů a záznamů, obrazových materiálů, běžně užívaných gest, zvuků a jiných informačních a komunikačních prostředků, přemýšlí o nich, reaguje na ně a tvořivě je využívá ke svému rozvoji a k aktivnímu zapojení do společenského dění,
- využívá informační a komunikační prostředky a technologie pro kvalitní a účinnou komunikaci s okolním světem,
- využívá získané komunikativní dovednosti k vytváření vztahů potřebných k plnohodnotnému soužití a kvalitní spolupráci s ostatními lidmi.

### **4. Kompetence sociální a personální**

Na konci základního vzdělávání žák:

- účinně spolupracuje ve skupině, podílí se společně s pedagogy na vytváření pravidel práce v týmu, na základě poznání nebo přijetí role v pracovní činnosti pozitivně ovlivňuje kvalitu společné práce,
- podílí se na utváření příjemné atmosféry v týmu, na základě ohleduplnosti a úcty při jednání s druhými lidmi přispívá k upevnování dobrých mezilidských vztahů, v případě potřeby poskytne pomoc nebo o ni požádá,
- přispívá k diskusi v malé skupině i k debatě celé třídy, chápe potřebu efektivně spolupracovat s druhými při řešení daného úkolu, oceňuje zkušenosti druhých lidí, respektuje různá hlediska a čerpá poučení z toho, co si druzí lidé myslí, říkají a dělají,

- vytváří si pozitivní představu o sobě samém, která podporuje jeho sebedůvěru a samostatný rozvoj, ovládá a řídí svoje jednání a chování tak, aby dosáhl pocitu sebeuspokojení a sebeúcty.

### **5. Kompetence občanské**

Na konci základního vzdělávání žák:

- respektuje přesvědčení druhých lidí, váží si jejich vnitřních hodnot, je schopen vcítit se do situací ostatních lidí, odmítá útlak a hrubé zacházení, uvědomuje si povinnost postavit se proti fyzickému i psychickému násilí,
- chápe základní principy, na nichž spočívají zákony a společenské normy, je si vědom svých práv a povinností ve škole i mimo školu,
- rozhoduje se zodpovědně podle dané situace, poskytne dle svých možností účinnou pomoc a chová se zodpovědně v krizových situacích i v situacích ohrožujících život a zdraví člověka,
- respektuje, chrání a ocení naše tradice a kulturní i historické dědictví, projevuje pozitivní postoj k uměleckým dílům, smysl pro kulturu a tvořivost, aktivně se zapojuje do kulturního dění a sportovních aktivit,
- chápe základní ekologické souvislosti a enviromentální problémy, respektuje požadavky na kvalitní životní prostředí, rozhoduje se v zájmu podpory a ochrany zdraví a trvale udržitelného rozvoje společnosti.

### **6. Kompetence pracovní**

Na konci základního vzdělávání žák:

- používá bezpečně a účinně materiály, nástroje a vybavení, dodržuje vymezená pravidla, plní povinnosti a závazky, adaptuje se na změněné nebo nové pracovní podmínky,
- přistupuje k výsledkům pracovní činnosti nejen z hlediska kvality, funkčnosti, hospodárnosti a společenského významu, ale i z hlediska ochrany svého zdraví i zdraví druhých, ochrany životního prostředí i ochrany kulturních a společenských hodnot,
- využívá znalosti a zkušenosti získané v jednotlivých vzdělávacích oblastech v zájmu vlastního rozvoje i své přípravy na budoucnost, činí podložená rozhodnutí o dalším vzdělávání a profesním zaměření,
- orientuje se v základních aktivitách potřebných k uskutečnění podnikatelského záměru a k jeho realizaci, chápe podstatu, cíl a riziko podnikání, rozvíjí své podnikatelské myšlení.

(Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání, Praha, 2007)

## Vzdělávací oblasti základního vzdělávání

Součástí RVP ZV jsou i vzdělávací oblasti, které jsou samotným obsahem základního vzdělávání. Celkem jsou rozděleny do devíti oblastí, které jsou tvořeny jedním vzdělávacím oborem nebo více vzdělávacími obory, jež jsou si obsahově blízké.

Vzdělávací oblasti a vzdělávací obory:

- Jazyk a jazyková komunikace (Český jazyk a literatura, Cizí jazyk)
- Matematika a její aplikace (Matematika a její aplikace)
- Informační a komunikační technologie (Informační a komunikační technologie)
- Člověk a jeho svět (Člověk a jeho svět)
- Člověk a společnost (Dějepis, Výchova k občanství)
- Člověk a příroda (Fyzika, Chemie, Přírodopis, Zeměpis)
- Umění a kultura (Hudební výchova, Výtvarná výchova)
- Člověk a zdraví (Výchova ke zdraví, Tělesná výchova)
- Člověk a svět práce (Člověk a svět práce)

Vzdělávací obsah jednotlivých vzdělávacích oborů škola rozčlení do vyučovacích předmětů a rozpracuje, případně doplní v učebních osnovách podle potřeb, zájmů, zaměření a nadání žáků tak, aby bylo zaručené směřování k rozvoji klíčových kompetencí. (Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání, Praha 2007)

V současnosti není dopravní výchova samostatný vyučovací předmět a problematika jíž se zabývá, je součástí vzdělávací problematiky „Člověk a jeho svět“. Tato vzdělávací problematika je, jako jediná, koncipovaná pouze pro 1. stupeň základního vzdělávání.

1. stupeň základního vzdělávání je dále rozdělen na 1. období a 2. období, čímž má být usnadněn transfer vzdělávacího obsahu do jednotlivých ročníků.

V RVP ZV je vzdělávací obor „Člověk a jeho svět“ dále rozčleněn na pět tematických celků. Dopravní výchova má své zastoupení v okruhu nazvaném „Místo, kde žijeme“. Požadavky na výuku v tomto okruhu mají vést žáky k poznávání nejbližšího okolí, k chápání vztahů a souvislostí v rodině, ve škole, ve společnosti a v obci. Žáci se mají učit vstupovat do života s aktivitou, mají hledat a poznávat nové a podnětné skutečnosti a učit se bezpečně pohybovat ve svém okolí. RVP ZV dále přímo uvádí, že při realizaci tohoto vzdělávacího celku má být kladen důraz na dopravní výchovu, praktické poznávání místních a regionálních skutečností a také na vytváření přímých zkušeností žáků.

Jako očekávané výstupy pro vzdělávací celek „Místo, kde žijeme“ stanoví RVP ZV:

Očekávané výstupy - 1. období:

žák

- vyznačí v jednoduchém plánu místo svého bydliště a školy, cestu na určené místo a rozliší možná nebezpečí v nejbližším okolí,
- začlení svou obec (město) do příslušného kraje a obslužného centra ČR, pozoruje a popíše změny v nejbližším okolí, obci (městě),
- rozliší přírodní a umělé prvky v okolní krajině a vyjádří různými způsoby její estetické hodnoty a rozmanitost.

Očekávané výstupy - 2. období:

žák

- určí a vysvětlí polohu svého bydliště nebo pobytu vzhledem ke krajině a státu,
- určí světové strany v přírodě i podle mapy, orientuje se podle nich a řídí se podle zásad bezpečného pohybu a pobytu v přírodě,
- rozlišuje mezi náčrtly, plány a základními typy map, vyhledává jednoduché údaje o přírodních podmínkách a sídlištích lidí na mapách naší republiky, Evropy a polokouli,
- vyhledá typické regionální zvláštnosti přírody, osídlení, hospodářství a kultury, jednoduchým způsobem posoudí jejich význam z hlediska přírodního, historického, politického, správního a vlastnického,
- zprostředkuje ostatním zkušenosti, zážitky a zajímavosti z vlastních cest a porovná způsob života a přírodu v naší vlasti a jiných zemích,
- rozlišuje hlavní orgány státní moci a některé jejich zástupce, symboly našeho státu a jejich význam. (Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání, Praha 2007)

Každá škola, která realizuje základní vzdělávání, musí mít zpracovaný školní vzdělávací program (ŠVP). Tento dokument musí být zpracován v souladu s RVP ZV se všemi příslušnými náležitostmi, za což odpovídá ředitel školy.

Při zapracovávání problematiky dopravní výchovy do ŠVP, mohou být použity i další platné dokumenty, jako například „Vzdělávací program obecná škola (1. - 5. ročník)“, nebo „Vzdělávací program základní škola“.

Pro určitou představu a srovnání bych dále uvedl příklad ŠVP základní školy z Prostějova se zaměřením na pojetí dopravní výchovy.

Jako zajímavý příklad jsem zvolil školní vzdělávací program základní školy - RG a základní škola města Prostějova, Studentská ul. 2, Prostějov. V osnovách předmětu prvouka lze sledovat témata zabývající se dopravní výchovou od 1. do 3. ročníku.

Mezi očekávané výstupy žáka 1. ročníku v osnovách předmětu prvouka patří:

- respektuje nejzákladnější dopravní značky a předpisy
- dokáže přivolat pomoc při mimořádné situaci
- orientuje se v blízkém okolí školy a bydliště
- popíše cestu do školy a zpět

Mezi očekávané výstupy žáka 2. ročníku v osnovách předmětu prvouka náleží:

- popíše svou cestu do školy a širší okolí školy
- dokáže správně přejít vozovku
- dodržuje základní pravidla pro chodce
- orientuje se ve výbavě pro cyklisty
- dokáže se pohybovat v nejbližším okolí svého bydliště, v síti obchodů a služeb

Jako očekávané výstupy žáka 3. ročníku jsou v osnovách předmětu prvouka uvedeny následující dovednosti:

- uplatňuje zásady bezpečného chování v přírodě a na silnici
- dokáže přivolat pomoc při nenadálé situaci

Ve 4. a 5. ročníku je možné sledovat výstupy týkající se dopravní výchovy v předmětu přírodověda.

Jako očekávané výstupy žáka 4. ročníku jsou v osnovách předmětu přírodověda uvedeny tyto dovednosti:

- rozpozná bezpečné chování v rizikovém prostředí a krizových situacích (např. doprava) a diskutuje o nich
- nacvičuje bezpečné chování v těchto situacích (výcvik na dopravním hřišti, modelový nácvik chování v rizikové situaci)

Očekávané výstupy žáka 5. ročníku v osnovách předmětu přírodověda zahrnují následující dovednosti:

- chová se bezpečně v rizikovém prostředí a je připraven aplikovat co nejrychleji vyrozumění dospělých v případě krizové situace (např. dopravní nehoda)
- nacvičuje a dokáže správně užít služby odborné pomoci týkající se vzniklé situace (krizové poradny, hasiči, rychlá lékařská pomoc)

Zdroj : [http://www.rg.prostejov.cz/datsoubory/svp\\_zs.php](http://www.rg.prostejov.cz/datsoubory/svp_zs.php)



Na výše popsaném ŠVP základního vzdělávání mě osobně velmi zaujala návaznost probíraného učiva týkajícího se dopravní výchovy od 1. ročníku až do 5. ročníku. Nespornou výhodou pro pedagoga při plnění osnov tohoto ŠVP, budou jasně stanoveny prekoncepty, s nimiž u žáků počítá, a jasná posloupnost probíraného učiva od nejzákladnějších úkonů po složitější řešení problémů.

Jako zajímavá pomůcka pro pedagogy, jak začlenit dopravní výchovu do školních vzdělávacích programů, vznikl projekt „Moderní formy dopravní výchovy dětí a mládeže jako prostředek snižování nehodovosti na pozemních komunikacích – ALARM“. Tento zajímavý projekt je určen pro osoby zabývající se dopravní výchovou mládeže a to nejen pedagogy, ale i například strážníky městské policie, kteří provádějí preventivní akce zaměřené na dopravu. Čerpat z tohoto projektu mohou i rodiče. Kromě jiných velmi kvalitních dokumentů zabývajících se dopravní výchovou tento projekt zpracoval i didaktické materiály, jak je možné začlenit dopravní výchovu do výuky mateřských škol, základních škol a to na 1. i 2. stupni, a dokonce zpracovává dokumenty i pro střední školy.

## 4 SROVNÁNÍ REALIZACE DOPR. VÝCHOVY U NÁS S NĚKTERÝMI STÁTY EU

V České republice je dopravní výchova součástí školního vzdělávání a to na 1. stupni základního vzdělávání. V Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání jsou popsány požadované cíle a výstupy absolventů 1. stupně základní školy. Na zpracování do školních vzdělávacích programů jednotlivých základních škol je potom rozhodující stanovisko ředitele školy, který odpovídá za to, aby ŠVP byl v souladu s požadavky stanovenými rámcovým vzdělávacím programem.

Kromě probírání témat dopravní výchovy v povinných předmětech, jako je prvouka a přírodověda hrají důležitou roli celostátní akce zaměřené na předávání informací týkajících se dopravní výchovy žákům základních škol. Z důvodu vyšší účinnosti například Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu vyhláší celostátní programy zaměřené na dopravní výchovu. Jedním z těchto programů je i program zabývající se systematickým výcvikem cyklistů na dětských dopravních hřištích. Tento program je zaměřen na žáky 4. ročníků základních škol a soustřeďuje se na teoretickou i praktickou přípravu cyklistů. O žáky 4. ročníků se jedná z důvodu návaznosti na zákon 361/2000 Sb.o provozu na pozemních komunikacích, kde v paragrafu 58 odst. 2 je řečeno: „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.“ Z důvodu následného pohybu cyklistů starších 10 let samostatně v provozu na pozemních komunikacích je tento program zaměřen i na jízdu na dopravním hřišti s řešením situací simulujících konkrétní dopravní provoz. Z důvodu zvýšení motivace žáků je úspěšné ukončení teoretické i praktické části odměněno získáním „Průkazu cyklisty“.



Pravidelně každý rok je vyhlášována dopravní soutěž mladých cyklistů. Vyhlašuje ji Rada vlády pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích společně s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ČR. Při zajišťování této soutěže spolupracují i Policejní prezidium, Ústřední Automotoklub ČR, Autoklub ČR a Český červený kříž.

Tato soutěž je určena žákům základních škol, kteří jsou starší 10 let. Je rozdělena do dvou kategorií: 1. kategorie je určena především žákům 5. a 6. ročníků.

2. kategorie je určena především žákům 7. a 8. ročníků.

Hlavními důvody, proč je tato soutěž každoročně pořádána, je snaha prohloubit a zároveň ověřit teoretické znalosti a praktické dovednosti, které děti získaly prostřednictvím dopravní výchovy. Při této soutěži jsou sledovány a vyhodnocovány teoretické znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích a uplatňování těchto pravidel v praxi. Také je kladen důraz na správnou techniku jízdy na jízdním kole a bezpečné ovládání tohoto nemotorového vozidla. Forma soutěže by měla děti více motivovat k zájmu o bezpečnost provozu a o problematiku dopravní výchovy.

Tato dopravní soutěž probíhá na úrovni oblastních a krajských kol, ze kterých nejlepší družstva postupují do celorepublikového finále.

Při podrobnějším posouzení podmínek, v nichž je dopravní výchova u nás realizovaná, je patrné, že většina aktivit je zaměřena na děti. Realizovány jsou pokusy o probírání témat spojených s dopravní výchovou už v předškolním věku - tedy u skupiny dětí od tří do šesti let věku. Nejintenzivnější období, kdy jsou dětem vštěpovány základy dopravní výchovy, je pak 1. stupeň základní školy. V tomto období tvoří dopravní výchova i součást učebních osnov a děti se účastní i různých akcí a soutěží zaměřených na dopravní problematiku.

Na druhém stupni základního vzdělávání se ale intenzita dopravní výchovy snižuje a stává se v podstatě jen námětem preventivních přednášek zaměřených na rizikové situace.

Na středních školách je dopravní výchova již zcela mimo stanovené učivo a nejsou určeny žádné požadované výstupy z této problematiky.

Od roku 2004 pod záštitou Ministerstva dopravy probíhá zajímavý projekt realizovaný pod názvem „The Action“. Jedná se o projekt zaměřený na mladé začínající řidiče s důrazem na dvě cílové skupiny účastníků. První cílovou skupinou jsou začínající řidiči jednostopých motorových vozidel ve věku 15 a 16 let (potencionální držitelé řidičských oprávnění AM, A1). Druhou cílovou skupinou jsou mladí lidé ve věku 18 až 24 let – převážně začínající, nezkušení řidiči osobních automobilů. Jedná se o preventivní projekt zaměřený na mladé řidiče, který se pomocí multimediálních informačních prostředků snaží přiblížit divákům, co se odehrává nejen v průběhu dopravní nehody, ale i po ní. Při představení se na jevišti

vystřídají účastníci dopravních nehod, oběti i s trvalými zdravotními následky, záchranáři, policisté a hasiči. Cílem projektu je emotivně působit na mladé lidi, potenciální řidiče, tak, aby si uvědomili zodpovědnost, kterou řízení motorových vozidel představuje. Projekt je zaměřen na prevenci požívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorových vozidel, varuje před rychlou a riskantní jízdou a upozorňuje na povinnost používat zádržné systémy. Od roku 2004 do současnosti se těchto akcí zúčastnilo už více než 130 000 účastníků. Z dostupných informací vím, že nejsilnějším zážitkem účastníků bylo setkání s lidmi, kteří utrpěli při dopravních nehodách trvalé zdravotní následky. Za nejvíce působivý lze považovat fakt, že tyto oběti dopravních nehod byly vrstevníky návštěvníků akce. Je jistě zajímavé podotknout, že tato preventivní akce má kořeny v Nizozemí, kde již poměrně dlouhou dobu funguje.

Posledním dopravně výchovným působením na mladé lidi je potom pravděpodobně absolvování kurzu autoškoly za účelem získání řidičského oprávnění. V současnosti již nefunguje dřívější možnost zařadit do výukových plánů středních škol nepovinný předmět „Řízení motorových vozidel“, tak jak tomu bývalo v minulosti. Vyjimku tvoří pouze školy, jejichž žáci získávají řidičské oprávnění jako kvalifikační předpoklad výkonu povolání, na něž se ve škole připravují.

Po absolvování kurzu v autoškole a získání řidičského oprávnění lze říci, že většina držitelů řidičských oprávnění nemá žádné možnosti a povinnosti k nějakému dalšímu doplňování znalostí a dovedností týkajících se dopravní výchovy. Vyjimku tvoří pouze zaměstnanci, u nichž je řízení motorového vozidla jednou z činností spojenou s výkonem povolání. Tato skupina řidičů má potom zákonnou povinnost absolvovat pravidelně tzv. „školení řidičů“.

V následném porovnání bych rád uvedl několik případů ze zemí EU, z nichž jsem záměrně zvolil Nizozemí a Velkou Británii, což jsou země s nejnižší relativní úmrtností při dopravních nehodách v Evropě.

## **4.1 Nizozemí**

### **Dopravní výchova - celkový stav**

#### ***DV – koncept „celoživotního vzdělávání“***

Pojetí DV v Nizozemí vychází z konceptu „celoživotního vzdělávání“. To znamená, že DV, nezbytná pro bezpečnou a zodpovědnou účast v dopravě, je lidem poskytována během

celého života, a to ve všech důležitých přechodových momentech účasti na silničním provozu. Principy „celoživotní DV“ byly zpracovány ve zprávě, spolu s doporučeními pro úspěšné zavádění Průběžné DV (PDV) „Towards a succesful implementation of permanent road safety education. Principles for road safety policy.“

V rámci PDV se rozlišuje šest cílových skupin:

1. Předškolní výchova (0 - 4).
2. Základní škola (4 - 12).
3. Střední škola (12 - 16).
4. Řidiči – začátečníci (řidiči mopedů, automobilů a motocyklů, 16 - 25).
5. Držitelé řidičských průkazů (25 - 60).
6. Starší účastníci dopravního provozu (60 a starší).

Tato zpráva se zaměřuje na první tři cílové skupiny.

### **Organizace DV v Nizozemí**

DV je v Nizozemí záležitostí jednotlivých krajů. Na národní úrovni všech 12 krajů spolupracuje a pro každou cílovou skupinu jsou formulovány obecné vzdělávací cíle. Ministerstvo dopravy odpovídá za DV na národní úrovni. Za věkové skupiny 4 - 12 a 12 - 18 je též odpovědné ministerstvo školství a věd, protože rozhoduje o zařazení DV do celonárodního kurikula.

### **DV pro jednotlivé cílové skupiny**

#### **Cílová skupina 1: 0 – 4 roky**

DV není povinná. Existují však různé iniciativy na dobrovolné bázi. Dobrovolná DV je zaměřena hlavně na rodiče (a oni jsou tak vlastně cílovou skupinou). Důležité oblasti DV pro rodiče jsou: bezpečná přeprava dětí a uvědomování dětí o rizicích účasti na dopravním provozu. Rodiče jsou k tomu, aby se sami stali dobrým příkladem pro své děti.

#### **Cílová skupina 2: 4 – 12 let**

Základní školy jsou právně zavázány poskytovat svým žákům DV. V národním vzdělávacím plánu však nejsou vymezeny kvalitativní ani kvantitativní podmínky pro DV na školách. Je součástí širších vzdělávacích cílů ZŠ. Školy se mohou nezávisle rozhodovat o způsobu poskytování DV a její časové dotaci. Školy DV zpravidla nepřikládají vyšší prioritu. Důvodem nedostatku větší pozornosti věnované DV může být absence vhodných dopravních cvičení pro děti. Školy požadují podporu pro lekce ovlivňující chování v dopravě. Současné výukové metody, zdá se, požadavkům škol neodpovídají. Řadě škol se

dostává v oblasti metodiky a dalších pomůcek podpory obecních úřadů. Podpora a spolupráce dalších subjektů se školou je důležitým stimulem k aktivnější realizaci DV na školách.

### **Cílová skupina 3: 12 – 16 let**

Realizace DV na středních školách je výhradně dobrovolná. DV je integrována do dalších povinných předmětů, jako fyzika, chemie atd. DV není právně závazná, a tak stojí na okraji pozornosti. Přesto je na trhu dostupných mnoho projektů a výrobků zaměřených na DV (např. učebnice, videokazety, speciální výcvikové programy atd.).

### **Cílová skupina 4: 16 – 25 let**

Ve čtvrté skupině se rozlišuje skupina mladých řidičů mopedů a mladých řidičů automobilů. Pro motocyklisty dosud speciální programy či aktivity nebyly vyvinuty.

#### *Řidiči mopedů*

Řidiči mopedů jsou povinni absolvovat teoretickou zkoušku, aby mohli obdržet řidičský průkaz na moped. Praktická zkouška se neprovádí. Řidiči mopedů nemusí navštěvovat teoretické lekce v autoškole. Obvykle se na teoretický test připravují studiem učebnice dopravních předpisů pro řidiče mopedů. Ačkoliv praktický výcvik jízdy na mopedu povinný není, byly vyvinuty speciální výukové programy.

#### *Řidiči automobilů*

Řidiči automobilů jsou povinni složit teoretickou i praktickou zkoušku. Ministerstvo dopravy stanovuje závazný obsah zkoušek, nikoli obsah nebo délku výuky řidičů.

V roce 2000 začal v Nizozemí nový výukový program pro řidiče automobilů „Driver Training Stepwise“ (DTS). Výukový program DTS vychází z doporučení matrice Cílů vzělávání řidičů, vyvinuté jako součást projektu EU, GADGET. Program DTS je strukturován do čtyř modulů:

Modul 1: Údržba a obsluha vozidel,

Modul 2: Zvládnutí základních úkonů a základních řidičských úkolů,

Modul 3: Zvládnutí komplexních úkonů a komplexních řidičských úkolů,

Modul 4: Bezpečná a zodpovědná účast na dopravním provozu.

Výcvik řidičů DTS probíhá podle „osvojovacího scénáře“. Ten stručně formuluje základní kroky, které musí řidič učinit, aby vyřešil standardní řidičské úkoly. Výcvik probíhá v postupných krocích a řidič může postoupit k dalšímu oddílu či modulu pouze po úplném osvojení předchozího.

Každý modul je zakončen testem. První test po modulu 1 provádí instruktor autoškoly. Testy po modulech 2 a 3 provádí examinátor Nizozemského centra řídičských oprávnění. Modul 4 je završen oficiální řídičskou zkouškou.

Jako součást projektu EU – NovEV byla vyvinuta a zavádí se druhá fáze výcvikového programu. Výsledky jejího zavádění budou známy do konce roku 2004 a Nizozemské ministerstvo dopravy na jejich základě rozhodne, zda druhá fáze bude v Nizozemí povinná. V současné době probíhá malý experiment týkající se zkušenostního modulu začátečníků. Ve zkušenostním modulu mohou začátečníci, kteří ještě nevládní úplné řídičské oprávnění, získávat zkušenosti jízdou se zkušeným řídičem.

### **Cílová skupina 5: 25 – 60 let**

Pro tuto cílovou skupinu není právně závazná účast na DV. Některé společnosti profesionálních řídičů požadují průběžnou výuku či výcvik jako součást profesní kariéry.

### **Cílová skupina 6: 60 a starší**

Také pro tuto není žádná forma DV povinná. Existují projekty a programy na dobrovolné bázi.

BROEM (Dobrovolná poradna pro starší řídiče) – je jízda s instruktorem, ve vlastním autě. Kromě jiného řídiči mohou obdržet rady, jak kompenzovat tělesné defekty.

Projekt „Informační služba pro starší občany“ je zaměřen na poskytování informací o alternativních způsobech dopravy pro starší osoby, které již nemohou řídit. Jsou učeni, jak se pohybovat bezpečným způsobem.

### **Kdo učí DV?**

#### **0 – 4 roky**

DV v předškolním věku je zaměřena převážně na rodiče. Pořádají se pro ně zvláštní informační schůzky vedené většinou odborníkem DV z řad policie, Nizozemské organizace bezpečnosti silničního provozu (3VO) nebo Podpůrné vzdělávací služby.

#### **4 – 12**

DV na základních školách je většinou prováděna samotnými učiteli. Ačkoliv byl vyvinut speciální program pro výuku budoucích učitelů základních škol, jen málo z nich má teoretickou či praktickou přípravu k DV. Některé základní školy využívají speciálně vyškolené učitele DV, policejní úředníky či odborníky na dopravu z organizací zaměřených na bezpečnost silničního provozu.

#### **12 – 18**

Situace na středních školách je podobná. V některých případech školy využívají na výuku DV speciálně školené učitele, většinou instruktory autoškol, kteří absolvovali zvláštní školení zaměřené na DV této věkové skupiny.

### **Podíl vlády**

Za provádění je odpovědné ministerstvo dopravy. Stanovuje například požadavky pro různé řidičské zkoušky. Velká část odpovědnosti je v oblasti bezpečnosti silničního provozu je také svěřena krajům. V každém ze 12 nizozemských krajů působí takzvané orgány bezpečnosti silničního provozu. Ty tvoří platformu pro ostatní organizace zaměřené na bezpečnost silničního provozu, stimulují jejich spolupráci a iniciují a provádí projekty týkající se bezpečnosti provozu. Orgány bezpečnosti silničního provozu dostávají své rozpočty od národní vlády. Část odpovědnosti mají také obecní úřady, zvláště v oblasti bezpečného životního prostředí pro věkovou skupinu 0 – 18 roků.

Ministerstvo školství a věd hraje důležitou roli, protože rozhoduje o obsahu národního kurikula a o povinnosti výuky DV. Ministerstvo dopravy a ministerstvo školství spolu spolupracují, ale protože školní kurikulum je již přeplněné povinnými předměty, vzájemné vyjednávání o rozsahu DV v kurikulu je složité.

### **Hlavní činitelé DV**

Vedle vládních úřadů hraje při realizaci DV důležitou roli řada dalších organizací. Následuje přehled těch nejdůležitějších pro každou věkovou skupinu.

#### ***0 – 4 roky***

#### **Střediska zdravotní péče**

Poskytují rodičům rady v oblasti bezpečnosti přepravy dětí. Byly vypracovány speciální letáčky a jsou distribuovány ve specializovaných střediscích.

#### **Předškolní zařízení**

Předškolní zařízení navštěvuje v Nizozemí asi polovina všech dětí. Existují speciální programy pro výuku základních pravidel pro chodce (přecházení) a bezpečné jízdy na kole. Pro rodiče se zde též pořádají informační schůzky seznamující je s bezpečnou přepravou dětí, s důležitostmi poskytování dobrého vzoru pro děti a se způsobem, jak dětem zprostředkovat základní pravidla silničního provozu.



## **Nizozemská organizace bezpečnosti silničního provozu 3VO**

Nizozemská organizace bezpečnosti silničního provozu 3VO vyvinula velké množství informačních materiálů, jako letáky a plakáty. 3VO má také několik specialistů pro každou věkovou skupinu.

### **Dopravní policie**

Policejní úředníci informují děti a rodiče o dopravních předpisech a pravidlech.

#### ***4 – 12 let***

### **Základní školy**

Hrají klíčovou úlohu v poskytování DV dětem v této věkové skupině.

### **Servis pro podporu vzdělávání**

Servis pro podporu vzdělávání provádí řadu podpůrných aktivit v oblasti vzdělávání a výukových metod. Mohou školám a učitelům též poskytovat odbornou asistenci při uplatňování nových výukových metod.

## **Nizozemská organizace pro bezpečnost silničního provozu 3VO**

Viz skupina 0 – 4 roky.

### **Dopravní policie**

Viz skupina 0 – 4 roky.

#### ***12 – 18 let***

### **Střední škola**

Viz skupina 4 – 12 let.

### **Servis pro podporu vzdělávání**

Viz skupina 4 – 12 let.

## **Nizozemská organizace pro bezpečnost silničního provozu 3VO**

Viz skupina 0 – 4 roky.

### **Dopravní policie**

Viz skupina 0 – 4 roky.

## **Systém DV**

### ***0 – 4 roky***

V současnosti se pro tuto věkovou skupinu sítě zavádí na bázi experimentu. V těchto sítích spolupracují obecní úřady, dětská střediska zdravotnické péče a orgány bezpečnosti silničního provozu.

### ***4 – 12 let***

#### **Sít' bezpečnosti silničního provozu pro ZŠ**

Z iniciativy Orgánů pro bezpečnost silničního provozu byly uvedeny v činnost v některých krajích organizace, které jsou součástí sítě: obecní a městské úřady, školy, policie a 3VO, aby zaručily, že bude DV věnována náležitá a soustavná pozornost.

#### **Logo bezpečnosti silničního provozu**

Novou iniciativou některých „Orgánů bezpečnosti silničního provozu“ je Logo bezpečnosti silničního provozu. Pokud škola splní některé z požadavků DV, jako například zavedení školního programu DV, obdrží oficiální logo bezpečnosti silničního provozu. Strany účastníci se tohoto projektu jsou školy, městské a obecní úřady a „ Orgány bezpečnosti provozu“.

### ***12 – 18 let***

#### **Sít' bezpečnosti silničního provozu pro SŠ**

Viz skupina 4 - 12

#### **Logo bezpečnosti silničního provozu**

Viz skupina 4 - 12

#### **Shrnutí akcí pro DV**

### ***0 – 4 roky***

Protože je DV u této věkové skupiny nepovinná, množství dětí a rodičů, kterým se dostává, je stále poměrně malé.

Dvě důležité soupravy jsou:

1. „Hard/hart voor je kind“

Mezi hlavní témata patří bezpečná přeprava dětí a snaha upozorňovat rodiče zejména na nebezpečí a rizika pro malé děti v dopravě.

## 2. „Stap stoep fiets“ (Krok - Chodník - Kolo)

Hlavním tématem je vést rodiče k uvědomění si role vzoru pro své děti a povzbuzování k tomu, aby se děti zapojovaly do dopravy a učily se bezpečnému pohybu (přecházení ulice), či jízdě na kole po komunikacích.

### **4 – 12 let**

Ačkoliv je DV u této skupiny povinná, způsob její realizace se u jednotlivých škol značně liší. Programy a projekty na trhu i výukové metody jsou na trhu dostupné a zahrnují všechny odpovídající oblasti DV pro tuto skupinu. Metody jsou však většinou tradiční a zaměřené na znalost předpisů. Měly by se modernizovat ve smyslu aktivního učení žáků.

Důležité soupravy pro tuto skupinu jsou:

#### 1. „Wijzer door het verkeer“ (Chytřeji dopravou)

Výuková metoda pro celé třídy základních škol. Pro každou skupinu jsou učebnice a pracovní sešity pro žáky i příručky pro učitele. Byly vydány i speciální obrázkové knihy, CD, příručky a materiály pro praktická cvičení. Hlavní metody těchto výukových metod náleží do oblasti znalostí a dovedností, ale i postojů.

#### 1. „Theoretisch en praktish verkeehrsexamen“ (Teoretická a praktická zkouška z dopravy)

V 7. nebo 8. třídě ZŠ skládá většina dětí teoretickou a praktickou zkoušku. V teoretické části jsou zjišťovány jejich znalosti dopravních předpisů a správného chování v dopravě. V praktické části je testována jízda na kole v silničním provozu. Pokud zkoušku absolvují úspěšně, obdrží osvědčení bezpečnosti provozu.

#### 3. „Verkeersouders“ (Dopravní rodiče)

Hlavním cílem je zapojení rodičů do DV. Na každé škole by měl být jeden zástupce rodičů jako prostředník mezi rodiči a školou. Projekt provádí 3VO a byla zřízena informační webová stránka. Dopravní rodiče podporuje 3VO poradenským servisem, poskytováním materiálů, jako videokazety, plakáty, letáky atd.

#### 4. „Verkeersveiligheidslabel“ (Logo bezpečnosti silničního provozu)

Viz Systémy DV

### **12 – 18**

DV na středním stupni není povinná. Mezi ZŠ a obdobím, kdy je potřeba řídičský průkaz, je skutečná mezera. Přesto existuje na trhu řada programů a projektů pro tuto věkovou skupinu.

Důležité soupravy pro tuto věkovou skupinu:

1. „Schoolroutes“ (Trasy do školy)

Děti na střední školu zpravidla dojíždějí z větší vzdálenosti a nejčastějším dopravním prostředkem je kolo. Tento projekt děti seznamuje s novou cestou do školy a upozorňuje na možné obtížnosti na ní. K dispozici jsou videonahrávky a výcvikový manuál.

2. „Onder invloed onderweg“ (Na cestě pod vlivem)

Souprava je zaměřena na rizika užívání alkoholu a drog (a zvláště jejich kombinace) v souvislosti s účastí na provozu. K dispozici je rozsáhlý výukový manuál pro učitele a učebnice s videonahrávkami pro studenty.

3. „Alles onder controle“ (Vše pod kontrolou)

Soubor výukových materiálů, které by měly iniciovat diskuzi s řidiči mopedů o rizicích jízdy na mopedu. Hlavními tématy je porušování předepsané rychlosti, nebezpečné předjíždění, nošení přilby.

4. „Bromfietcursus“ (Výcvik řidičů mopedů)

Program vyvinutý Nizozemskou asociací motocyklistů. Aby povzbudili mopedisty – začátečníky k účasti na výcvikových kurzech, některé krajské úřady platí až polovinu ceny. Kurzy díky tomu absolvuje více než polovina mopedistů.

5. „Easy Riders“

Diskuze a krátké lekce pro žáky středních škol, na nichž se podílí různé organizace spolu se zástupci policie. Hlavním účelem je propagace nošení přilby.

## **Hlavní témata DV v Nizozemí**

### **Odborná podpora DV**

Protože pro většinu cílových skupin není DV povinná, je třeba hledat jiné způsoby, jak ji podporovat. V poslední době vznikají podpůrné sítě pro DV jednotlivých cílových skupin. Aby byly efektivní, je potřeba organizace, která by poskytovala odbornou asistenci organizacím realizujícím DV.

### **Alternativy tradičním výukovým metodám**

Obecným trendem v nahlížení DV je v Nizozemí myšlenka, že znalosti a dovednosti osvojované tradičními metodami nejsou dostatečně účinné. Větší dovednost, jako vhled a pochopení silničního provozu a dopravních předpisů, vnímání rizik, rozvoj postojů a schopnosti sebehodnocení, je žádoucí. K tomu je třeba nových výukových metod. V tomto

ohledu je důležitý takzvaný konstruktivistický přístup k učení. V tomto konceptu se nové informace, znalosti a dovednosti osvojují na základě předem osvojených poznatků. Podstatná je aktivace již nabytých znalostí a využívání vlastních zkušeností žáků při učení se novým znalostem a dovednostem.

### **Strategické směrnice**

Jsou zpracovány ve výše zmíněné zprávě „Towards a succesful implementation of permanent road safety education. Principles for road safety policy.“

### **Obecná doporučení pro budoucí rozvoj DV**

Důležitý je teoretický systém se vzdělávacími cíli. Je nezbytný pro vývoj a hodnocení efektivity různých programů a projektů DV.

Vzdělávací aktivity by měly být hodnoceny soustavně. V současné době není mnoho informací o efektivitě DV v Nizozemí.

DV není pouze učení se dopravním předpisům. Měla by se více zaměřit na aktivní výukové metody: vycházet z předchozích zkušeností a z uvědomování si vlastní role v silničním provozu.

Pro organizace realizující DV je důležitá soustavná odborná asistence poskytovaná odbornou organizací zaměřenou převážně na žáky základních škol. Jen nemnoho programů je zaměřeno na nebezpečné přecházení dospívajících či chování dospívajících cyklistů. Materiály vztahující se k používání bezpečnostních pásů (zvláště letáky) jsou koncipovány spíše pro dospělé.

### **Shrnutí**

Hlavním cílem vlády v oblasti bezpečnosti provozu je snížit počet dětských dopravních nehod se smrtelnými následky nebo vážným zraněním na polovinu do roku 2010. Národní strategie bezpečnosti provozu určila, na které čtyři věkové skupiny se bude vztahovat:

- malé děti (leták - One Step Ahead - obsahuje rady pro rodiče týkající se dětských bezpečnostních systémů),
- děti základních škol (praktické materiály výchovy chodců; materiály - Making Choices - pro žáky posledního roku na základních školách, rodiče a učitele; učební plány),
- starší děti (webová stránka Cyclesense a osvěta pro dospívající),

- starší teenageři (motocyklisté, pasažéři v automobilu).

Každý krajský úřad má dopravní plán rozpracovávající strategii bezpečnosti provozu na PK. Tato strategie v sobě začleňuje DV, návrhy PK a jejich praktické využití.

Každý krajský úřad zajišťuje DV materiály vztahující se k:

- výcviku chodců (5 - 7 let)
- praktické výuce jízdy na kole (10 - 11 let)
- přípravě budoucích řidičů (16 - 18 let)

Typická témata zahrnutá v DV:

- používání bezpečnostních pásů,
- nápadnost,
- používání ochranných doplňků, např. přilba,
- určení bezpečných míst pro přecházení PK,
- bezpečnější trasa (do školy),
- rozptýlení při přecházení PK – mobilní telefony.

Programy pro budoucí řidiče jsou zaměřeny na rychlou jízdu, agresivní řízení, řízení začátečníků, rizika, hazardování a chování spolujezdce.

## 4.2 Velká Británie

### Celkový stav DV

Ve Velké Británii není dopravní výchova (DV) ve školách povinná. Rozsah výuky záleží plně na vůli a zájmech jednotlivých škol a vyučujících. V rámci krajů působí Komisař pro bezpečnost provozu (KBP) – Road Safety Officer, který má, mimo jiné, na starosti podporu výuky dopravní výchovy ve školách.

Materiály pro DV jsou vydávány vládními úřady, krajskými úřady, RoSPA – Královskou společností pro prevenci nehod a některými dalšími orgány, které se zabývají bezpečností provozu na pozemních komunikacích. Tyto materiály zahrnují:

- Pracovní plány s materiály k jednotlivým činnostem v rámci DV (např. výchova chodců).
- DV materiály, které částečně spadají do jiných předmětů (např. zeměpis, matematika).
- Plakáty.

- Videonahrávky.
- Brožurky pro děti.
- CD.
- Interaktivní webové stránky.

### **Předškolní vzdělávání**

Předškolní vzdělávání není ve Velké Británii povinné. Hlavní metodou je vyprávění příběhů. V některých mateřských školách probíhá výuka správného chování chodců formou různých her. Mnoho krajských úřadů financuje dětské dopravní kroužky, které pravidelně připravují knihy a jiné materiály pro rodiče a děti od 3-5 let.

### **Základní vzdělávání**

DV na základních školách (5 - 11 let) probíhá následovně:

- samostatné projekty přímo se vztahující k určitému bodu bezpečnosti PK,
- témata nebo části projektů v rámci prvouky, společenské a zdravotní výchovy,
- jako součást konkrétních témat např. Já, Počasí, Světlo, Barvy, Tvary atd.,
- jako součást hlavních předmětů jako jsou Angličtina, Matematika či Přírodověda.

Školy si mohou vytvářet také své vlastní programy.

### **Střední Vzdělávání (11 - 16)**

DV je součástí školních osnov v rámci různých předmětů jako např. občanská a společenská výchova a přírodní vědy.

### **Další vzdělávání (nad 16 let)**

Povinná školní docházka končí v 16 letech. Střední školy poskytují studentům mezi 16-18 lety přípravné kurzy pro budoucí řidiče.

### **Mimoškolní vzdělávání**

Ministerstvo dopravy působí na děti a mládež prostřednictvím mediálních kampaní, jež jsou součástí komplexního projektu THINK! Tyto projekty jsou prezentovány v televizi, kinech a časopisech a jsou doplňovány webovými stránkami, které obsahují různé hry a hádanky. Byly vypracovány interaktivní knihy pro děti ve věku od 5-14 let. Během vyučování probíhají různé programy mimo školu, např. Junior Citizen, Crucial Crew, Mega Drive. Často doplňují školní osnovy.

### **KBP – Komisař pro bezpečnost provozu**

KBP je nejdůležitějším činitelem pro DV v rámci krajů. V Anglii a Walesu jsou obvykle zaměstnanci krajských úřadů, zatímco ve Skotsku v některých krajských úřadech přešla odpovědnost na Náčelníka policie, takže v těchto případech je KBP zaměstnancem policie. V Severním Irsku je zaměstnancem Ministerstva Životního Prostředí.

Úlohou KBP je v rámci krajů koordinace DV a vytýčení jejích cílů a úkolů. Zajišťuje školení a vzdělávání ve svém kraji. Často jsou KBP sami školitelé a poskytují školení jiným pracovníkům v DV, navrhuje, hodnotí a zavádějí do praxe různé aktivity. Pro KBP není požadována žádná zvláštní kvalifikace, ačkoli jako člen Institutu Komisařů pro bezpečnost provozu musí splňovat alespoň jedno z následujících:

- postgraduální diplom-MSc v Managementu bezpečnosti,
- vyšší odborné osvědčení z oboru Bezpečnosti silničního provozu,
- BTEC Odborný diplom v Managementu nehod a bezpečnosti,
- Národní/Skotská odborná kvalifikace, úroveň 3 nebo 4,
- Nebo vyšší vzdělání v jiném oboru plus Národní program školení pracovníků, fáze 2 (tento 5-ti denní kurz je koncipován pro relativně nezkušené KBP a věnuje se různým úlohám KBP).

Existují průběžné vzdělávací odborné kurzy, které jsou volitelné a komisaři je absolvují jednou během své činnosti. Objem DV pro děti a mládež se liší v jednotlivých kurzech. Krátké kurzy (např. jednodenní) pro odborníky v oblasti bezpečnosti provozu, zaměřené na vzdělávání, školení a publicitu jsou vedeny různými konzultačními a odbornými organizacemi. V rámci krajů působí odborná sdružení KBP. KBP obdrží školení od svého zaměstnavatele, který také financuje výše zmíněné odborné doplňující kurzy.

### **Kdo učí DV**

#### **Učitelé**

Učitelé mají největší podíl na výuce DV. KBP poskytují školám podrobnosti o materiálech a programech v dané oblasti při tvorbě školních osnov pro nadcházející rok. Komisaři by měli učitelům poskytovat školení v době vyhrazené přípravě kurikula. Někteří komisaři zajišťují setkání v centrech bezpečnosti provozu v mimopracovní době. Účast je dobrovolná.

#### **Policejní úředníci**

V některých oblastech vyučují DV ve školách zástupci policie. Obecně však, činnost policie pouze doplňuje KBP a zahrnuje návštěvy škol a diskuze nebo přípravu budoucích řidičů. Policie často pořádá některé akce jako např. Junior Citizen atd. Policejní úředníci mohou navštěvovat kurzy pro KBP.

#### **Podíl vlády**

V Británii existuje 6 vládních orgánů, které podporují a ovlivňují výuku bezpečnosti provozu ve školách. V Anglii je hlavním orgánem Ministerstvo dopravy. Svůj zájem zde mají



i Ministerstvo vnitra a zdravotnictví. Ministerstvo školství hraje hlavní úlohu v realizaci vzdělávací strategie, obzvláště ve vztahu k obsahu národního kurikula. Úloha vlády se projevuje v rozvíjení strategie DV, strategie bezpečnosti provozu v rámci země i krajů, financování propagačních kampaní. V Anglii, Walesu a Skotsku je odpovědnost za poskytování DV svěřena krajským úřadům. Každý krajský úřad stanoví vlastní rozpočet pro DV a měl by vytvořit program bezpečnosti provozu ve svých dopravních plánech, jejichž součástí DV bude.

Rozpočet pro DV v těchto organizacích není znám, protože je součástí dalších opatření v oblasti životního prostředí, dopravy a bezpečnosti provozu.

### **Důležité organizace**

V oblasti krajů hrají nejdůležitější úlohu KBP. Existuje řada odborných sdružení KBP, jako např. Institut KBP, Sdružení krajských KBP, atd.

### **Zástupci policie**

Doplňují činnost KBP a často se podílejí na tvorbě dopravních plánů v rámci krajů. Policisté přednáší na školách. Některé policejní úřady vyvinuly vlastní projekty zaměřené na cílové skupiny, např. soubor přípravných kurzů pro budoucí řidiče nebo umožňují dětem účastnit se na bezpečnosti provozu jiným způsobem, jako např. Safety Camera Partnerships (děti používají rychlostní kamery). Každý policejní úřad stanoví svůj vlastní rozpočet pro DV.

V rámci krajů působí také **Pracovníci zdravotní osvěty**, zaměstnaní různými krajskými orgány.

### **Shrnutí činností KBP**

Pro předškolní děti mohou KBP financovat Dětský dopravní kroužek nebo podporovat akce firmy Britax (bezpečnostní vybavení pro děti), i když tyto akce jsou spíše navštěvovány rodiči než dětmi.

Většina metod a programů se zaměřuje na žáky základních škol. Programy praktického výcviku chodců jsou pořádány pro předškolní děti (5 - 7 let); na ně obvykle navazuje výchova pro žáky mezi 10-11 lety. Existuje několik výukových plánů pro výcvik chodců, na kterých spolupracují dobrovolníci z řad rodičů/dospělých, placených instruktorů a pedagogů. Na základních školách je možnost pořádat výuková divadelní představení.

Ve věku přestupu na střední školy roste počet dětských obětí dopravních nehod ve Velké Británii. V tomto věku (10-12) žáci začínají cestovat dále a samostatně. Byly vyvinuty materiály, které jsou zaměřeny právě na tuto věkovou skupinu, která opouští základní školu. Pro tyto žáky byl vyvinut vzdělávací balíček „Secondary Steps“ (BITER 1991).

Některé kraje také zavedly funkci dětského komisaře pro bezpečnost provozu (DKBP) pro žáky šestých tříd. Tento systém si klade za cíl podněcovat aktivity související s bezpečností provozu, samostatnou činností a znalostmi samotných DKBP. DKBP pořádají setkání a soutěže. V některých školách vedou vlastní zájmové kroužky a podílejí se na výuce mladších žáků. Témata pro DKBP vybírá KBP, měla by obsahovat problematiku dané oblasti a nebo se vztahovat k národním/krajským osvětovým kampaním. Např. v hrabství Leicestershire témata obsahovala:

- Být viděn (nápadnost).
- Přejíždění silnice poblíž autobusu.
- Bezpečnostní pásy.
- Rušné komunikace.
- Cesta do školy.
- Bezpečné hry.
- Cyklistika.
- Cestování se zvířaty.

Akce jako Junior Citizen, Crucial Crew a Mega Drive (v rámci projektu LASER) jsou obvykle společně pořádány týmem organizovaným KBP, policií, hasiči, atd., např. záchranná služba vyučuje první pomoc. Tyto projekty umožňují dětem dozvědět se více o bezpečnosti provozu a prevenci úrazů. Na těchto akcích jsou vystaveni nebezpečným situacím, učí se zásadám bezpečného chování a praktikují tyto zásady, kde je třeba.

Na středních školách a vyšších stupních se většina dopravní výchovy vyučuje v rámci přípravných kurzů pro řidiče (16 - 18 let). Úřad „Driving Standards Agency“ pořádá cyklus přednášek o řízení pro věkovou skupinu 17 - 21, ta se však nesetkala se s velkým ohlasem. DV pro používání veřejné dopravy není dostatečná. Jedno z mála témat, vztahující se k veřejné dopravě, je přecházení v blízkosti autobusů.

Pro střední školy jsou v některých krajích zavedena výuková divadelní představení. Věnují se např. alkoholu za volantem nebo nebezpečnému chování za volantem. Buď navštíví školu divadelní skupina, která s žáky pracuje nebo žáci jednoduše shlédnou divadelní představení. Ve školách by měly proběhnout instruktážní a zhodnocující cvičení před a po představení.

V osvětových akcích a kampaních je častým tématem používání bezpečnostních pásů.

Na mnoha akcích typu roadshow se propaguje používání přileb a ochranného vybavení na kolena/lokty pro bruslaře a skateboardisty. Tyto akce často doprovází přednáška osoby zraněné při dopravní nehodě.

V nedávné době byly vyvinuty materiály pro postižené děti, jako např. výukový manuál pro uživatele Makatonu (děti se speciálními výukovými potřebami) a program Whizz pro mladé vozíčkáře. V některých speciálních školách existuje program Right Start pro děti se speciálními potřebami.

Obecně existuje pouze málo aktivit pro žáky středních škol a ještě méně pro studenty na vyšších stupních. Existující aktivity jsou často nákladné a bývají ve formě jednorázových akcí. Následkem toho se většině dospívajících ve škole nedostává odpovídajícího rozsahu DV. Teoretický základ některých těchto aktivit je špatně formulován. Na nebezpečné chování chodců a cyklistů je zaměřeno jen málo akcí.

Ministerstvo dopravy, a jiné organizace organizují národní osvětovou kampaň. Ta je doplněna oblastní kampaní KBP.

V roce 2001 zahájilo Ministerstvo dopravy projekt Think!, který obsahuje následující témata pro děti a mládež:

- používání bezpečnostních pásů/dětské bezpečnostní systémy,
- cyklistika – přilby, nápadnost, údržba kola,
- kampaň Hedgehog pro děti ve věku 7 - 11 let – pravidla pro bezpečné přecházení PK, nápadnost, určení bezpečných míst pro přecházení,
- dospívající ve věku 11 - 16 – rozptýlení při přecházení, např. v důsledku používání mobilních telefonů.

Pro základní a střední školy byly vypracovány učební plány.

Na podzim, v důsledku přechodu na zimní čas, se žáci vrací ze škol za sníženého osvětlení a KBP se tak zaměřují zvláště na problematiku nápadnosti chodců a cyklistů. Na národní úrovni se hledají sponzoři, kteří by zajišťovali reflexní materiál pro školní děti. Tato činnost bude napojena na národní osvětovou kampaň prostřednictvím inzerce v televizi, časopisech a na plakátech.

Součástí projektu Think! jsou interaktivní webové stránky. Neexistují žádné dostupné webové stránky zaměřené na dospívající mládež a na osvojování správných návyků chodců/cyklistů. Existující stránky pro dospívající se podle mého názoru jeví jako příliš dětské.

Pole position je hra vyvinutá organizacemi UK Youth, Remit a krajským úřadem Leicestershire pro využití v mládežnických klubech a mimoškolních skupinách. Je určena pro mládež ve věku 12 - 18 let a založena na skupinové diskuzi o motorových vozidlech, jejich vlastnictví, řízení a zodpovědné účasti na silničním provozu.

Zdroj: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/dopravni-vychova-v-zahranici.pdf>

Pokud mám stručně porovnat systémy dopravní výchovy u nás a v obou zemích, o nichž jsem sehnal uvedené informace, je jisté, že způsob zapracování dopravní výchovy do systémů školství anebo celoživotního vzdělávání účastníků provozu na pozemních komunikacích je dán do jisté míry historickým vývojem v každém státě. Dalším prvkem, kde již je patrné fungování mezinárodní spolupráce států v oblasti dopravy, je přejímání zejména preventivních programů neziskových organizací, které jsou podporovány nejen ze strany orgánů státní správy na všech stupních, ale i soukromými subjekty.

# PRAKTICKÁ ČÁST

## 5 CÍL VÝZKUMU, PRACOVNÍ HYPOTÉZY

Po prostudování potřebných pramenů a po seznámení s teoretickým rámcem problematiky dopravní výchovy, jsem přistoupil k samotné přípravě výzkumného šetření.

Jedním z nejdůležitějších předpokladů výzkumu je stanovení cílů. Na jejich základě jsem stanovil techniku výzkumu, způsob sběru dat a formulování hypotéz.

Obecně výzkumný cíl

Cílem výzkumného šetření bylo zjistit, jaký je stav výuky dopravní výchovy na základních školách a jaké jsou názory samotných žáků na dopravní výchovu.

Dílčí cíle výzkumu

Obecný výzkumný cíl byl rozdělen do čtyř dílčích cílů, které měly odpovědět na tyto otázky:

1. Jaká je úroveň znalostí žáků 5. a 9. tříd základních škol?
2. Co si žáci základních škol myslí o závažnosti problematiky dopravní výchovy ve škole a její následné realizaci v praxi?
3. Jak se budou žáci základních škol pravděpodobně chovat v určitých dopravních situacích?
4. Jaké názory mají žáci základních škol na dopravní výchovu.

Pracovní hypotézy

H1 : Žáci 9.tříd základních škol mají lepší vědomosti než žáci 5.tříd základních škol.

H2 : Žáci základních škol z městských částí Prostějova mají lepší znalosti než žáci základních škol z okolních obcí.

## 6 METODIKA VÝZKUMU

Jako prostředek ke zjištění odpovědí na mnou zvolené hypotézy a k zajištění naplnění cílů výzkumu jsem zvolil dotazníkové šetření. Dotazníkové šetření jsem provedl osobně na skupině 305 respondentů. K vlastnímu zpracování výzkumu bylo použito údajů od 296 respondentů. Pro všechny respondenty byl dotazník shodný a tvoří jej 15 položek. Dotazník je uveden v příloze 1.

Dotazník jsem zvolil jako měrný prostředek, kterým jsem zkoumal mínění a znalosti žáků 5. a 9. tříd základních škol v problematice dopravní výchovy. Tyto otázky byly předloženy žákům v písemné podobě. Dalším rozdělením, které jsem zvolil, bylo rozdělení odpovědí na žáky základních škol z obcí v okolí Prostějova a žáky prostějovských základních škol. Toto rozdělení bylo pro mé šetření důležité z důvodu diferenciací výsledků respondentů žijících v menší a větší sociální skupině. Jako další důvod bylo i často vynikající umístění družstev žáků z menších obcí v celorepublikových cyklistických soutěžích.

V dotazníkovém šetření jsem použil položky tohoto typu:

1. Uzavřené položky, ve kterých se dává respondentovi určitý počet připravených odpovědí.
2. Polozavřené položky, ve kterých se respondentům předkládá několik odpovědí, z nichž jednu mají vybrat. Pokud respondentovi nevyhovuje žádná z nich, může použít i nabídku „jiná odpověď“.

Vyhodnocení dotazníku bylo provedeno :

1. kvantitativně ve formě uvedených tabulek,
2. kvalitativně v textu u příslušných tabulek.

## 7 PODMÍNKY VÝZKUMU

Výzkum jsem prováděl v měsících říjnu až prosinci roku 2009 celkem na pěti základních školách na okrese Prostějov. Z obecních škol v okolí Prostějova jsem navštívil ZŠ v Brodce u Konice, ZŠ v Kostelci na Hané a ZŠ v Konici. Z městských základních škol probíhal výzkum na ZŠ Palackého a ZŠ Melantrichova.

O bližší struktuře respondentů, se kterými výzkum probíhal, vypovídají následující údaje :

**Tabulka 1:** Složení respondentů podle škol a pohlaví

četnost	Brodce u Konice OPv – ZŠ		Kostelec na Hané OPv - ZŠ		Konice OPv - ZŠ		Palackého MPv - ZŠ		Melantrichova MPv - ZŠ		celkem	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
chlapci	26	8,78	22	7,43	26	8,78	53	17,91	21	7,10	<b>148</b>	<b>50,00</b>
dívky	28	9,46	20	6,76	26	8,78	46	15,54	28	9,46	<b>148</b>	<b>50,00</b>
<b>celkem</b>	54	18,24	42	14,19	52	17,56	99	33,45	49	16,56	<b>296</b>	<b>100,00</b>

Vysvětlivky zkratk :

OPv - ZŠ základní škola v obci v okolí Prostějova

MPv - ZŠ základní škola ve městě Prostějov

**Tabulka 2:** Složení počtu respondentů podle pohlaví a věku

	<b>5. třída</b>		<b>9. třída</b>		<b>celkem</b>	
<b>četnost</b>	abs.	%	abs.	%	abs	%
<b>chlapci</b>	74	25,0	74	25,0	<b>148</b>	<b>50</b>
<b>dívky</b>	74	25,0	74	25,0	<b>148</b>	<b>50</b>
<b>celkem</b>	148	50,0	148	50,0	<b>296</b>	<b>100</b>

#### Administrace dotazníku

Před vyplňováním dotazníku jsem respondenty řádně seznámil se strukturou a účelem dotazníku. Uklidnil jsem respondenty, že v žádném případě nejde o zjišťování a shromažďování jejich osobních údajů. Zdůraznil jsem, že dotazník slouží jen a pouze k výzkumným účelům. V zájmu objektivity zjištěných výsledků jsem požádal respondenty o samostatnou práci bez spolupráce se spolužáky.

Na základě výsledků dotazníku jsem provedl frekvenční a distribuční analýzu u všech položek. V rámci vztahové analýzy jsem použil Studentův t - test ( hypotézy H1 a H2 ).

Statistické zpracování výsledků dotazníku jsem prováděl v únoru až březnu 2010.



## 8 VÝSLEDKY VÝZKUMU A JEJICH INTERPRETACE

### 8.1 Frekvenční analýza

#### K otázce č.1

Jaký je názor respondenta na realizaci dopravní výchovy na škole. Možné odpovědi byly:

- a) myslím si, že by měla být samostatným předmětem
- b) myslím si, že je zbytečná a čas jí věnovaný by měl být přesunut do jiného předmětu (např. tělocviku)
- c) myslím si, že jí byla věnovaná dostatečná pozornost a nic bych neměnil-a
- d) mám jiný názor a to .....

**Tabulka 3:** Názor žáků městských základních škol na výuku dopravní výchovy.

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	6	8,11	12	16,22	18	<b>24,33</b>
	dívky	5	6,76	6	8,11	11	<b>14,87</b>
b	chlapci	9	12,16	3	4,05	12	<b>16,21</b>
	dívky	7	9,46	7	9,46	14	<b>18,92</b>
c	chlapci	20	27,03	21	28,38	41	<b>55,41</b>
	dívky	22	29,73	22	29,73	44	<b>59,46</b>
d	chlapci	2	2,70	1	1,35	3	<b>4,05</b>
	dívky	3	4,05	2	2,70	5	<b>6,75</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 4:** Názor žáků mimoměstských základních škol na výuku dopravní výchovy.

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	14	18,92	9	12,16	23	<b>31,08</b>
	dívky	15	20,27	2	2,70	17	<b>22,97</b>
b	chlapci	3	4,05	1	1,35	4	<b>5,40</b>
	dívky	3	4,05	2	2,70	5	<b>6,75</b>
c	chlapci	18	24,33	25	33,79	43	<b>58,12</b>
	dívky	17	22,98	30	40,55	47	<b>63,53</b>
d	chlapci	2	2,70	2	2,70	4	<b>5,40</b>
	dívky	2	2,70	3	4,05	5	<b>6,75</b>
<b>Celkem</b>	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Z uvedených výsledků vyplývá, že nejvíce respondentů dává přednost možnosti zachovat pojetí dopravní výchovy ve stávající podobě, i když se zde rýsuje vcelku výrazná podpora možnosti vytvořit samostatný předmět pro dopravní výchovu. Bezesporu výborným signálem je to, že i děti samy si uvědomují důležitost dopravní výchovy, což naznačuje mizivý podíl odpovědí pro možnost úplného zrušení dopravní výchovy.

## K otázce č.2

Dotaz byl položený na to, co považují respondenti výzkumu za nedílnou součást dopravní výchovy. Možnosti odpovědí :

- a) návštěva dopravního hřiště
- b) beseda s policistou, nebo strážníkem obecní policie
- c) beseda s účastníkem dopravní nehody
- d) beseda s instruktorem autoškoly

**Tabulka 5:** Názory žáků městských základních škol na součást dopravní výchovy

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	23	31,08	17	22,97	40	<b>54,05</b>
	dívky	26	35,14	16	21,62	42	<b>56,76</b>
b	chlapci	7	9,46	9	12,16	16	<b>21,62</b>
	dívky	6	8,11	9	12,16	15	<b>20,27</b>
c	chlapci	5	6,76	8	10,81	13	<b>17,57</b>
	dívky	4	5,41	9	12,16	13	<b>17,57</b>
d	chlapci	2	2,70	3	4,05	5	<b>6,75</b>
	dívky	1	1,35	3	4,05	4	<b>5,41</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 6:** Názory žáků mimoměstských základních škol na součást dopravní výchovy

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	24	32,43	21	28,38	45	<b>60,81</b>
	dívky	25	33,78	22	29,73	47	<b>63,51</b>
b	chlapci	6	8,11	7	9,46	13	<b>17,57</b>
	dívky	4	5,41	6	8,11	10	<b>13,51</b>
c	chlapci	4	5,41	4	5,41	8	<b>10,81</b>
	dívky	4	5,41	6	8,11	10	<b>13,51</b>
d	chlapci	3	4,05	5	6,76	8	<b>10,81</b>
	dívky	4	5,41	3	4,05	7	<b>9,46</b>
<b>Celkem</b>	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Na tuto otázku byla pro většinu respondentů nedílnou součástí dopravní výchovy návštěva dopravního hřiště. U dětí, které navštěvují základní školu v Prostějově, je patrný i vliv preventivních akcí pořádaných městskou policií, protože jako poměrně rozšířenou odpovědí byla varianta b. Co mě z analýzy odpovědí na tuto otázku vůbec netěší, je malé procento dětí, které považují za přínos pro dopravní výchovu besedu s instruktorem autoškoly. Bohužel je to zřejmě jasný trend vnímat autoškolu jako čistě komerční záležitost, která slouží výlučně k získání řidičského oprávnění. Je to pro mne i svým způsobem výzva pokusit se alespoň ve svém okolí tento pohled trochu změnit.

### K otázce č. 3

Dotaz byl zjišťován názor žáků, zda byl během základního vzdělávání věnován dopravní výchově dostatek času. Možnosti odpovědí :

a) ano

b) ne

c) jiný názor .....

**Tabulka 6:** Názory žáků městských základních škol na časový rozsah dopravní výchovy

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	20	27,03	15	20,27	35	<b>47,30</b>
	dívky	19	25,66	16	21,62	35	<b>47,30</b>
b	chlapci	12	16,22	18	24,32	30	<b>40,54</b>
	dívky	15	20,27	19	25,68	34	<b>45,95</b>
c	chlapci	5	6,76	4	5,41	9	<b>12,16</b>
	dívky	3	,05	2	2,7	5	<b>6,76</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 7:** Názory žáků mimoměstských základních škol na časový rozsah dopravní výchovy

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	25	33,78	20	27,03	45	<b>60,81</b>
	dívky	26	33,78	18	24,32	44	<b>59,46</b>
b	chlapci	10	13,51	16	21,62	26	<b>35,14</b>
	dívky	10	13,51	19	25,68	29	<b>39,16</b>
c	chlapci	2	2,70	1	1,35	3	<b>4,05</b>
	dívky	1	1,35	0	0	1	<b>1,35</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

U této otázky jsem poněkud sebekriticky zhodnotil, že použít polozavřenou formu odpovědi nebylo zrovna nejvhodnější. Pokud bych sestavoval dotazník znovu, dal bych na výběr pouze odpověď „ano“ či „ne“. Odpovědi respondentů, kteří volili variantu c) a bylo jich celkem 18 z celkového počtu 296 respondentů, většinou navrhovali zařadit dopravní výchovu do vyučování jako samostatný předmět.

Celkem mne překvapil celkový počet respondentů, kteří považovali prostor věnovaný dopravní výchově v rámci základního vzdělávání za nedostatečný. Tento jev nebyl tak výrazný ve skupině žáků 5. tříd, ale byl už poměrně hodně výrazný u žáků 9. tříd. Předpokládám, že to je důsledek rozvržení dopravní výchovy do vzdělávacích programů na 1. stupni základního vzdělávání s tím, že žáci druhého stupně již nemají mnoho prostoru se s tematikou dopravní výchovy seznamovat a své nabyté poznatky a dovednosti dále rozšiřovat.

#### K otázce č. 4

Tato otázka byla položena na zdroj informací, ze kterého respondenti nejvíce čerpali při studiu dopravní výchovy. Možnosti odpovědí :

- a) doma od rodičů
- b) ve škole
- c) na dopravním hřišti
- d) jinde - uveď kde .....

**Tabulka 8:** Názor městských žáků, odkud čerpali nejvíce informací při dopravní výchově

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	9	12,16	4	5,41	13	<b>17,57</b>
	dívky	5	6,76	3	4,05	8	<b>10,81</b>
b	chlapci	11	14,86	18	24,32	29	<b>39,19</b>
	dívky	12	16,22	22	29,73	34	<b>45,95</b>
c	chlapci	15	20,27	5	6,76	20	<b>27,03</b>
	dívky	19	25,68	9	12,16	28	<b>37,84</b>
d	chlapci	2	2,70	10	13,51	12	<b>16,22</b>
	dívky	1	1,35	3	4,05	4	<b>5,41</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 9:** Názor mimoměstských žáků, odkud čerpali nejvíce informací při dopravní výchově

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	10	13,51	8	10,81	18	<b>24,32</b>
	dívky	9	12,16	9	12,16	18	<b>24,32</b>
b	chlapci	14	18,92	13	17,57	27	<b>36,49</b>
	dívky	15	20,27	15	20,27	30	<b>40,54</b>
c	chlapci	10	13,51	3	4,05	13	<b>17,57</b>
	dívky	12	16,22	5	6,56	17	<b>22,97</b>
d	chlapci	3	4,05	13	17,57	16	<b>21,62</b>
	dívky	1	1,35	8	10,81	9	<b>12,16</b>
<b>Celkem</b>	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Z analýzy výsledků odpovědí na tuto otázku vyplývá, že největší skupina respondentů považuje za hlavní zdroj informací při seznamování se s dopravní výchovou školní vzdělávání. Poměrně velká skupina respondentů (především u městských škol) považuje za hlavní pramen informací dopravní hřiště. Poměrně zajímavé výsledky přinesly odpovědi, kde respondenti uvádějí jiný zdroj - odpověď d). Zde je s přibývajícím věkem žáků již patrná silná diference mimoškolních zájmů. Jako hlavní zdroj o dopravní výchově ve skupině žáků 9. tříd byla již u většího množství respondentů uvedena autoškola, kde absolvují výcvik k získání řidičského oprávnění (celkem u 7 žáků 9. tříd). Setkal jsem se již i s několika odpověďmi, kde respondent uvádí četbu odborných článků o automobilismu, nebo praxi závodníka na motokárách a podobně.



## K otázce č. 5

V této části testu jsem již přistoupil na otázky zjišťující znalosti respondentů z předpisů o provozu na pozemních komunikacích. Otázka se týkala povinnosti používat dětskou autosedačku při přepravě dítěte menšího než 150 cm a lehčího než 36 kg. Možnosti odpovědí:

- a) ano
- b) ne
- c) pouze při jízdě po dálnici

**Tabulka 10:** Názor městských žáků na povinnost použít dětskou autosedačku

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	28	37,84	30	40,54	58	<b>78,38</b>
	dívky	29	39,19	28	37,84	57	<b>77,03</b>
b	chlapci	2	2,70	3	4,05	5	<b>6,76</b>
	dívky	2	2,70	4	5,41	6	<b>8,11</b>
c	chlapci	7	9,46	4	5,41	11	<b>14,86</b>
	dívky	6	8,11	5	6,76	11	<b>14,86</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 11:** Názor mimoměstských žáků na povinnost použít dětskou autosedačku

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	29	39,19	28	37,84	57	<b>77,03</b>
	dívky	30	40,54	31	41,89	61	<b>82,43</b>
b	chlapci	2	2,70	2	2,20	4	<b>5,41</b>
	dívky	2	2,70	1	1,35	3	<b>4,05</b>
c	chlapci	6	8,11	7	9,46	13	<b>17,57</b>
	dívky	5	6,76	5	6,76	10	<b>13,51</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Do mého dotazníku jsem použil tuto otázku z několika důvodů. Nejdůležitějším byl ten, že dítě dává často obětí dopravní nehody jako spolujezdec v motorovém vozidle. Proto i mne osobně zajímalo, jak je to s vědomostmi žáků o této problematice. Další důvod byl ten, že i toto ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích se několikrát změnilo a bylo k němu i několik přechodných ustanovení, která ovšem končila vesměs v květnu roku 2008. Zajímalo mne tedy, i jak aktuálně jsou respondenti testu informováni. Výsledek je poměrně jasný a drtivá většina respondentů dotazníku zodpověděla otázku správně.

## K otázce č. 6

Tato otázka byla položena na povinnosti vyplývající z příkazové dopravní značky „Stezka pro cyklisty“. Možnosti odpovědí:

- a) žádná, značka se týká jen jízdy na motokolech
- b) musím k jízdě užít takto označenou komunikaci
- c) můžu užít takto označenou komunikaci, nebo jet při pravém okraji vozovky

**Tabulka 12:** Názor městských žáků na povinnost cyklisty použít komunikaci označenou dopravní značkou „Stezka pro cyklisty“

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	3	4,05	2	2,70	5	<b>6,76</b>
	dívky	2	2,70	2	2,70	4	<b>5,41</b>
b	chlapci	26	35,14	24	32,43	50	<b>67,57</b>
	dívky	29	39,19	25	33,78	54	<b>72,97</b>
c	chlapci	8	10,81	11	14,86	19	<b>25,68</b>
	dívky	6	8,11	10	13,51	16	<b>21,62</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 13:** Názor mimoměstských žáků na povinnost cyklisty použít komunikaci označenou dopravní značkou „Stezka pro cyklisty“

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	1	1,35	3	4,05	4	<b>5,41</b>
	dívky	2	2,70	1	1,35	3	<b>4,05</b>
b	chlapci	26	35,14	25	33,78	51	<b>68,91</b>
	dívky	27	36,49	26	35,14	53	<b>71,62</b>
c	chlapci	10	13,51	9	12,16	19	<b>25,68</b>
	dívky	8	10,81	10	13,51	18	<b>24,32</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

U analýzy odpovědí na tuto otázku mne překvapil počet respondentů, kteří zvolili jako správnou variantu možnost c). Je pravděpodobné, že u cyklistů, a z mé praxe si troufnu říci, že se nejedná jen o děti na kolech, ale i starší cyklisty, není zafixována tato značka jako příkazová. To znamená pokud je použito značky „Stazka pro cyklisty“ nemá cyklista na výběr, kde se bude na kole pohybovat, ale musí užít takto označené komunikace.

## K otázce č.7

Tato otázka měla zjistit, zda respondenti znají věkovou hranici, do které je povinnost při jízdě na jízdním kole užít cyklistickou přilbu. Možnosti odpovědí:

- a) do 18 let
- b) do 15 let
- c) do 21 let

**Tabulka 14:** Názor městských žáků na věkovou hranici upravující užití cyklistické přilby

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	32	43,24	31	41,89	63	<b>85,14</b>
	dívky	33	44,59	32	43,24	65	<b>87,84</b>
b	chlapci	4	5,41	5	6,76	9	<b>12,16</b>
	dívky	4	5,41	3	4,05	7	<b>9,46</b>
c	chlapci	1	1,35	1	1,35	2	<b>2,70</b>
	dívky	0	0	2	2,70	2	<b>2,70</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 15:** Názor mimoměstských žáků na věkovou hranici upravující užití cyklistické přilby

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	34	45,95	32	43,24	66	<b>89,19</b>
	dívky	33	44,59	31	41,89	64	<b>86,49</b>
b	chlapci	3	4,05	5	6,76	8	<b>10,81</b>
	dívky	4	5,41	3	4,05	7	<b>9,46</b>
c	chlapci	0	0	0	0	0	<b>0</b>
	dívky	0	0	3	4,05	3	<b>4,05</b>
<b>Celkem</b>	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Tato otázka byla pro drtivou většinu respondentů naprosto banální, o čemž svědčí vysoké procento správných odpovědí. Je určitě pozitivní, že žáci základních škol mají o povinnosti užít cyklistickou přilbu do určitého věku cyklisty správné povědomí. Je to jistě jeden z příkladů správné cesty, kterou používání tohoto prostředku pasivní bezpečnosti znamená.

## K otázce č.8

Tato otázka měla prověřit znalosti respondentů z problematiky povinné výbavy jízdního kola. Konkrétně se jedná o povinnost vybavení jízdního kola bílým světlem vpředu a červeným světlem vzadu. Možné odpovědi:

- a) ne
- b) pouze při jízdě za snížené viditelnosti
- c) ano, a to vždy

**Tabulka 16:** Názor žáků městských škol na povinnou výbavu kol

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	3	4,05	4	5,41	7	<b>9,46</b>
	dívky	6	8,11	5	6,76	11	<b>14,86</b>
b	chlapci	20	27,03	22	29,73	42	<b>56,76</b>
	dívky	23	31,08	21	28,38	44	<b>59,46</b>
c	chlapci	14	18,92	9	12,16	23	<b>31,08</b>
	dívky	8	10,81	11	14,86	19	<b>25,68</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 17:** Nazor žáků mimoměstských škol na povinnou výbavu kol

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	4	5,41	3	4,05	7	<b>9,46</b>
	dívky	2	2,70	6	8,11	8	<b>10,81</b>
b	chlapci	16	21,62	12	16,22	28	<b>37,84</b>
	dívky	13	17,57	15	20,27	28	<b>37,84</b>
c	chlapci	17	22,97	22	29,73	39	<b>52,70</b>
	dívky	22	29,73	16	21,62	38	<b>51,35</b>
<b>Celkem</b>	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Tato otázka vyplývá z technických požadavků na jízdní kola, která jsou stanovena v příloze č. 13 k vyhlášce č. 341/2002 Sb., kde je uvedeno následující: „Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti musí být vybavena následujícími zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:

- a) světlometem svítícím dopředu bílým světlem, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítlnou bílé barvy s přerušovaným světlem,
- b) zadní svítlnou červené barvy; zadní svítlna může být nahrazena svítlnou s přerušovaným světlem červené barvy.“

U této otázky byly zajímavé výsledky odpovědí žáků městských škol, kteří více než z padesáti procent označili správnou odpověď. Předpokládám, že to je díky besedám, které s žáky prostějovských základních škol pořádají strážníci městské policie v rámci preventivního programu zaměřeného na mladé cyklisty. Součástí těchto besed je i probírání technických požadavků, které jsou kladeny na jízdní kolo, jež se má pohybovat v provozu na pozemních komunikacích.



## K otázce č. 9

Tato otázka byla opět zaměřena na problematiku dopravních značek a měla zjistit, jakým způsobem se budou respondenti chovat na komunikaci, která je označená značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“. Možné odpovědi :

- a) vždy zastavím vozidlo na místě odkud mám náležitý rozhled do křižovatky
- b) zpomalím, a pokud po hlavní silnici nejede žádné vozidlo můžu nízkou rychlostí pokračovat v jízdě
- c) zastavím, jenom pokud to uznám za vhodné

**Tabulka 18:** Názor žáků městských škol na povinnosti řidiče vzhledem ke značce „Stůj, dej přednost v jízdě“

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	21	28,38	22	29,73	43	<b>58,11</b>
	dívky	26	35,14	28	37,84	54	<b>72,97</b>
b	chlapci	12	16,22	13	17,57	25	<b>33,78</b>
	dívky	10	13,51	9	12,16	19	<b>25,68</b>
c	chlapci	4	5,41	2	2,70	6	<b>8,11</b>
	dívky	1	1,35	0	0	1	<b>1,35</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 19:** Názor žáků mimoměstských škol na povinnosti řidiče vzhledem ke značce „Stůj, dej přednost v jízdě“

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	23	31,08	24	32,43	47	<b>63,51</b>
	dívky	27	36,49	26	35,14	53	<b>71,62</b>
b	chlapci	12	16,22	8	10,81	20	<b>27,03</b>
	dívky	9	12,16	8	10,81	17	<b>22,97</b>
c	chlapci	2	2,70	5	6,76	7	<b>9,46</b>
	dívky	1	1,35	3	4,05	4	<b>5,41</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Pokud posuzují výsledek odpovědí na tuto otázku v kontextu s významem této dopravní značky a závažností problému, který řidič může způsobit, pokud tuto značku nerespektuje, je s podivem, kolik účastníků provozu na pozemních komunikacích je ochotno riskovat a povinnost stanovenou touto značkou porušovat. Setkávám se s tímto jevem i při své práci instruktora při praktických jízdách, kdy je vcelku častým jevem, že absolventi kursů v autoškole mají tendenci pomalu pokračovat v jízdě pokud po hlavní pozemní komunikaci nejede žádné vozidlo, přestože je křižovatka označená značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“.

## K otázce č.10

Otázka má prověřit správné řešení situace na křižovatce, kde není přednost v jízdě rozlišena značkami „Dej přednost v jízdě“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě“. Možnosti odpovědí :

- a) se dává přednost vozidlům přijíždějícím zleva
- b) se dává přednost vozidlům přijíždějícím zprava i zleva
- c) se dává přednost vozidlům přijíždějícím zprava

**Tabulka 20:** Názor žáků městských škol na řešení situace na křižovatce, kde přednost v jízdě není upravena dopravními značkami

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	3	4,05	3	4,05	6	<b>8,11</b>
	dívky	2	2,70	2	2,70	4	<b>5,41</b>
b	chlapci	4	5,41	3	4,05	7	<b>9,46</b>
	dívky	2	2,70	3	4,05	5	<b>6,76</b>
c	chlapci	30	40,54	31	41,89	61	<b>82,43</b>
	dívky	33	44,59	32	43,24	65	<b>87,84</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 21:** Náзор žáků mimoměstských škol na řešení situace na křižovatce, kde přednost v jízdě není upravena dopravními značkami

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	3	4,05	2	2,70	5	<b>5,41</b>
	dívky	2	2,70	1	1,35	3	<b>4,05</b>
b	chlapci	4	5,41	4	5,41	8	<b>10,81</b>
	dívky	2	2,70	3	4,05	5	<b>5,41</b>
c	chlapci	30	40,54	31	41,89	61	<b>82,43</b>
	dívky	32	43,24	33	44,59	65	<b>87,84</b>
<b>Celkem</b>	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Na tuto otázku byla opět drtivá většina odpovědí správná. Výsledky u správných odpovědí dokonce vyšly u městských i mimoměstských škol ve vzácné shodě. Toto pravidlo, někdy se používá lidově „tzv. pravidlo pravé ruky“, je již od žáků základních škol v povědomí řidičů a myslím si, že je tedy s podivem, že s jeho uplatněním mají často lidé v praxi problém.

## K otázce č.11

Tato otázka je směřována k problematice vyjíždění cyklisty ze stezky pro cyklisty na jinou pozemní komunikaci v místě, kde není žádná značka upravující přednost. Možnosti odpovědí:

- a) nedávám přednost nikomu
- b) dávám přednost pouze zprava
- c) dávám přednost všem vozidlům

**Tabulka 22:** Názor žáků městských škol na vyjíždění cyklisty ze stezky pro cyklisty v místě, kde není značka upravující přednost

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	9	12,16	10	13,51	19	<b>25,68</b>
	dívky	8	10,81	6	8,11	14	<b>18,92</b>
b	chlapci	19	25,68	20	27,03	39	<b>52,70</b>
	dívky	17	22,97	18	24,32	35	<b>47,30</b>
c	chlapci	9	12,16	7	9,46	16	<b>21,62</b>
	dívky	12	16,22	13	17,57	25	<b>33,78</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 23:** Názor žáků městských škol na vyjíždění cyklisty ze stezky pro cyklisty v místě, kde není značka upravující přednost

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	7	9,46	9	12,16	16	<b>21,62</b>
	dívky	9	12,16	8	10,81	17	<b>22,97</b>
b	chlapci	15	20,27	17	22,97	32	<b>43,24</b>
	dívky	13	17,57	18	24,32	33	<b>44,59</b>
c	chlapci	15	20,27	9	12,16	26	<b>35,14</b>
	dívky	15	20,27	11	14,86	26	<b>35,14</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Tuto otázku jsem zvolil z toho důvodu, že jsem i od profesionálů slyšel špatnou interpretaci pravidel provozu na pozemních komunikacích týkající se tohoto ustanovení. Odpověď na tuto otázku vyplývá ze zákona 361/2000 Sb. § 23 Vyjíždění na pozemní komunikaci, kde je řečeno, cituji: „Při vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jedoucím po pozemní komunikaci, to platí i při vyjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stezky pro cyklisty nebo z obytné a pěší zóny na jinou pozemní komunikaci.“

Výsledek odpovědí respondentů dotazníku, kde většina z nich nevedla správnou odpověď mi naznačuje, že s touto problematikou žáci také nepřišli do styku. Je to jistě jeden z mála nedostatků, na které jsem při analýze dotazníku narazil, a který by mohl v silničním provozu dělat cyklistům problémy. Prostějov, přestože se považuje za město cyklistů, má nejméně čtyři křížení stezky pro cyklisty s pozemní komunikací, které není označeno značkou upravující přednost.

## K otázce č.12

Otázka prověřuje znalosti žáků týkající se problematiky řízení provozu světelnými signály.  
Možnosti odpovědí :

- a) stůj
- b) volno
- c) připravit se k jízdě

**Tabulka 24:** Názor žáků městských škol na světelný signál současně svítícího červeného a žlutého světla na semaforu

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	6	8,11	7	9,46	13	<b>17,57</b>
	dívky	7	9,46	3	4,05	10	<b>13,51</b>
b	chlapci	4	5,41	6	8,11	10	<b>13,51</b>
	dívky	5	6,76	4	5,41	9	<b>12,16</b>
c	chlapci	27	36,49	24	32,43	51	<b>68,92</b>
	dívky	25	33,78	30	40,54	55	<b>74,32</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 25:** Názor žáků mimoměstských škol na světelný signál současně svítícího červeného a žlutého světla na semaforu

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	9	12,16	8	10,81	17	<b>22,97</b>
	dívky	10	13,51	11	14,86	21	<b>28,38</b>
b	chlapci	8	10,81	9	12,16	17	<b>22,97</b>
	dívky	6	8,11	7	9,46	13	<b>17,57</b>
c	chlapci	20	27,03	20	27,03	40	<b>54,05</b>
	dívky	21	28,38	19	25,68	40	<b>54,05</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Tato otázka měla prověřit znalosti respondentů o řízení provozu na křižovatkách světelnými signály. Zvolil jsem poněkud složitější příklad a bylo zajímavé, že s touto otázkou měli problémy žáci mimoměstských školních zařízení. Pravděpodobně se jako nedostatek projevíly menší zkušenosti v městském provozu řízeném světelnými signály.



### K otázce č.13

Součástí dopravní výchovy je i informování žáků, jakým způsobem mají reagovat v krizových situacích. Tato otázka zjišťuje postup respondentů při dopravní nehodě, při níž došlo ke zranění některého z účastníků. Možnosti odpovědí :

- a) okamžitě se vzdám z místa dopravní nehody, abych sám (sama) neutrpěl-a újmu
- b) okamžitě oznámím dopravní nehodu na číslo 112 a budu podle svých schopností pomáhat při poskytování první pomoci, až do příjezdu záchranářů
- c) budu postupovat jinak popiš jak .....

**Tabulka 26:** Názor žáků městských škol, jak budou postupovat při dopravní nehodě, při níž dojde ke zranění některého účastníka

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	3	4,05	4	5,41	7	<b>9,46</b>
	dívky	2	2,70	1	1,35	3	<b>4,05</b>
b	chlapci	25	33,78	26	35,14	51	<b>68,92</b>
	dívky	23	31,08	29	39,19	52	<b>70,27</b>
c	chlapci	9	12,16	7	9,46	16	<b>21,62</b>
	dívky	12	16,22	7	9,46	19	<b>25,68</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 27:** Názor žáků mimoměstských škol, jak budou postupovat při dopravní nehodě, při níž dojde ke zranění některého účastníka

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	2	2,70	4	5,41	6	<b>8,11</b>
	dívky	1	1,35	3	4,05	4	<b>5,41</b>
b	chlapci	30	40,54	27	36,49	57	<b>77,03</b>
	dívky	32	43,24	29	39,19	61	<b>82,43</b>
c	chlapci	5	6,76	6	8,11	11	<b>14,86</b>
	dívky	4	5,41	5	6,76	9	<b>12,16</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Z těch respondentů, kteří zvolili polozavřenou variantu odpovědi c), velká část volila ten postup, že budou k dopravní nehodě volat v první řadě policii. I tato odpověď má svou logiku. Já jsem přihlédl při formulaci správné odpovědi b) k integraci všech součástí záchraného systému pod jedním telefonickým kontaktem a to na čísle 112. Domnívám se, že informovanost žáků a fungování tohoto tísňového telefonního čísla je poměrně nízká, možná z důvodu jeho krátkodobého používání v praxi.

## K otázce č.14

Tato otázka je zaměřená na teoretické znalosti žáků při poskytování první pomoci, konkrétně se týká správné frekvence stlačení hrudníku při nepřímé masáži srdce. Možnosti odpovědí:

- a) přibližně 100 stlačení za minutu
- b) přibližně 20 stlačení za minutu
- c) přibližně 50 stlačení za minutu

**Tabulka 28:** Názor žáků městských škol na správnou frekvenci nepřímé masáže srdce

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	17	22,97	18	24,32	34	<b>45,95</b>
	dívky	18	24,32	23	31,08	41	<b>55,41</b>
b	chlapci	15	20,27	13	17,57	29	<b>39,19</b>
	dívky	16	21,62	12	16,22	28	<b>37,84</b>
c	chlapci	5	6,76	6	8,11	11	<b>14,86</b>
	dívky	3	4,05	2	2,70	5	<b>6,76</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 29:** Názor žáků mimoměstských škol na správnou frekvenci nepřímé masáže srdce

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	15	20,27	16	21,62	31	<b>41,89</b>
	dívky	19	25,68	22	29,73	41	<b>55,41</b>
b	chlapci	16	21,62	17	22,97	33	<b>44,59</b>
	dívky	15	20,27	13	17,57	28	<b>37,84</b>
c	chlapci	6	8,11	4	5,41	10	<b>13,51</b>
	dívky	3	4,05	2	2,70	5	<b>6,76</b>
<b>Celkem</b>	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Do výzkumu jsem zařadil i tuto otázku týkající se správného postupu při poskytování první pomoci zraněnému. Pro určení správné odpovědi jsem se snažil vycházet z aktuálních požadavků na správné provádění první pomoci, které jsem konzultoval s MUDr. Miroslavem Peleškou, primářem Anesteziologicko-resuscitačního oddělení krajské nemocnice v Mostě. I u této problematiky je totiž patrný neustálý vývoj a s pokračujícím rozvojem medicínské vědy i u poskytování první pomoci jsou čas od času některé postupy měněny.

## K otázce č. 15

Poslední otázkou s polozavřenou možností odpovědi jsem chtěl zjistit názor respondentů dotazníku na možná nová řešení, která by uvítali při dopravní výchově na školách, nebo zda jsou spokojeni se současným způsobem výuky. Možnosti odpovědí:

- a) ano, popiš jakou změnu bys uvítal-a .....
- b) ne, systém dopravní výchovy ve stávající podobě je vyhovující

**Tabulka 30:** Názor žáků městských škol na možné změny v systému dopravní výchovy ve škole

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	17	22,97	9	12,16	26	<b>35,14</b>
	dívky	14	18,92	10	13,51	24	<b>32,43</b>
b	chlapci	20	27,03	28	37,84	48	<b>64,86</b>
	dívky	23	31,08	27	36,49	50	<b>67,57</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

**Tabulka 31:** Názor žáků mimoměstských škol na možné změny v systému dopravní výchovy ve škole

Odpověď	Pohlaví	5. třída		9. třída		Celkem	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
a	chlapci	15	20,27	8	10,81	23	<b>31,08</b>
	dívky	16	21,62	12	16,22	28	<b>37,84</b>
b	chlapci	22	29,73	29	39,19	51	<b>68,92</b>
	dívky	21	28,38	25	33,78	46	<b>62,16</b>
Celkem	chlapci	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>
	dívky	37	50,00	37	50,00	74	<b>100,00</b>

Ze zhruba třetiny žáků, kteří měli nějaké návrhy na změnu v realizaci dopravní výchovy jako součásti školního vzdělávání, se nejčastěji vyskytly požadavky na více hodin strávených na dopravním hřišti (tento požadavek figuroval zejména u žáků 5. tříd). Dále se žáci dožadovali většího množství besed s policisty, strážníky nebo i lidmi trpějícími následky zranění vzniklými při dopravních nehodách. Objevil se například i požadavek na modernizaci výukových pomůcek používaných při výuce dopravní výchovy, aby byly co možná nejvíce vizualizované a simulovaly i následky dopravních nehod.

## 8.2 Vztahová analýza údajů získaných výzkumem

S ohledem na skutečnost, že máme posoudit významnost rozdílu mezi průměry, jichž dosáhly dvě skupiny v určité oblasti, použijeme **Studentův t-test**. V daném případě budeme zjišťovat, zda existují významné rozdíly mezi vědomostmi žáků 5. tříd základních škol a žáků 9. tříd základních škol v oblasti dopravní výchovy. Vědomosti žáků obou skupin byly měřeny stejným didaktickým testem, v němž bylo možno získat maximálně 9 bodů. Didaktický test byl zadán vzorku náhodně vybraných žáků, v němž bylo 148 respondentů z 5. tříd ZŠ a 148 respondentů z 9. tříd. Žáci 5. tříd ZŠ dosáhli průměrného počtu bodů  $\bar{x}_1 = 6,14$ , žáci 9. tříd ZŠ dosáhli průměrného počtu bodů  $\bar{x}_2 = 6,62$ . Výsledky jednotlivých žáků uvádí tabulka 32 a 33.

**Tabulka 32:** Dosažené výsledky žáků 5. tříd základních škol v testu ze znalostí v oblasti dopravní výchovy

Dosažený počet bodů	Počet žáků, kteří dosáhli uvedeného počtu bodů	Počet bodů dosažený skupinou žáků se stejným počtem bodů
1	1	1
2	1	2
3	5	15
4	17	68
5	27	135
6	25	150
7	43	301
8	25	200
9	4	36
$\Sigma$	<b>148</b>	<b>908</b>

Průměr skupiny žáků 5. tříd základních škol  $\bar{x}_1$  byl vypočítán z podílu celkového počtu dosažených bodů a celkového počtu žáků skupiny.

$$\bar{x}_1 = 908 : 148 = \mathbf{6,14}$$

**Tabulka 33:** Dosažené výsledky žáků 9. tříd základních škol v testu ze znalostí v oblasti dopravní výchovy

Dosažený počet bodů	Počet žáků, kteří dosáhli uvedeného počtu bodů	Počet bodů dosažený skupinou žáků se stejným počtem bodů
1	0	0
2	1	2
3	2	3
4	11	44
5	15	75
6	35	210
7	42	294
8	30	240
9	12	108
$\Sigma$	<b>148</b>	<b>979</b>

Průměr skupiny žáků 9. tříd základních škol  $\bar{x}_2$  byl vypočítán z podílu celkového počtu dosažených bodů a celkového počtu žáků skupiny.

$$\bar{x}_2 = 979 : 148 = \mathbf{6,62}$$

Máme rozhodnout, zda žáci 9. tříd ZŠ dosáhli v testu skutečně lepších výsledků než žáci 5. tříd ZŠ, zda zjištěné rozdíly ve znalostech nejsou náhodné.

**Hypotéza H1: Žáci 9. tříd ZŠ mají lepší vědomosti než žáci 5. tříd ZŠ.**

Nejdříve formulujeme nulovou a alternativní hypotézu.



$H_0$ : Mezi průměrným počtem bodů u žáků 5. tříd ZŠ a průměrným počtem bodů u žáků 9. tříd ZŠ není rozdíl (rozdíl mezi průměry je vysvětlitelný na základě náhodného kolísání výsledků).  $H_A$ : Mezi dosaženým průměrem u žáků 5. tříd ZŠ a dosaženým průměrem u žáků 9. tříd ZŠ je rozdíl.

**Zvolená hladina významnosti je 0,01.**

Vzhledem k počtu žáků v obou skupinách bylo přistoupeno k počítačovému zpracování výsledků ( Microsoft Excel ). Po zadání 148 žáků první skupiny a 148 žáků druhé skupiny s příslušnými dosaženými bodovými hodnotami do pole 1 a 2 byl nastaven t-test, dále nastaveno oboustranné rozdělení ( hodnota 2 ) a dva výběry s různým rozptylem (hodnota 3). Výsledné číslo je tzv. **signifikance**. Je to pravděpodobnost, že neoprávněně odmítneme nulovou hypotézu. Pokud je výsledek **menší než 0,01** – jedná se o statisticky významné rozdíly a my odmítáme nulovou hypotézu. Pokud je výsledek **větší než 0,01** – jedná se statisticky nevýznamné rozdíly a přijímáme nulovou hypotézu. V našem případě je výsledná hodnota **0,00642** menší než 0,01. Znamená to tedy, že **odmítáme nulovou hypotézu a můžeme konstatovat, že mezi průměrným počtem bodů u žáků 5. tříd ZŠ a průměrným počtem bodů u žáků 9. tříd ZŠ jsou statisticky významné rozdíly, které již není možno vysvětlovat působením náhody. Hypotézu H1 tedy přijímáme.** Stupeň jistoty tohoto závěru je přitom 99%

V další části budeme zjišťovat, zda existují významné rozdíly mezi vědomostmi žáků městských základních škol a žáků mimoměstských základních škol (v tomto případě bez rozdílu pohlaví) v oblasti dopravní výchovy. Vědomosti žáků obou skupin byly měřeny stejným didaktickým testem, v němž bylo možno získat maximálně 9 bodů. Didaktický test byl zadán vzorku náhodně vybraných žáků, v němž bylo 148 respondentů z městských ZŠ a 148 respondentů z venkovských ZŠ. Žáci městských ZŠ dosáhli průměrného počtu bodů  $\bar{x}_1 = 6,45$ , žáci venkovských ZŠ dosáhli průměrného počtu bodů  $\bar{x}_2 = 6,31$ . Výsledky jednotlivých žáků uvádí tabulka 34 a 35.

**Tabulka 34:** Dosažené výsledky žáků 5. tříd základních škol v testu ze znalostí v oblasti dopravní výchovy

Dosažený počet bodů	Počet žáků, kteří dosáhli uvedeného počtu bodů	Počet bodů dosažený skupinou žáků se stejným počtem bodů
1	1	1
2	1	2
3	2	6
4	15	60
5	24	120
6	21	126
7	42	294
8	32	256
9	10	90
$\Sigma$	<b>148</b>	<b>955</b>

Průměr skupiny žáků městských základních škol  $\bar{x}_1$  byl vypočítán z podílu celkového počtu dosažených bodů a celkového počtu žáků skupiny.

$$\bar{x}_1 = 955 : 148 = \mathbf{6,45}$$

**Tabulka 35:** Dosažené výsledky žáků 9. tříd základních škol v testu ze znalostí v oblasti dopravní výchovy

Dosažený počet bodů	Počet žáků, kteří dosáhli uvedeného počtu bodů	Počet bodů dosažený skupinou žáků se stejným počtem bodů
1	0	0
2	1	2
3	4	12
4	12	48
5	20	100
6	39	234
7	44	308
8	22	176
9	6	54
$\Sigma$	<b>148</b>	<b>934</b>

Průměr skupiny žáků venkovských základních škol  $\bar{x}_2$  byl vypočítán z podílu celkového počtu dosažených bodů a celkového počtu žáků skupiny.

$$\bar{x}_2 = 934 : 148 = \mathbf{6,31}$$

Máme rozhodnout, zda žáci městských ZŠ dosáhli v testu skutečně lepších výsledků než žáci venkovských ZŠ, zda zjištěné rozdíly ve znalostech nejsou náhodné.

**Hypotéza H2: Žáci městských ZŠ mají lepší vědomosti než žáci venkovských ZŠ.**

Nejdříve formulujeme nulovou a alternativní hypotézu.

$H_0$  : Mezi průměrným počtem bodů u žáků městských ZŠ a průměrným počtem bodů u žáků mimoměstských základních škol není rozdíl.

$H_A$ : Mezi dosaženým průměrem u žáků městských ZŠ a dosaženým průměrem u žáků z venkova je rozdíl.

### **Zvolená hladina významnosti je 0,05.**

Vzhledem k počtu žáků v obou skupinách bylo přistoupeno k počítačovému zpracování výsledků ( Microsoft Excel ). Po zadání 148 žáků první skupiny a 148 žáků druhé skupiny s příslušnými dosaženými bodovými hodnotami do pole 1 a 2 byl nastaven t-test, dále nastaveno oboustranné rozdělení ( hodnota 2 ) a dva výběry s různým rozptylem (hodnota 3 ).

Výsledné číslo je tzv. **signifikance**. Je to pravděpodobnost, že neoprávněně odmítneme nulovou hypotézu. Pokud je výsledek **menší než 0,05** – jedná se o statisticky významné rozdíly, pokud je výsledek **větší než 0,05** – jedná se statisticky nevýznamné rozdíly. V našem případě je výsledná hodnota **0,417474** větší než 0,05. Znamená to tedy, že **přijímáme nulovou hypotézu a můžeme konstatovat, že mezi průměrným počtem bodů u žáků městských ZŠ a průměrným počtem bodů u žáků mimoměstských ZŠ jsou statisticky nevýznamné rozdíly, které je možno vysvětlovat působením náhody. Hypotézu H2 tedy nemůžeme přijmout.** Stupeň jistoty tohoto závěru je 95 % ( pravděpodobnost nesprávného závěru je  $0,05 = 5\%$  ).

## 9 SHRNU TÍ VÝSLEDKU VÝZKUMU

V následující části analýzy výsledků výzkumu, který jsem prováděl, bych se rád zaměřil na zodpovězení otázek, jež jsem si zadal v podobě dílčích cílů.

K bodu 1. Dílčí cíl výzkumu zněl : Jaká je úroveň znalostí žáků 5. a 9. tříd základních škol?

V dotazníku, který jsem vypracoval, jsem volil otázky, které by mohly být použitelné pro dvě věkově odlišné skupiny respondentů a měly by určitou vypovídací hodnotu o úrovni znalostí členů těchto skupin. Protože se opravdu pohybuji v praxi, kde mají být určité znalosti účastníkům provozu na pozemních komunikacích vlastní, tak jsem zvolil i několik otázek s větším stupněm obtížnosti. Spíše než z důvodu, že bych chtěl některé žáky tzv. „nachytat“, aby udělali chybu, jsem byl profesně zvědavý, jak se s odpověďmi vypořádají. Musím zodpovědně posoudit, že některé odpovědi žáků základních škol na složitější otázky (např. odpovědi žáků prostějovských základních škol na otázku č. 8 týkající se osvětlení jízdních kol) vysoce překračují běžné znalosti průměrných účastníků provozu na pozemních komunikacích. Z provedeného výzkumu mám ten pocit, že čas, který je na základních školách věnován problematice dopravní výchovy, opravdu znamená přínos pro žáky všech věkových skupin, na něž je takto pedagogicky působeno. Po analýze výsledků výzkumu, jež jsem provedl, si troufám říci, že znalosti žáků základních škol z problematiky dopravní výchovy jsou na dobré úrovni, i když je patrné, že některým oblastem výuky není zřejmě věnován dostatečný prostor.

K bodu 2. Dílčí cíl výzkumu zněl : Co si žáci základních škol myslí o závažnosti problematiky dopravní výchovy ve škole a její následné realizaci v praxi?

Z přístupu žáků základních škol k vypracování dotazníku i z mnoha odpovědí na otázky, kde byl ponechán prostor pro vyjádření názoru respondentů, jsem usoudil, že téma bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, a s tím spojené téma dopravní výchovy, není na okraji zájmu této skupiny budoucích účastníků provozu na pozemních komunikacích. Ve většině případů jsou tito mladí lidé ochotni a připraveni vstřebávat informace týkající se dané problematiky a mají motivaci rozšiřovat svoje znalosti v tomto oboru. Osobně si myslím, že velmi záleží na osobě editora (vzdělavatele), jenž bude informace z této problematiky žákům přednášet. Možné využití těchto informací, jež žáci získají na teoretických hodinách dopravní

výchovy uplatňovat dále v praxi bude přímo úměrné zkušenostem pedagoga a kvalitě předávaných informací pro praktické využití. K realizování teoretických znalostí do praxe je podle mých zjištění velmi důležité žáky co nejvíce kontaktovat s osobami, které řeší problémy týkající se bezpečnosti dopravy a provozu na pozemních komunikacích jako své povolání - profesionálně a velkým přínosem pro mladou generaci je i setkání s jejich vrstevníky, kteří měli účast na dopravní nehodě a jsou ochotni a schopni přenášet svoje zkušenosti na vrstevníky.

K bodu 3. Dílčí cíl výzkumu zněl : Jak se budou žáci základních škol pravděpodobně chovat v určitých dopravních situacích?

K tomuto dílčímu cíli výzkumu mohu sdělit toliko, že velká většina respondentů, kteří pracovali na dotazníku, vykazovala naprosto bezproblémové známky chování jedinců, kteří nemají problém s dodržováním vyřčených pravidel a i jejich odpovědi v dotazníku byly bez jakékoliv známky budoucích možných problémů. Ale je velkou a neodiskutovatelnou pravdou, že při dopravní nehodě na pozemní komunikaci je více než z 90% případů viníkem těchto nehod lidský faktor. Proto si myslím, že jediná možná odpověď na tuto otázku je, že si všichni přejeme, aby tito dnešní žáci základních škol, až se stanou účastníky provozu na pozemních komunikacích, byli co nejvíce odpovědní k sobě i ke svému okolí. A nutno zřejmě podotknout, že čím více do těchto dětí bude předáno správných znalostí a dovedností týkajících se provozu na pozemních komunikacích, tím více od nich můžeme čekat správného a zodpovědného chování při řešení dopravních situací.

K bodu 4. Dílčí cíl výzkumu zněl : Jaké názory mají žáci základních škol na dopravní výchovu?

Z odpovědí na některé otázky dotazníku lze říci, že žáci základních škol vnímají dopravní výchovu jako plnohodnotnou součást základního vzdělávání, která jim přináší informace, jež ve svém dalším životě upotřebí a jsou pro ně důležité. Někteří z žáků základních škol dokonce považují dopravní výchovu za tolik důležitou, že by z dopravní výchovy rádi měli samostatný předmět. V drtivé většině respondenti dotazníku považovali dopravní výchovu za přínos v jejich vzdělávání a pozitivně hodnotili všechny doprovodné aktivity spojené s dopravní výchovou. Oblíbenou součástí dopravní výchovy je zejména výcvik na dopravním hřišti. Taktéž besedy s různými odborníky na problematiku dopravy, jako jsou policisté, obecní policisté nebo záchranáři jsou pozitivně hodnoceny a považovány za přínos ze strany účastníků těchto akcí.

## 10 NÁVRHY PRO PRAXI

Po podrobném seznámení se s realizací dopravní výchovy na základních školách v naší zemi a poté co jsem prostudoval formální kurikulární dokumenty, které stanoví požadavky na výstupní znalosti a dovednosti, které by měl žák po absolvování základního vzdělávání splňovat a po určitém srovnání s praxí, která funguje v zemích EU, bych rád konstatoval, že způsob, kterým je u nás realizována dopravní výchova je naprosto standardní a odpovídá rozvinuté evropské zemi.

Pro vyšší kvalitu dopravní výchovy v rámci školní vzdělávání by podle mého názoru bylo přínosem podrobněji stanovit a více konkretizovat požadavky na výstupní znalosti a dovednosti žáka. Je určitým nedostatkem, že dopravní výchova je více brána jako náplň kurikula pro první stupeň základního vzdělávání a nejsou kladeny požadavky na žáky na druhém stupni základního vzdělávání. Získané znalosti a dovednosti by se měly dále rozvíjet a získávat v problematice dopravní výchovy nové poznatky. Myslím si, že ještě není zcela doceněna jedinečná příležitost, kterou znamená možnost pozitivně ovlivnit a formovat děti v tomto věku k tomu, aby si uvědomovaly, že s problematikou dopravní výchovy se budou setkávat naprosto běžně v každodenním životě a že získané informace z této problematiky jim nejen mohou život zpříjemnit, ale v některých situacích i zachránit. Jako určitě vysoce hodnotnou a prospěšnou práci je třeba ocenit preventivní činnost na školách, kterou v podobě různých besed, akcí i soutěží pro děti pořádají záchranáři, příslušníci Policie ČR a strážníci obecní policie. I v tomto případě si myslím, že by bylo záslužné zasoustředit se s touto činností i na děti vyšších tříd na druhém stupni základního vzdělávání, protože to je skupina, která se již za poměrně krátkou dobu po ukončení základního vzdělávání stane řidiči a je pro celou společnost žádoucí, aby už od školy měly děti vypěstovaný respekt k dodržování pravidel v provozu na pozemních komunikacích a byly si vědomy nedozírných škod, které jako řidiči mohou způsobit.

Mým návrhem pro zkvalitnění je tedy především potřeba pojmout dopravní výchovu, jako součást celoživotního vzdělávání. To znamená, že dopravní výchova není důležitá jen pro děti na základních školách, kde se učí základním znalostem a dovednostem, ale už od základní školy by jedinci měli vědět, proč je potřeba tato pravidla dodržovat, jaké nebezpečí vyplývá z porušování pravidel účastníky provozu na pozemních komunikacích a hlavně, aby si

uvědomili, že vzdělávání se v této problematice je celoživotní záležitost. To je podle mě ten nejdůležitější úkol, který by měla dopravní výchova na školách mít. Nejen naučit děti základním pravidlům, ale jim i sdělit, že další sebevzdělávání v této oblasti by měly brát jako samozřejmost pro svůj další život. Sdělovat dětem v rámci dopravní výchovy, že i pravidla provozu na pozemních komunikacích mají svůj vývoj a to, co se dnes jako pravidlo naučí, už za pár let může být trochu odlišné a změněné a je na nich, aby tyto změny sledovaly a novinky si osvojovaly.



## ZÁVĚR

Myslím si, že stav dopravní výchovy na našich školách v současné době hodně závisí na osobě pedagogů, kteří tuto problematiku vyučují a také na osobě ředitelů, kteří zodpovídají za úroveň školských vzdělávacích programů. Celkově zhodnoceno jsem nabyl dojmu, že je v oblasti dopravní výchovy na našich školách ještě hodně prostoru pro inovaci a uplatňování nových prvků, které mohou úroveň dopravní výchovy zvýšit.

Pro mě osobně znamenalo psaní této práce přínos pro současné povolání, které vykonávám, protože jsem si upřesnil, jaké prekoncepty můžu očekávat od mladých lidí, kteří si přijdou do naší autoškoly dělat kurz k získání řidičského oprávnění. Hodně se mi rozšířil obzor i studiem a porovnáváním různých přístupů k dopravní výchově v jiných evropských státech.

Musím dodat, že mne toto téma i motivovalo k většímu zájmu o dopravní výchovu na základních školách, protože jsem nabídl ředitelům škol, na kterých jsem prováděl praktický výzkum, že v případě zájmu provedu pro žáky těchto škol besedu z tematiky dopravní výchovy.

## Seznam použité literatury a pramenů

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

HOSKOVEC J., ŠTIKAR J., *Přehled dopravní psychologie: historie, teorie, aplikace*. Praha: Karolinum, 1995. ISBN: 80-7066-981-0

CHRÁSKA, O., *Úvod do výzkumu v pedagogice*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2006. ISBN 80-244-1367-1.

JŮVA, V., *Stručné dějiny pedagogiky*. Brno: Paido 2006, 5. rozšířené vydání. 91 s. ISBN 80-7315-062-X.

JŮVA, V., *Základy pedagogiky pro doplňující pedagogické studium*. Brno: Paido 2006, 1. vydání. ISBN 80-85931-95-8.

MIZEROVÁ, B., *Dávej pozor na auta*. Praha: Nakladatelství Fragment , 2006a. 52 s. ISBN: 80-7200-418-2.

STOJAN, M., *Dopravní výchova ve škole 21. století jako součást péče o zdraví a prevence úrazů. Škola a zdraví 21(1) - 2. díl*. Brno: Paido 2006. ISBN 80-7315-119-7

### Normativně právní akty:

*Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích*

*Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích*

*Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu na pozemních komunikacích*

Milá žákyně, milý záku,

obracím se na Vás s žádostí o vyplnění tohoto dotazníku. Vaše odpovědi mi pomohou při tvorbě mé diplomové práce. Dotazník je anonymní a nepodepisuje se!! Zvolenou odpověď zakroužkuj a nebo uveď svůj názor.

Děkuji za spolupráci

Jaroslav Kalvoda

Název školy: .....

Třída: .....

dívka - chlapec

1. Jaký je Tvůj názor na realizaci dopravní výchovy na škole?

- a) myslím si, že by měla být samostatným předmětem
- b) myslím si, že je zbytečná a čas jí věnovaný by se měl přesunout do jiného předmětu (např. tělocviku)
- c) myslím si, že jí byla věnovaná dostatečná pozornost a nic bych neměnil-a
- d) mám jiný názor a to .....

2. Uveď, co by podle Tvého názoru nemělo chybět při probírání dopravní výchovy?

- a) návštěva dopravního hřiště
- b) beseda s policistou, nebo strážníkem obecní policie
- c) beseda s účastníkem dopravní nehody
- d) beseda s instruktorem autoškoly

3. Bylo dopravní výchově při vyučování věnováno dostatek prostoru?
- a) ano
  - b) ne
  - c) jiný názor .....
4. Kde jsi se dozvěděl-a nejvíce informací z problematiky dopravní výchovy?
- a) doma od rodičů
  - b) ve škole
  - c) na dopravním hřišti
  - d) jinde - uveď kde .....
5. Musí být dítě s tělesnou výškou nižší než 150 cm a tělesnou váhou menší než 36 kg přepravováno v dětské autosedačce?
- a) ano
  - b) ne
  - c) pouze při jízdě po dálnici
6. Jsi cyklistou. Jaká povinnost vyplývá ze značky „Stezka pro cyklisty“?
- a) žádná, značka se týká jen jízdy na motokolech
  - b) musím k jízdě užít takto označenou komunikaci
  - c) můžu užít takto označenou komunikaci, nebo jet při pravém okraji vozovky
7. Do kolika let je povinné užití cyklistické přilby:
- a) do 18 let
  - b) do 15 let
  - c) do 21 let
8. Musí být jízdní kolo vybaveno vepředu bílým světlem a vzadu červeným světlem?
- a) ne
  - b) pouze při jízdě za snížené viditelnosti
  - c) ano, a to vždy

9. Značka „Stůj, dej přednost v jízdě“ znamená povinnost:

- a) vždy zastavím vozidlo na místě odkud mám náležitý rozhled do křižovatky
- b) zpomalím, a pokud po hlavní silnici nejede žádné vozidlo můžu nízkou rychlostí pokračovat v jízdě
- c) zastavím, jenom pokud to uznám za vhodné

10. Na křižovatce, kde přednost v jízdě nevyplývá z dopravní značky „Dej přednost v jízdě“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě“:

- a) se dává přednost vozidlům přijíždějícím zleva
- b) se dává přednost vozidlům přijíždějícím zprava i zleva
- c) se dává přednost vozidlům přijíždějícím zprava

11. Pokud jako cyklista vyjízdim ze stezky pro cyklisty označené příslušnou značkou:

- a) nedávám přednost nikomu
- b) dávám přednost pouze zprava
- c) dávám přednost všem vozidlům

12. Je-li provoz na křižovatce řízen semaforem, znamená současně svítící světlo červené barvy a žluté barvy:

- a) stůj
- b) volno
- c) připravit se k jízdě

13. Stal- a jsi se svědkem dopravní nehody, při níž došlo ke zranění některého z účastníků.

Jak budeš postupovat?

- a) okamžitě se vzdám z místa dopravní nehody, abych sám (sama) neutrpěl-a újmu
- b) okamžitě oznámím dopravní nehodu na číslo 112 a budu podle svých schopností pomáhat při poskytování první pomoci, až do příjezdu záchranářů
- c) budu postupovat jinak popiš jak .....

14. Při správně prováděné nepřímé masáži srdce je frekvence stlačení hrudníku:

- a) přibližně 100 stlačení za minutu
- b) přibližně 20 stlačení za minutu
- c) přibližně 50 stlačení za minutu

15. Uvítali by jste nějakou změnu v systému dopravní výchovy na základních školách?

a) ano, popiš jakou změnu bys uvítal-a .....

b) ne, systém dopravní výchovy ve stávající podobě je vyhovující

## ANOTACE

<b>Jméno a příjmení:</b>	Jaroslav Kalvoda
<b>Katedra:</b>	Ústav pedagogiky a sociálních studií
<b>Vedoucí práce:</b>	RNDr. Evžen Růžička, CSc.
<b>Rok obhajoby:</b>	2010

<b>Název práce:</b>	Dopravní výchova na školách jako předpoklad snižování dopravní nehodovosti
<b>Název v angličtině:</b>	Education of traffic regulations at schools as a precondition of road accidents reduction
<b>Anotace práce:</b>	Tato práce se zabývá dopravní výchovou na školách, historií dopravní výchovy a srovnáním realizace dopravní výchovy u nás s některými státy EU. Obsahuje i praktickou část zjišťující míru znalostí žáků našich škol z problematiky dopravní výchovy.
<b>Klíčová slova:</b>	Dopravní výchova, základní školy, bezpečnost provozu na pozemních komunikacích
<b>Anotace v angličtině:</b>	This work deals with traffic education in schools, the history of traffic education and the comparison of traffic education realization in our country and some European Union countries. This work also comprises a practical chapter where our pupils' amount of knowledge of traffic education problematics is ascertained.
<b>Klíčová slova v angličtině:</b>	Traffic education, primary schools, traffic safety on roads
<b>Přílohy vázané v práci:</b>	Dotazník
<b>Rozsah práce:</b>	95 stran
<b>Jazyk práce:</b>	Čeština

