

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2018-2019

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Ivana Šteffková

**Dopravní výchova jako speciálně pedagogická prevence
úrazovosti žáků na školách**

Praha 2019

Vedoucí bakalářské práce: Doc. PhDr. Miloslav Jůzl, Ph.D.

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED STUDIES

2018-2019

BACHELOR THESIS

Ivana Štefková

**Traffic education as specially pedagogic prevention
accident of students at schools**

Prague 2019

The Bachelor Thesis Work Supervisor: Doc. PhDr. Miloslav Jůzl, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne..... Ivana Štefková

Poděkování

Děkuji Doc. PhDr. Miloslavu Jůzlovi, Ph.D. za odborné vedení a poskytnutí cenných rad a informací při zpracování mé bakalářské práce. Dále bych ráda poděkovala všem respondentům, kteří mi poskytli potřebné informace pro mou bakalářskou práci.

Anotace

Bakalářská práce se zabývá prevencí dopravních nehod u mladistvých. Cílem je zjistit zdroje a míru informovanosti mládeže o rizikovém chování v dopravě a zhodnotit stávající metody prevence. Práce je tvořena teoretickou a praktickou částí. Teoretická část popisuje základní pojmy, legislativu, rizikové faktory ovlivňující dopravu, prevenci rizikového chování, dopravní výchovu na školách a rizikové chování mladistvých. Praktická část vychází z empirického šetření a spolupráce s vybranou střední školou.

Klíčová slova

Doprava, dopravní výchova, legislativa, mladiství, prevence, rizikové faktory, rizikové chování, výuka.

Annotation

The bachelor thesis deal with prevention accident at teenagers. Aim is find sources and peace informedness teenagers about risk behaviour at transport and method prevention. The thesis is divided into two parts – theoretical and practical. In the theoretical part it deals primary terms, legislation, risk factors at transport, prevention risk behaviour, traffic education at schols and risk behaviour teenagers. The practical part is at questionnaire survey at secondary school.

Keywords

Education, legislation, prevention, risk behaviour, risk factors, teenagers, traffic education, transport.

ÚVOD.....	9
TEORETICKÁ ČÁST.....	11
1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ.....	11
1.1 Historie dopravní výchovy.....	12
2 LEGISLATIVA.....	14
3 RIZIKOVÉ FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVU	16
3.1 Alkohol	16
3.2 Návykové látky	16
3.3 Sluchátka na uších, Mobilní telefony	17
3.4 Agresivita.....	17
3.5 In – line bruslaři.....	17
3.6 Železniční přejezdy.....	18
3.7 Přechody pro chodce, podchody, nadchody	18
3.8 Křižovatky	19
4 PREVENCE VE SPECIÁLNÍ PEDAGOGICE.....	21
5 PREVENCE V RÁMCI DOPRAVNÍ VÝCHOVY	23
5.1 Speciální pedagogika a prevence v rámci dopravní výchovy.....	29
6 DOPRAVNÍ VÝCHOVA NA ŠKOLÁCH SE ZAMĚŘENÍM NA ŽÁKA SE SPECIÁLNĚ VZDĚLÁVACÍMI POTŘEBAMI.....	30
6.1 Žák se speciálně vzdělávacími potřebami	30
6.2 Výukové metody.....	31
7 RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ MLADISTVÝCH SE SPECIÁLNĚ VZDĚLÁVACÍMI POTŘEBAMI V DOPRAVNÍCH SITUACÍCH	34
7.1 Chodec	34
7.2 Cyklista	35
7.3 Uživatel dopravních prostředků.....	35
PRAKTICKÁ ČÁST	36
8 VÝZKUM	36
8.1 Vymezení výzkumného cíle.....	36

8.2	Výzkumné otázky a hypotézy	36
8.2.1	Dotazníkové šetření mezi studenty	36
8.2.2	Dotazníkové šetření mezi pedagogy	37
8.2.3	Hypotézy	37
8.3	Charakteristika metodologie výzkumného šetření.....	38
8.4	Interpretace výzkumu	38
8.4.1	Dotazníkové šetření mezi studenty	38
8.4.2	Dotazníkové šetření mezi pedagogy	44
9	SHRNUTÍ	47
	ZÁVĚR	51
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	53
	SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	55
	SEZNAM PŘÍLOH.....	57

ÚVOD

Naše společnost se neustále rozvíjí, zdokonaluje a je stále více uspěchaná. Všechny tyto faktory ovlivňují také dopravu. Je stále více automobilů a lidé je využívají častěji a raději než chůzi, protože jsou pro ně pohodlnější a rychlejší. Neustálý rozvoj neovlivňuje jen dopravní prostředky, ale také kvalitu řízení, kdy se spěchem, stresem a hustou dopravou mohou být oslabené naše reakce, což zvyšuje riziko dopravních nehod.

Doprava představuje organizovanou a záměrně provozovanou činnost, která slouží k přepravě nákladu a osob. Je nepostradatelnou součástí dnešní doby. První kroky vždy směřují ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, pomocí nových pravidel a zákonů bezpečného provozu. Pravidla mají za úkol usměrnit provoz ještě společně s technickým pokrokem a dopravním značením. Bohužel tím stále hlavním a největším nebezpečím na našich silnicích je ještě pořád člověk. Nejenom, že je příčinou nehod, ale zároveň i jejich obětí (Havlík, 2010, s. 9-10).

Teorii bezpečného provozu se každý z nás učí v autoškole. Ale i po jejím absolvování by se měl průběžně vzdělávat, alespoň při novelizaci zákona. Situace však bývá zcela opačná. Proto je nutné ke snížení počtu dopravních nehod učinit vhodná opatření, jako je například osvěta, prevence nebo pravidelné školení řidičů.

Na pozemních komunikacích dochází každý den k vážným dopravním nehodám. Jejich oběťmi jsou velmi často i chodci a cyklisté. Další příčinou dopravních nehod bývá špatný stav vozovek, neodpovídající technický stav vozidla, zdravotní stav řidičů, alkohol a návykové látky, nedodržení pravidel silničního provozu nebo neukázněné chování.

S přihlédnutím na plošnost ohrožení zdraví a života na našich silnicích, je nutné proti tomuto bojovat pomocí preventivních opatření a vzděláváním dětí již od útlého věku, protože i v tomto věku se stávají účastníky provozu. Dalším důležitým obdobím je věk žáků na druhém stupni základní školy, kdy se více rozvíjí rizikové chování a možná nebezpečí (Bártík – Miovský, 2010, s. 32).

V souvislosti s tímto tématem a mladistvými je nutné položit si několik otázek. Jako například: Zná současná mládež preventivní opatření, jak předejít dopravním nehodám? Dokáže tato opatření využít ke své bezpečnosti? Zná rizikové úseky na cestě do školy?

Zná bezpečnostní pravidla při sportech jako je bruslení, skateboard, jízda na kole nebo koloběžce? Vědí jak předcházet nebezpečným situacím? Výjimkou nejsou ani situace, kdy si cyklista či chodec auta nevšimli, protože poslouchali hudbu ve sluchátkách nebo se věnovali mobilnímu telefonu.

Cílem této bakalářské práce je zjistit zdroje a míru informovanosti mládeže o rizikovém chování v dopravě a zhodnotit stávající metody prevence. Bakalářská práce je složena ze dvou částí, teoretické a praktické, které jsou rozděleny na několik kapitol a podkapitol.

Teoretická část je zaměřena na vysvětlení základních pojmů, historie dopravní výchovy a legislativy, souvisejících s tímto tématem. Dále na rizikové faktory ovlivňující dopravu, prevenci rizikového chování účastníků dopravního provozu, dopravní výchovu na školách a rizikové chování mladistvých v dopravních situacích. Praktická část vychází z vlastního výzkumu, který byl realizován pomocí dotazníkového šetření mezi studenty a pedagogy na Střední odborné škole a Středním odborném učilišti v Horšovském Týně.

TEORETICKÁ ČÁST

1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Dopravní výchova představuje systematický propracovaný proces, který se ve školství aplikuje již od útlého věku. Hlavním úkolem je dosažení dopravní ukázněnosti a zajištění správných vztahů mezi účastníky provozu. Děti si musí osvojit reflexy a uvědomit si veškerá možná nebezpečí, aby jim mohla předejít. Získání těchto návyků je dlouhodobý proces a je nutné do tohoto procesu zapojit také rodinu.

V ostatních zemích EU dopravní výchovu zjišťují různými způsoby, kdy jde buď o samostatný předmět, nebo je začleněna do jiných předmětů. U nás je dopravní výchova dost benevolentní, což způsobuje nízkou úroveň dovedností a znalostí u žáků (Límová, 2006, s. 5).

Hlavní cíl dopravní výchovy je člověku podvědomě znám. Hlavní je zabránit dopravní nehodě a zmenšit její následky. Cíleně se tedy působí na všechny účastníky provozu, aby již nedocházelo ke ztrátám na základních životních hodnotách, jako je naše zdravý a lidský život.

Můžeme zde také vymezit základní cíle dopravní výchovy:

- pochopit funkce dopravy jako řízený systém vymezený zákony,
- formování právní a morální odpovědnosti jízdy a chůze v provozu na všech pozemních komunikacích,
- osvojit si zásady bezpečného jednání a chování v provozu podle zákonných norem,
- zvládání techniky jízdy na kole a chůze,
- pochopit význam údržby a technického stavu vozidel pro bezpečnou jízdu,
- zvládání základních taktických prvků jízdy a chůze v provozu na pozemní komunikaci,
- znalost zařízení ovlivňující bezpečnost v provozu a technických podmínek dopravy,
- pochopit význam a roli policistů pro plynutý a bezpečný provoz na pozemní komunikaci,
- osvojit si základní zásady a dovednosti jednání během dopravní nehody (Límová, 2006, s. 8).

Tyto cíle jsou dosažitelné jen s platnou podporou legislativy. V naší republice jde především o zákon č. 13/1997 Sb., tedy Zákon o pozemních komunikacích. Zde je mimo jiné vymezen pojem pozemní komunikace. Rozumíme jím dopravní cestu určenou k použití silničními a jinými vozidly, chodci, pevných zařízení, která jsou nutná pro zajištění užití a jeho bezpečnosti. Můžeme ji rozdělit na několik kategorií, a to dálnici, silnici, místní komunikaci a účelovou komunikaci.

Dalším důležitým prvkem je pojem prevence, který pochází z latinského *praevenire*. Jde o ochranu, předcházení, soubor zdravotních a sociálních opatření, která mají za cíl předejít poškození zdraví, trvalých následků a vzniku nemocí z nich (Petráčková – Kraus, 2000, s. 617).

1.1 HISTORIE DOPRAVNÍ VÝCHOVY

Je nesporné, že by dopravní výchova měla představovat účinný nástroj pro moderní výchovu dítěte. Je to ale úkol především pro pedagogy. V České republice naše školství prošlo v průběhu času několika reformami, ale žádná nedefinovala dopravní výchovu do samostatného předmětu výchovně-vzdělávacího procesu.

V období První republiky se začal rozvíjet motorismus a již od jeho počátků se evidovaly v policejních statistikách dopravní nehody. Bezpečností silničního provozu se tehdy začaly zabírat tři instituce: elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy, Autoklub republiky Československé a Dopravní řád policejního ředitelství v Praze.

Publikování praktických řešení otázek dopravní výchovy se ujal motoristický časopis *Autosport*. K hlavním otázkám patřila nutnost začlenění dopravní výchovy do škol, udělování koncesí autoškol, špatná metodika řídičských zkoušek, problematika duševní způsobilosti k řízení, problematika alkoholu.

V Praze se zřídila psychotechnická laboratoř, kde psycholog a pedagog Josef Váňa vybíral adepty k řízení vozidel veřejné dopravy. Výraznou roli hlavně v propagaci bezpečnosti zde hrál Autoklub, který tak ovlivnil širokou veřejnost.

V roce 1932 se veřejnost mohla poprvé seznámit s dopravně výchovnou problematikou. Národní komitét pro vědeckou organizaci v Praze vyhlásil bezpečnostní týden, který byl spojen s ochranou před požárem a úrazem. V průběhu této akce byly pořádány různé výstavy a přednášky, které se tomuto tématu věnovaly. Zájemci se tak dozvěděli o různých akcích na podporování bezpečnosti na silnicích, byly vystavovány

dopravní značky, které se objevovaly na našich silnicích. Tato akce se setkala s velkým úspěchem a o tři roky později byla v Praze otevřena Výstava dopravní bezpečnosti.

Autoklub začal pořádat kurzy *Hodinky bezpečnosti pro mládež a děti*, s velice názornou výukou a pro děti z venkova byly tyto kurzy vysílány rozhlasem. Zde byl v roce 1935 prvně užit termín dopravní výchova.

V roce 1934 došlo ke schválení „*Podrobných učebních osnov obecných škol pražských*“, kde byly prvky dopravní výchovy zařazeny do vyučovacích předmětů. To můžeme považovat za jakýsi první pokus o systematizaci dopravní výchovy (Límová, 2006, s. 10).

2 LEGISLATIVA

Pravidla a oblasti fungování ve všech oblastech dopravy od materiálních až po zákonné normy. Dlouhodobá a průběžná pozornost je věnována dopravní výchově k odpovědnému jednání, což pomáhá utvářet předpoklady ke snížení četnosti výskytu rizikových situací na silnicích.

Důsledná výchovná činnost může představovat cestu žádoucím směrem, bohužel spousta řidičů je nepolepšitelných a v průběhu svého trestu se dopouštějí nového protiprávního jednání. Právě pro tento okruh řidičů vypracovali psychologové z Centra dopravního výzkumu rehabilitační program REPADO. Obsahuje speciální skupinové techniky a nejrůznější interaktivní přístupy, které mají vzbudit sebereflexi u těchto rizikových řidičů. Například v Rakousku díky tomuto řešení klesla recidiva o téměř 50 %, a to je bezpochyby skvělý výsledek (Centrum dopravního výzkumu, 2018).

Změny zákonů a prováděcích vyhlášek s sebou přinášejí i neustálou potřebu nového metodického výkladu pro správní orgány a policisty. Tyto změny dopadají i na rozhodování soudů a judikaturu. Často mají negativní dopad na osobní postoje některých účastníků silničního provozu k dodržování nových pravidel.

V poslední době došlo ke změně zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Byl zrušen zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Nová legislativa přináší řadu změn a nových pojmů. Upravuje podmínky a zásady odpovědnosti za přestupky, sankce a pravidla pro jejich ukládání. Zákon č. 250/2016 Sb., tyto pravidla mimo jiné upřesňuje (Zákon č. 250/2016 Sb.).

Od 1. listopadu 2015 se také podstatným způsobem změnila dosavadní podoba závěrečných zkoušek pro uchazeče o řidičské oprávnění na motocykl.

Práva a povinnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích jsou upravena zákonem o silničním provozu 361/2000 Sb. Dále stanovuje podmínky k získání a vydání řidičského oprávnění a průkazu. Je zde vymezena působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky, související s provozem na pozemních komunikacích. Zákon byl novelizován zákonem č. 48/2016 Sb. Zákonem se musí řídit všichni účastníci silničního provozu. Dopravní nehody, přestupky a další soudní spory, které souvisejí se silničním provozem, se řeší dle tohoto zákona (Zákon č. 361/2000 Sb.).

Pozemní komunikace, stavbu, podmínky užívání a ochranu upravuje zákon č. 13/1997 Sb. Jsou zde zpracovány povinnosti a práva vlastníků pozemních komunikací a také jejich uživatelů. Upravuje i výkon státní správy příslušných silničních správních úřadů (Zákon č. 13/1997).

Bezpečnostní opatření mají přímou souvislost se statistikami dopravní nehodovosti a zde můžeme pozorovat rozdíly na mezinárodní úrovni. Například ve Finsku již od roku 1975 platí povinné užívání bezpečnostních pásů, byla snížena i nejvyšší povolená rychlost a výrazně se navýšil počet pokut za konzumaci alkoholu za volantem. Toto zapříčinilo pokles smrtelných dopravních nehod téměř o polovinu (Štikař a kol., 2003, s. 215).

Široké spektrum odlišností mají i bodové systémy v evropských zemích. Liší se způsobem evidence bodů, jejich maximálním dosaženým počtem a dalšími specifiky, jako je například odlišný bodový systém pro začínající řidiče. Jako příklad můžeme uvést Lucembursko, kde je maximální limit pro možnou hladinu alkoholu v krvi stanoven na 0,05 %, ale pro osoby mající řidičský průkaz kratší dobu než jsou dva roky, je tato hladina snížena na 0,02 %.

Se systémem třikrát a dost se můžeme setkat v Rakousku, kdy je po třetím opakujícím se přestupku v období dvou let či po jednom závažném přestupku odebrán řidiči jeho řidičský průkaz (Centrum dopravního výzkumu, 2018).

3 RIZIKOVÉ FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVU

Rizikové chování v dopravě můžeme zhodnotit jako jednání, při kterém dochází k dopravním kolizím, úrazům i úmrtím. Denně se můžeme setkat se situacemi, při kterých se účastníci silničního provozu chovají neuváženě, zbrkle, rizikově, zkratkovitě i nejistě. To vše je pro jejich okolí nebezpečné.

Setkáváme se tak s následky dopravních nehod, při kterých byla zjištěna jako příčina konzumace alkoholu, omamných nebo psychotropních látek. Další příčinou mohl být i přehlédnutý chodec, který nebyl dostatečně viděn. Bruslaři, cyklisté nebo chodci vejdou, vběhnou nebo vjedou do vozovky. Nevěnují dostatečnou pozornost provozu a například poslouchají hudbu ve sluchátkách, věnují se psaní nebo čtení zpráv, telefonování.

Takovýmto nehodám lze předejít. Je zde nutné zmínit nejrůznější preventivní programy a prevenci. Je nutné na tyto situace upozorňovat, předcházet jim vhodnou výukou dopravní výchovy. V následujících podkapitolách budou popsány rizikové faktory, se kterými se můžeme setkat.

3.1 ALKOHOL

Konzumace alkoholu ovlivňuje jednání a vnímání, čímž se zvyšuje riziko nehod. Hladina alkoholu v krvi v množství 0,5‰ zvyšuje riziko nehod zhruba jeden a půl krát než bez požití alkoholu. Řidiči s hladinou alkoholu v krvi více než 1,5 ‰ mají zhruba 200 krát vyšší riziko úmrtí za volantem než řidiči střízliví.

V České republice je nulová tolerance alkoholu v krvi. S řidičem pod vlivem alkoholu je zahájeno správní řízení, při kterém ho po uznání viny čeká finanční postih v rozmezí 2 500 – 20 000 Kč, zákaz řízení motorových vozidel na dobu od 6 měsíců až po 1 rok a při překročení hladiny alkoholu 0,3 promile i zapsání bodů do bodového hodnocení řidiče. Přestupky v dopravě jsou definovány zákonem č. 361/2000 Sb.

3.2 NÁVYKOVÉ LÁTKY

K nejčastěji užívaným návykovým látkám zjištěným během silničních kontrol patří marihuana. Návykové látky způsobují euforii, dezintegraci, ovlivňují naše reakce a soustředění, způsobují špatný odhad (Nešpor, 2001, s. 20).

3.3 SLUCHÁTKA NA UŠÍCH, MOBILNÍ TELEFONY

Cyklisté a chodci si své cesty velmi často zpříjemňují poslechem hudby a sluchátky v uších. Bohužel jen hrstka z nich si uvědomuje, že tímto jednáním ohrožují nejen sebe, ale i své okolí. Poslech hudby odvádí jejich pozornost a nesoustředí se na situace kolem sebe, nevěnují pozornost silničnímu provozu.

Mnohdy ani neslyší výstražné signály, kdy kolem může jet vozidlo záchranné složky nebo může jít o výstražné znamení na železničních přejezdech, varovné zvonění tramvají, klakson vozidel nebo motocyklistů.

Bohužel mnoho dopravních nehod bylo způsobeno běžcem, chodcem nebo cyklistou, kteří se zaposlouchali do své hudby. Tímto poslechem je ohroženo nejenom sluchové vnímání, ale také vizuální.

Rizikovým faktorem je i mobilní telefon, kdy naši pozornost věnujeme psaní a čtení zpráv nebo telefonování a nesoustředíme se na provoz na komunikaci.

3.4 AGRESIVITA

I když bývá agrese naší přirozenou součástí, v silničním provozu představuje deviantní a nevhodné chování. Jde o vážný problém a v současnosti bohužel takovýchto řidičů přibývá (Šucha, 2009, s. 35).

K agresivním prvkům patří nepřizpůsobení a nedodržování rychlosti, riskantní předjíždění a nedodržení vzdálenosti mezi vozidly, gestikulace na ostatní řidiče, vyhrožování, verbální útoky, najíždění na pomalejší vozidla, vybrždění, vytlačení vozidla, fyzické napadení (Havlík, 2010, s. 90).

3.5 IN – LINE BRUSLAŘI

In-line bruslaři jsou zákonem č. 361/2000 Sb. bráni jako chodci, z čehož plyne, že řidiči jsou povinni u přechodu pro chodce zastavit a nechat je projet, jako je tomu u přecházení chodců.

Bruslaři jsou povinni pohybovat se na chodnících, v místech kde jsou, ale v případě, že chodník není, tak musí dodržet stejná pravidla jako chodci. Jezdí při levém okraji vozovky a nanejvýš dva vedle sebe. Za sebou jedou v nepřehledných úsecích a v místech se zvýšeným provozem.

Bruslaři nemusejí používat ochrannou helmu. Platí pro ně pravidlo, že na chodnících nesmějí ohrozit a omezit ostatní chodce (Beran, 2014, s. 149).

3.6 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

Železniční přejezd je místem, kde se kříží pozemní komunikace a železnice. Je to místo, kde velmi často dochází k dopravním nehodám, bohužel i smrtelným. Častou příčinou je nerespektování pravidel silničního provozu a vjezd na přejezd. Statistiky nám ukazují neustále se zvyšující počet těchto nehod, což znamená, že řidiči jsou nepočítelní a stále riskují svůj život i životy druhých.

Měli bychom mít na paměti, že vlak má vždy přednost a řidiči mají povinnost dodržovat určitá pravidla na železničním přejezdu.

- 50 metrů před přejezdem a při jeho přejíždění jet maximálně rychlostí 30 km/hod,
- pokud svítí bílé přerušované světlo, smí jet řidič 50 m před přejezdem a při jeho přejíždění rychlostí 50 km/h,
- dobu přejíždění přejezdu nesmí řidič zbytečně prodlužovat,
- řidič nesmí své vozidlo zastavit na přejezdu,
- pokud je u přejezdu značka „Stůj, dej přednost v jízdě!“, musí řidič zastavit, aby dostatečně viděl na trať.

Železniční přejezdy mohou být chráněné a nechráněné.

Chráněný železniční přejezd: je přejezd s výstražným světelným zařízením a závorami. Řidič musí vědět, že pokud svítí červené světlo, nesmí vjíždět na přejezd. Stejně tak u spuštěných závor. Na přejezd se nesmí vjíždět hned po projetí vlaku, kdy ještě svítí červené světlo, a závory se zvedají. Může totiž jet ještě druhý vlak z opačné strany. Závory mohou být rychle znovu spuštěny dolů a poškodit vůz.

Nechráněný železniční přejezd: jsou to přejezdy bez závor, které mohou mít výstražné kříže či světelné zabezpečovací zařízení. Řidiči by na těchto přejezdech měli být obzvláště opatrní. Vždy by měli zastavit a přesvědčit se o jejich bezpečném přjetí.

3.7 PŘECHODY PRO CHODCE, PODCHODY, NADCHODY

Přechody pro chodce neboli zebry, jsou chodcům určeny pro bezpečné přecházení na druhou stranu vozovky. Kromě přechodů se můžeme setkat i s podchody nebo

nadchody. Přechody pro chodce se vyznačují značkou Přechod pro chodce, Nadchod nebo Podchod.

V těchto místech mohou chodci přecházet vozovku jen pomocí těchto přechodů, nadchodů a podchodů. V případě, že na vozovce žádný přechod není, přechází se pouze kolmo. Než chodec vstoupí do vozovky, musí se přesvědčit, že je to bezpečné a neohroží tak svou ani jinou bezpečnost. Rozhlédne se vpravo a vlevo a až poté vstoupí bezpečně do vozovky a co možná nejrychleji ji přejde.

Při přecházení vozovky není dovoleno se zastavovat nebo z jakýchkoliv důvodů se zdržovat. Mohlo by tak dojít k omezení nebo ohrožení řidičů. Chodci nesmějí vstupovat do vozovky před přijíždějící vozidlo. Pokud již chodec na přechodu je, musí ho co možná nejdříve opustit a uvolnit tak průjezd vozidlům.

Chodec musí dát vždy přednost tramvaji a není jim povoleno překovávání zábradlí a jiných překážek na vozovce (Schröter, 2016, s. 228).

3.8 KŘÍŽOVATKY

Průjezd křižovatkou a pravidla s tím spojená jsou popsána v zákoně 361/2000 Sb. K základním pravidlům patří následující:

- policista je všemu nadřazen, popřípadě pak i další osoby uvedené zákonem,
- pokud není přítomen policista, řídíme se světelnými signály,
- pokud není přítomen policista, nejsou světelné signály, řídíme se dopravním značením, které upravuje přednost v jízdě,
- pokud není přítomna ani jedna možnost uvedená výše, řídíme se pravidlem pravé ruky,
- při vjezdu do křižovatky je nutné snížit rychlost, abychom mohli včas zastavit, rozhlédnout se a přesvědčit se tak o bezpečném vjezdu do křižovatky. Při odbočování musíme použít včas směrová světla nebo rukou ukázat směr jízdy na kole.

Světelné křižovatky: velice častým jevem je projíždění vozidla na červenou barvu v místech, kde jsou přechody označeni světelnou signalizací, tedy semaforem. Tím dojde ke spáchání dopravního přestupku, což je trestáno pokutou a zaznamenáním bodů do bodového systému.

Z tohoto důvodu má mnoho křižovatek kamerový systém, díky němuž tyto místa mohou policisté monitorovat. Kamerové systémy usnadňují také vyšetřování dopravních nehod (Minář, 2015, s. 127).

K dalším faktorům můžeme zařadit i technický stav vozidla, nepříznivé počasí, stav pozemních komunikací, ale i osobnost řidiče. Obyčejná únava může ovlivnit naše chování a postřeh a způsobit nehodu. Ani to nejmodernější vozidlo s veškerým možným vybavením nám nezaručí bezpečnost. Jestliže budou řidiči stále vnímat právní normy jako omezení, bude i nadále docházet k dopravním nehodám. Spousta z nás nepovažuje překročení rychlosti o 20 nebo 30 km/h za závažné, a to je špatně.

4 PREVENCE VE SPECIÁLNÍ PEDAGOGICE

Speciální pedagogika představuje jednu z oblastí pedagogiky. Jde o nauku o zákonitostech rozvoje, vzdělávání a výchovy jedinců s postižením, s nejrůznějšími nedostatky smyslovými, tělesnými, rozumovými i s poruchami chování.

Předmětem jsou jedinci, kteří jsou postiženi defektem a jeho společenskými důsledky. Hlavní cílem je pomoci znevýhodněné osobě zařadit se do běžného života. Tohoto lze dosáhnout pedagogickými prostředky – vzděláváním a výchovou. Cíle vycházejí z principů humanismu, tedy z uznávání hodnot svébytnosti každého jedince, a to i takového, který se nějakým způsobem odlišuje od průměrných norem.

Cíle můžeme rozdělit na humanitární, výchovné a ekonomické. Humanitární v sobě nesou právo jedinců na zajištění úplného rozvoje a respektu k jejich osobnosti. Výchovný cíl je realizován právy postižených jedinců na vzdělávání, které zajistí jejich optimální rozvoj. Cíle ekonomické vyjadřují práva postižených na odpovídající pracovní postavení.

Speciální pedagogika se zabývá jedinci smyslově, duševně i tělesně handicapovanými a u jednotlivých handicapů je důležité rozlišit formu, typ, druhy a stupeň postižení. Jednotlivá postižení mohou mít svá specifika, vyžadující jiná řešení, vzdělávání či výchovné působení.

Postižení můžeme tedy rozdělit do dvou skupin:

1. orgánové: dochází ke změně části těla, a to buď anomálním vývojem, onemocněním nebo úrazem.
2. funkční: jedinec nereaguje na podněty.

Podle dalších kritérií můžeme vady rozdělit na celkem devět skupin, podle toho, která část speciální pedagogiky se jim věnuje.

1. tělesné vady – somatopedie – vady zde můžeme rozdělit na pohybové nebo chronické. Řadíme sem například deformace končetin, obrnu a další.
2. vady zrakové – oftalmopedie – můžeme rozeznat vady refrakce, šeroslepost, barvoslepost, tupozrakost, slepotu a šilhavost.
3. vady sluchové – surdopedie – vady dělíme na hluchotu a nedoslýchavost.
4. poruchy a vady řeči – logopedie – patří sem například opožděný vývoj řeči, poruchy tempa a zvuku řeči, vady výslovnosti.

5. mentální postižení – psychopedie – můžeme jej rozdělit na demenci a oligofrenii.
6. poruchy chování – etopedie – můžeme je rozdělit dle stupně společenské závažnosti, a to na disociální, asociální a antisociální chování.
7. psychické poruchy – neurózy, psychopatie, reaktivní stavy a psychózy.
8. kombinované vady – patří sem například pohybové vady s porušením zraku.
9. ostatní vady, které nelze zařadit do předchozích skupin.

U vad lze stanovit také hloubku postižení. Celkem můžeme rozeznat tři stupně, které přecházejí postupně z jednoho do druhého. Pro začlenění do vzdělávacího procesu je důležité nejen druh postižení, ale i jeho stupeň. Z pohledu celkového rozvoje, vzdělávání a výchovy se speciální pedagogika zbývá osobami se speciálními potřebami všech typů postižení a všech věkových kategorií. Z pohledu přístupu k lidem s nějakým handicapem v sobě zahrnuje etiologii, terminologii, prevenci a výchovnou terapii.

Terminologie a etiologie zkoumají biologické faktory. Na této části se nejvíce podílejí lékařské obory společně s dalšími obory, jako je například psychologie nebo sociologie. Tyto závěry jsou pak rozhodující pro charakter výchovy.

Výchovná terapie v sobě zahrnuje speciálně pedagogické metody, zaměřující se na překonání a zmírnění defektivitu. Můžeme ji rozdělit na metody reedukace, kompenzace a rehabilitace.

Metody reedukace jsou zaměřeny na rozvíjení a celkové zlepšení funkcí, které ještě nejsou rozvinuté nebo vymizely, ale i na odstranění nežádoucích důsledků výchovy. Metody kompenzace pomáhají ke zlepšení a zdokonalení výkonnosti zaměřují se na nahrazení chybějících funkcí či na vyrovnání nedostatků. Metody rehabilitace jsou uzpůsobené, modifikované a vzdělávací metody, které se užívají s cílem zmírnit nebo odstranit následky defekce a současně dosáhnout socializace postiženého jedince. Rehabilitace můžeme rozlišit výchovně vzdělávací, léčebné, pracovní, sociální, technickou, právní, psychologickou a ekonomickou.

Prevenci chápeme ve speciální pedagogice jako soubor různých aktivit, které se zaměřují na předcházení ohrožení, postižení nebo narušení jedince, popřípadě na snížení jejich možných následků. Jde o víceoborovou záležitost, například sociální, psychologickou nebo zdravotnickou. Působí hlavně prostřednictvím osvěty, poradenství nebo diagnostiky (Pipeková, 2006, s. 56-64).

5 PREVENCE V RÁMCI DOPRAVNÍ VÝCHOVY

Prevence je podstatnou součástí dopravní výchovy. Řadí se sem i prvky pasivní bezpečnosti, které zde mají své neocenitelné místo, ale i subjekty zastávající důležité role v rámci prevence dopravních nehod.

Prevence představuje velmi účinný způsob, jak zabránit úrazům a zmenšit jejich následky. Jedním z nejúčinnějších prostředků prevence dopravních nehod, který lze využít od raného dětského věku je dopravní výchova.

Primární prevence: směřuje se na celou populaci a cílem je utvořit postoje, názory a ovlivnit chování správným směrem. Řadíme sem užívání prvků pasivní bezpečnosti, snahou je oddělit cyklistickou dopravu od ostatní, výstavba cyklostezek, osvojení si bezpečného chování v dopravě.

Sekundární prevence: cílem je minimalizace následků úrazu. Řadíme sem adekvátní a včasné poskytnutí první pomoci, kvalitní záchranný systém, zvýšení efektivity zdravotných a sociálních služeb.

Terciální prevence: tkví v resocializaci a poradenství osobám, mající trvalé následky po dopravních úrazech (Pokorný, 2003, s. 40).

Dále můžeme prevenci rozlišit také na:

Technologická: jde o vytvoření bezpečného prostředí a snížení rizikových faktorů, jako jsou například retardéry, zábradlí u škol, ostrůvky, bezpečná hřiště.

Zdravotně-výchovná: jedná se o zdůraznění účelu a nutnosti prvků bezpečného chování a pasivně bezpečného chování. Jde například i o poskytnutí první pomoci.

Legislativní: je zaměřena na bezpečný dopravní systém, vyhlášky a zákony, které usměrní nežádoucí chování v dopravě. Zahrnuje povinnost užívání dětských autosedaček, přileb, bezpečnostních pásů.

Dále ji můžeme rozdělit na:

Aktivní: působí na děti a rozvíjí jejich schopnosti poznat riziková místa a situace a předejít jim. Dítě musí pochopit a znát všechny možné následky toho, co se stane, když se nebude v dopravě chovat odpovědně. Aktivní prevence je zaměřena i na praktický nácvik nejrůznějších krizových situací.

Pasivní: jde o vytvoření bezpečného prostředí, kdy se v dopravě osvědčily zpomalovací prahy, zúžení vozovky, ostrůvky na přechodech, zvýraznění přechodů, sítě

cyklistických stezek, oddělení cyklistických a pěších tras od ostatní dopravy (Grivna, 2003, s. 25-30).

K prvkům pasivní bezpečnosti můžeme zařadit reflexní prvky, cyklistickou přilbu nebo zádržné systémy.

U reflexních prvků platí heslo „*Vidět a být viděn*“. Spousta dětí si často myslí, že když ony vidí auto, tak je musí řidič také vidět. Opak je ale pravdou. Řidiči jsou povinni užívat světla i pro denní svícení, a proto jsou vidět vždy a za každého počasí. Oproti tomu chodec je za snížené viditelnosti vidět až na malou vzdálenost, což je velmi často málo pro adekvátní jednání a rychlou reakci řidičů. Vzdálenost, na kterou jsme vidět, se odvíjí od barvy našeho oblečení a reflexních prvků, které na sobě máme. Reflexní prvky nebývají tak finančně nákladné a pomohou nám zachránit život.

Zákon nařizuje osobám, které jsou mladší osmnácti let, používání cyklistické ochranné přilby. Na stále zvyšující se aktuálnost nošení přileb poukazují časté úrazy hlavy u dětí. Proto je dětem potřeba vysvětlit, proč je nutné přilbu nosit a co se vše může stát, když ji nebudou mít. Správná helma musí chránit hlavu, obličej a musí být pevná a lehká. Správnou funkci plní jen v případě, že je správným způsobem nasazena a zapnuta. Neměla by zakrývat uši, abychom správně slyšeli.

Zákon také udává používání dětských autosedaček pro děti do 150 cm a hmotnosti 36 kg. Na našem trhu se můžeme setkat s nejrůznějšími druhy a typy. Vyskytují se tři typy autosedaček pro tři různé skupiny, které jsou dané vahou a věkem dětí. Všude ale platí stejná pravidla, že musejí být pevně a správně připevnění a nikdy se nesmí zapomenout, že autosedačka nesmí být v místě, které je chráněné airbagem (BESIP, 2018).

Do prevence dopravních nehod se zapojují také různé subjekty a projekty. Patří k nim i **Policie České republiky**, jejímž úkolem je soužití veřejnosti, ochrana bezpečí osob, majetku a veřejného pořádku. Kromě celorepublikových a dlouhodobých projektů pořádá také akce, podporující bezpečný pohyb v dopravě a prevenci dopravních nehod, které jsou zaměřeny na žáky prvního stupně základní školy.

Patří sem například *Ajaxův zápisník*, což je preventivní projekt a je určen pro žáky druhých tříd a je realizován do podoby pracovního sešitu. Pomocí psa Ajaxe, se děti seznamují se zásadami bezpečného chování v dopravě a s nebezpečím, kterým mohou být ohroženi. Tento sešit obsahuje celkem deset témat, která jsou v průběhu roku

dětem, rodičům a učitelům zpřístupněna. Policisté poté připravují různé soutěže k jednotlivým tématům a zjistí, co se od psa naučily (Policie, 2018).

Celostátní preventivní dopravně bezpečnostní akcí je, *Zebra se za tebe nerozhledne!*. Policie České republiky ji organizuje dvakrát ročně, jednou na začátku školního roku a podruhé začátkem druhého pololetí. Na tomto programu spolupracuje s BESIP a Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra ČR. Hlavním cílem je připomenutí základních zásad bezpečného pohybu v dopravním provozu při přecházení vozovky (Policie, 2018).

Centrum dopravního výzkumu představuje veřejnou výzkumnou instituci, která je jedinou dopravní vědeckovýzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy. Toto centrum bylo zřízeno roku 1992. Jde o uznávanou a odborně nezávislou organizaci. Její pracovní výsledky jsou přesné a slouží k rozvoji dopravního sektoru. Zabývá se vývojem, výzkumem a expertní činností. Má celosvětovou působnost a můžeme ji rozdělit do tří divizí:

- Divize rozvoje dopravy – ta provádí expertní, servisní a výzkumné činnosti. Poskytuje informační, konzultační a poradenské služby. Utváří dopravní politiku a navrhuje nová řešení problematiky dopravní obsluhy.
- Divize životního prostředí a dopravní infrastruktury – zabývá se řešením výzkumných úkolů, které se zaměřují na racionalizaci návrhů, údržbu, výstavbu a opravu pozemních komunikací mostních objektů a drážních staveb. Dále se zabývá odbornou a výzkumnou činností v oblasti hodnocení dopadu a vlivu dopravy na životní prostředí.
- Divize bezpečnosti dopravního inženýrství – tato divize v sobě zahrnuje řadu odborných oblastí, kde hlavním prvkem je bezpečnost dopravy. Odborný tým je tvořen dopravními inženýry, psychology, sociology, urbanisty i pedagogy, což umožňuje multidisciplinární přístup pro řešení úkolů.

Dopravní výchovou a vzděláváním se nejvíce zabývá divize bezpečnosti a dopravního inženýrství. V oblasti humanitních věd řeší nejvíce problematiku psychologie, sociologie, vzdělávání a výchovy v dopravě. Zabývá se i výzkumem oblastí rizikového chování mládeže a dětí, s tím související prevencí, vnímáním rizikových faktorů a chováním určitých skupin. Poté jsou navrhovány metodické

a didaktické materiály, náměty pro začlenění dopravní výchovy do školního vzdělávání, edukativní a didaktické hry nebo osvětové materiály.

Celá problematika vzdělávání je zde řešena komplexně. Odborníci pro pedagogy a nepedagogické pracovníky realizují nejrůznější vzdělávací programy, které se zaměřují na integraci prvků dopravy do projektové, blokové i standardní výuky. Není zde zapomenuto ani na problematiku autoškol.

Prevenčí v dopravě, se zabývá také **BESIP** (Bezpečnost silničního provozu), který vznikl v roce 1967, jako reakce na zvyšující se prodej automobilů fyzickým osobám, s čímž se zvyšoval i počet dopravních nehod. BESIP je nabytím zákona 361/2000 Sb., útvarem Ministerstva dopravy a spolupracuje i s národním programem „Zdraví 21“.

BESIP je také tvůrcem aktuálních a minulých strategií vlády, týkajících se bezpečného silničního provozu.

Patří sem:

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu: Nejnovější verze je platná pro období 2011-2020 a její hlavní cíl, je do roku 2020 snížit počet těžce zraněných a usmrcených osob v dopravě.

Národní akční plán prevence dětských úrazů: Cílem je zamezit narůstání výskytu úrazů a snížit dětskou úmrtnost vlivem úrazů. Mělo by dojít ke zvýšení ochrany dětí v dopravě, za pomoci nejrůznějších mediálních kampaní a efektivních metod dopravní výuky. Dalším úkolem je zvýšit právní povědomí chodců i cyklistů, dále zlepšit chování účastníků v dopravě po nehodě, zvýšit používání bezpečnostních pásů a podpořit ohleduplné chování všech účastníků v dopravním provozu.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR na léta 2013-2020: Cílem této strategie je popularizace kola jako rovnocenného a přirozeného dopravního prostředku, který má kladný vliv na dopravní situaci, zvyšuje zdraví a kvalitu života obyvatel a snižuje znečištění životního prostředí. Jedním z cílů v tomto dokumentu je i zvýšení bezpečnosti v cyklistické dopravě. Bezpečnost cyklistů je podporována také *Nadací Partnerství*, a to projekty *Na zelenou-bezpečně do školy* či *Cesty městy*. Díky těmto konceptům by mělo dojít ke změnám v chování cyklistů. Upozorňují i na potřebu dopravní výchovy a do popředí staví úlohu bezpečného pohybu v silničním provozu. Dopravní výchova by se tak měla stát součástí celoživotního vzdělávání.

BESIP je také autorem několika publikací, učebnic a edukačních materiálů k výuce dopravní výchovy na školách. Pomáhá i s realizací dopravních hřišť po celé naší republice a organizuje dopravní soutěže, pořádá celostátní kampaně, celorepublikové soutěže a projekty, organizuje dopravní výchovu, to vše na podporu dopravní bezpečnosti.

Výcviky na dopravních hřištích probíhají po celé České republice. Metodika se řídí podle Tematického plánu a zaměřuje se především na žáky 4. a 5. třídy základních škol. Je složen z teoretické a praktické části a ukončen zkouškou. Žáci jsou seznámeni s pravidly silničního provozu, dopravními značkami a signály. Praktická část slouží k osvojení návyků.

Výcvik na dopravním hřišti představuje velice účinnou formu výuky, které poskytuje prostředí podobající se skutečné situaci v silničním provozu. Zde se děti mohou bezpečnou formou seznámit s rolí chodce i cyklisty.

Vidíme se?: Tato kampaň BESIPu vycházela se statistik úmrtnosti chodců a cyklistů, kteří byli špatně vidět. Cílem bylo naučit používat chodce a cyklisty reflexní prvky.

Děláš to taky!: Tato kampaň poukazuje na špatné příklady rodičů a varuje tak před nezodpovědným chováním, protože jsou jím ohroženy děti. Ty totiž přejímají jak dobré tak špatné vzorce chování. Jedná se například o přecházení mimo přechod, nepoužívání přílby nebo reflexních prvků, chůzi na červenou.

Dopravní soutěž mladých cyklistů: Rada vlády a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ji každoročně vyhlašuje ve spolupráci s policií, Červeným křížem a dalšími. Je určena pro žáky od 10 do 16 let a dělena do dvou kategorií. Cílem je vzbudit zájem o dopravní výchovu a prohloubit dovednosti a znalosti žáků, vést je k bezpečnému pohybování a chování v silničním provozu a snížit tak dopravní nehody u dětí.

Projekt Bezpečná cesta do školy: V roce 2004 vydalo Centrum dopravního výzkumu projekt *Bezpečná cesta do školy*. Hlavním cílem je naučit děti bezpečnému pohybu v dopravě, orientaci v dopravním prostředí, umět rozeznat nebezpečné situace a místa, předvídat a myslet. Zásadním úkolem bylo zmapovat okolí školy a cesty do školy, a to jak z hlediska dopravního, ale i stavebního a určit riziková místa a vybrat nejbezpečnější cestu.

Projekt Krok za krokem na cestě do školy: Jedná se o projekt, který navazuje na projekt *Bezpečná cesta do školy*. Snaží se o zmapování cesty do školy z pohledu dětského vnímání. Důsledkem toho by mělo dítě lépe pochopit možná nebezpečí a rizikové úseky a situace.

Výše byla zmíněna **Nadace Partnerství**, která se řadí k největším českým environmentálním nadacím, které se pokouší o zlepšení životních podmínek a pečují o naše životní prostředí. Poskytuje odborné služby, uděluje granty, vzdělává širokou veřejnost. K tématům, kterým se věnuje, patří zklidnění dopravy a bezpečná cesta do školy, cykloturistika a pěší doprava turistika.

Na zelenou – bezpečné cesty do školy: Cílem tohoto projektu je zvýšení počtu dětí, které do školy přicházejí pěšky nebo na kole a zvýšit jejich bezpečnost v dopravním prostředí. To však obnáší rozvíjení jejich vědomostí o pravidlech silničního provozu a praktických dovedností.

Cesty městy: Jedná se o každoroční soutěž, s cílem zklidnění dopravy s přihlédnutím na bezpečnost cyklistů a chodců. Dále pak zajištění problému s pěší a cyklistickou dopravou v určitých městech a jejich šetrné řešení.

Soutěže a projekty podporující dopravní výchovu:

VZPoura úrazům: Jedná se o projekt Všeobecné zdravotní pojišťovny a cílem je preventivní působení na děti a snížení rizika a počtů úrazů a nehod dětí. Tento projekt vznikl, jako alarmující reakce na statistiky dětských nehod. Pracovníci VZP dochází do škol a zpřístupňují dětem problematiku nehod a úrazů. Upozorňují na rizika nejrůznějších situací a vysvětlují vhodné způsoby jak předejít rizikovým situacím. Nosí s sebou i nejrůznější edukační materiály, a to jak pro žáky, tak i pro vyučující.

Na kole jen s přilbou: Jedná se o celostátní kampaň, která spolupracuje s různými neziskovými organizacemi. Cílem je preventivní působení a snížení počtu zraněných či usmrcených cyklistů. Kromě dospělých cyklistů se zaměřuje i na bezpečí dětských cyklistů. Apeluje zde i na rodiče, jak vybrat vhodnou přilbu pro jejich děti.

The EuropeanTraffic Education Contest: Hlavním úkolem je podpora klubů, které se věnují bezpečné doprava a napomáhají ke snížení dopravních nehod. Cílem soutěže je podporovat dopravní výchovu ve všech zemích, které jsou do této akce zapojeny. Soutěž je složena z teoretických a praktických částí (BESIP, 2018).

5.1 SPECIÁLNÍ PEDAGOGIKA A PREVENCE V RÁMCI DOPRAVNÍ VÝCHOVY

Při práci se žáky se speciálně vzdělávacími potřebami je nutná spolupráce školy, žáka, rodičů a školských poradenských zařízení. Ve škole jde hlavně o spolupráci třídních pedagogů, asistentů pedagoga, dalších vyučujících, výchovných poradců a celého vedení školy.

Žáci se na základní škole mohou seznámit s dopravní výchovou již na prvním stupni a to v rámci předmětů Prvouka a Vlastivěda. S problematikou týkající se dopravní výchovy se mohou setkat v různých vzdělávacích okruzích.

Na základní škole má dopravní výchova své nezastupitelné postavení. Hlavně proto, že nejvíce ohroženou skupinou účastníků provozu jsou právě děti. V současnosti se v dopravě setkáváme s dětmi, pohybujícími se na malých koloběžkách, kolečkových bruslích, na kolech nebo skateboardech. Proto je nezbytné je včas seznámit s možnými riziky a pravidly.

V rámci dopravní výchovy se žáci seznamují s chováním chodce a pravidly silničního provozu. Cílem je připravit děti na bezpečný, samostatný pohyb v dopravě. Zajistit, aby měly potřebné návyky a znalosti, které jsou nutné pro bezpečný pohyb v dopravním prostředí. Dalšími cíli dopravní výchovy jsou bezpečné chování dětí, zodpovědnost a ohleduplnost, předvídání rizik, vhodné jednání, utváření a získávání správných návyků i do budoucna, seznámení s první pomocí, naučit se vážit si lidského života, rozvoj etického vnímání a zvládnutí emocí.

Během výuky si osvojí pravidla pro chodce a pro cyklisty, vybavení jízdního kola a jeho údržbu, základní dopravní značky, testy z vyhlášky, světelnou signalizaci, modelové situace a nacvičení různých dopravních situací, jízdu zručnosti, důležitá telefonní čísla, první pomoc při nehodách a znalosti o dopravě a životním prostředí.

Žáci se naučí znát a respektovat základní pravidla a výuka akceptuje a respektuje individuální schopnosti a možnosti každého žáka. Výuka by se měla začlenit do každodenních činností, kdy je pro nácvik vhodné použít i nejmenší příležitosti jako jsou například vycházky, pobyt na hřišti, výlety, volnočasové aktivity, exkurze. Vhodné jsou také nejrůznější projekty a projektové dny. Zásadní je také názorná výuka a prožitkové učení.

6 DOPRAVNÍ VÝCHOVA NA ŠKOLÁCH SE ZAMĚŘENÍM NA ŽÁKA SE SPECIÁLNĚ VZDĚLÁVACÍMI POTŘEBAMI

V našem československém školství se dopravní výchově věnovala značná pozornost. Nebyla sice vyučována jako samostatný předmět, ale byla začleněna do ostatních předmětů jako prvouka, přírodopis, zeměpis nebo pracovní činnosti.

6.1 ŽÁK SE SPECIÁLNĚ VZDĚLÁVACÍMI POTŘEBAMI

Žák se speciálně vzdělávacími potřebami je jedinec, který potřebuje různá podpůrná opatření k naplnění vzdělávacích možností a uplatnění svých práv. Jde o úpravy ve školských a vzdělávacích službách, které odpovídají kulturnímu prostředí, zdravotnímu stavu a dalším životním podmínkám žáka.

Jakékoliv postižení má vliv na osobnost dítěte a vytváří určitou specifickou sociální situaci. Postižení, která jsou trvalá, mění životní situace a ovlivňují vývoj jedince. Současně mění i chování a postoje ostatních lidí.

Dítě má jinou pozici v rodině a odlišnou výchovu oproti svým sourozencům. Je závislejší a rodiče se mu snaží život co možná nejvíce ulehčit, pomoci mu, což může v některých případech směřovat k ještě větší závislosti a nesamostatnosti.

Příchod do školy je pro takovéto dítě důležitý vývojový mezník, který bývá spojen s novou zátěžovou situací, kdy dochází ke konfrontaci s jeho vrstevníky. Postupně začíná chápat svou odlišnost.

Školský zákon žáky se speciálními vzdělávacími potřebami definuje jako:

- žáci se zdravotním postižením, tedy s mentálním, tělesným, sluchovým nebo zrakovým postižením, s vadou řeči, s autismem, vývojovými poruchami učení či chování.
- žáci zdravotně znevýhodnění důsledkem zdravotního oslabení, lehčí zdravotní poruchy nebo dlouhodobé nemoci, která vede k poruchám chování nebo učení a vyžaduje zohlednění při vzdělávání.
- žáci mající sociální znevýhodnění, například rodinné prostředí s nízkým sociálně kulturním prostředím, nařízenou ústavní výchovou či uloženou ochrannou

výchovou, ohrožení sociálně patologickými jevy, postavení azylanta, účastník řízení o udělení mezinárodní ochrany na našem území.

Žáci se vzdělávají podle Školního vzdělávacího programu a Rámcově vzdělávacího programu. Žákům je nutné zajistit podmínky pro vzdělávání tak, aby jejich edukace byla co možná nejefektivnější a byly respektovány jejich možnosti a potřeby. Každý žák je totiž individuální osobností a má své odlišné potíže a projevy, proto je nutné přizpůsobit podmínky pro vzdělávání každému na míru.

6.2 VÝUKOVÉ METODY

Roku 2004 byla do vzdělávání zákonem č. 561/2004 Sb. zavedeny tzv. RVP – rámcové vzdělávací programy. Ty tvoří obecně závazný rámec k tvorbě školních vzdělávacích programů. V roce 2013 pak došlo k jejich úpravě, například na 1. stupni byla oblast *Člověk a jeho zdraví*, kde je věnována pozornost krizovým situacím, osobnímu bezpečí, bezpečnému chování v silničním provozu, přecházení, dopravním značkám, rizikovým situacím v dopravě a dopravních prostředcích.

Na 2. stupni to byla *Výchova ke zdraví*, která se věnovala rizikům ohrožujícím zdraví a prevenci, jako například ochraně zdraví při různých činnostech, bezpečnosti v dopravě, rizikům silniční a železniční dopravy, účastníkům silničního provozu, postupům při dopravní nehodě.

Možnosti pedagogů jsou do jisté míry omezené. Pedagog působí přímo a formálně. Dopravní znalosti, které jsou doplněny o správné chování již od dětství, utvářejí základní stavební pilíře pro další vývoj dětí jako účastníků provozu. Na tyto základy poté navazují autoškoly (MŠMT, 2018).

Povinný školní rámec dopravní výchovy můžeme doplnit i o aktivity mimo školu, i když v mnoha případech je škola jejich iniciátorem. Možnost praktické výuky se nabízí v podobě dopravních hřišť, která představují ideální místo pro rozvíjení správných návyků pohybu v dopravním provozu. Zábavnou formou se zde děti učí teoretickým základům a osvojují si správné návyky, což napomáhá jejich pohybu v pozdějších reálných situacích (BESIP, 2018).

U středoškolské mládeže se předpokládá již nějaká předchozí znalost. Již absolvovali praktická cvičení na dopravním hřišti, ovládají základní dopravní značení, ovládají pravidla chování na pozemních komunikacích. Dostávají se do věku, kdy podle zákona mohou získat řidičský průkaz určité skupiny.

U nás si střední školy utvářejí svůj vlastní školní vzdělávací plán dopravní výchovy. Pokud je ale získání řidičského oprávnění součástí vzdělávacího oboru, tak je zde zajištěna dopravní výchova jak v teoretické, tak praktické rovině. Jinak je integrována do ostatních předmětů. Dopravní výchova může být také realizována prostřednictvím různých exkurzí, klubů a besed.

To, že se dopravní výchova zařazuje i na vyšších vzdělávacích stupních, má své opodstatnění a důležitost. Děti a mládež jsou seznámeni s dopravními značkami a pravidly a nesmí se opomenout ani na psychologické aspekty, jako je rozlišování, reakce, zraková a sluchová analýza, ohleduplnost, předvídanost, schopnost ovládat se.

Především jde o to, zajistit:

- kvalifikovaný subjekt pro výchovně vzdělávací proces,
- výchovně vzdělávací obsahy a cíle dopravní výchovy,
- vhodné a dostatečné materiály,
- zpětnou kontrolu dosažených cílů (Heinrichová, 2008, s. 5).

Konkrétní utvořené vzdělávací plány musejí respektovat obecné cíle, které jsou již dobře zformulované, například organizací BESIP:

- pochopit dopravní provoz jako řízení systém s určitými právními předpisy a zákonnými normami a ustanoveními,
- uvědomit si právní a morální odpovědnost chování,
- uvědoměle uplatnit zásady bezpečného a účelného chování, přispívat k bezpečnému provozu,
- přivolat a poskytnout první pomoc při dopravní nehodě,
- znát nebezpečné důsledky konzumace alkoholu, léků a návykových látek,
- znát vlivy dopravy na životní prostředí,
- znát zásady pro předcházení dopravních nehod,
- naučit se ovládat řízení malého motocyklu,
- mít odpovědnost za řízení vozidla (BESIP, 2018).

Jestliže již škola sestavila plán dopravní výchovy a pokud akceptuje všechny stanovené podmínky, je ještě nutné upřesnit to, jaké použije prostředky k naplnění tohoto plánu. Prostředky jsou formy a metody práce. Vhodnými metodami může být verbální prezentace, dramatizace, simulace, skupinová práce, pedagogické hry, diskuse, praktický terénní výcvik v exteriéru školy a reálném provozu.

Heinrichová (2012, s. 2-3) přichází s didaktickou metodou *Gestalt*, která má u žáků rozvinout sebeuvědomění při rozhodovacích procesech. Základem je práce s příběhem, který navazuje na prožitkovou metodu.

Další metodiky školských vzdělávacích projektů doporučují k rozvíjení využívat žákovské projekty, které by vždy měly mít praktický smysl a daný reálný cíl. Mají podporovat samostatnost a spolupráci žáků. BESIP ještě také doporučuje například kampaně, kde je angažovaný i učitel. Za určitou metodu dopravní výchovy můžeme považovat i proces získání řidičského oprávnění, protože žák musí projít řadou výukových modulů.

7 RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ MLADISTVÝCH SE SPECIÁLNĚ VZDĚLÁVACÍMI POTŘEBAMI V DOPRAVNÍCH SITUACÍCH

Za rizikové chování může označit takové, které vede k dopravním kolizím a následně k možným úrazům a úmrtím. Můžeme je rozdělit z hlediska druhu rizikového chování:

- způsobené pod vlivem návykových látek,
- způsobené nedostatečnou znalostí dopravních předpisů,
- způsobené nedostatečným uvědomováním si možného nebezpečí a nepozorností,
- způsobené osobní charakteristikou – touha po vzrušujícím zážitku nebo agresivity.

Za rizikové chování lze považovat také:

- telefonování,
- poslech hudby,
- psaní SMS zpráv,
- focení „selfies“.

Za účastníka v silničním provozu je považován každý, kdo se přímo zúčastní provozu na pozemní komunikaci. Každý je zde povinen chovat se ukázněně a ohleduplně, svým jednáním nesmí ohrozit zdraví, život a majetek ostatních osob ani svůj vlastní. Nesmí poškodit životní prostředí a ohrozit život zvířat. Chování by měl přizpůsobit dopravně technickému a stavebnímu stavu pozemních komunikací, povětrnostním situacím, svému zdravotnímu stavu a schopnostem.

Musí se řídit světelnými a akustickými signály, dopravními zařízeními, dopravním značením a zařízením pro dopravní informace (Minář, 2015, s. 49).

7.1 CHODEC

Chodec je účastníkem silničního provozu. Za chodce je považována i osoba, která vede dětský kočárek, invalidní vozík nebo ruční vozík o šířce maximálně do 600 mm. Chodcem je dále i osoba na invalidním vozíku, kolečkových bruslích, vedoucí psa, jízdní kolo nebo motocykl o objemu do 50 cm³.

Chodci jsou povinni řídit se a dodržovat pravidla silničního provozu a využívat chodník. Tam, kde chodníky nejsou, pohybují se při levém okraji vozovky. Nesmí ale ohrozit řidiče a cyklisty. Při přecházení musejí využít přechody pro chodce. Tam, kde přechody nejsou, přecházejí na viditelném místě, a ne na špatně viditelných, v zatáčkách nebo kritických úsecích. Před vstupem do vozovky se musejí rozhlédnout.

7.2 CYKLISTA

Cyklistou je osoba, která jede na jízdním kole. Bohužel v mnoha případech jsou účastníky dopravních nehod, proto pro ně byly zavedeny různé bezpečnostní opatření, jako cyklistická přilba nebo reflexní prvky (Minář, 2015, s. 47).

V současnosti vznikají stále nové a nové cyklostezky. Na kole může jet jedna osoba, pokud tedy kolo není vybaveno sedačkou pro přepravu dítěte. Při jízdě se cyklista nesmí držet vozidla, ani jiného kola a nesmí mít v ruce žádný předmět, který by mu znemožnil držení řídicích. Během jízdy nesmí vést žádné zvíře nebo vozík. Je povinen držet se řídicích a nohy mít na šlapadlech (Beran, 2014, s. 148).

Málokdo o tom ví, ale pro cyklisty bylo vytvořeno tzv. cyklistické desatero:

1. Dbejte na stav svého kola a jeho výbavu
2. Snažte se být viděni a vidět
3. Vyhýbejte se omamným látkám a alkoholu
4. Vydávejte se jen na cesty, které zvládnete
5. Buďte předvídaví a ohleduplní
6. Komunikujte s okolím
7. Jezděte s rozestupy a při pravém okraji
8. Pozor na mrtvé úhly
9. Kolo s rozmyslem zamykejte
10. Nahlaste kolizi se zraněním (BESIP, 2018)

7.3 UŽIVATEL DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ

Řidič je účastníkem silničního provozu a může řídit nemotorové nebo motorové vozidlo, tramvaj nebo jet na zvířeti. V dopravě jim patří prvotní místo v počtu účastníků. Musejí ovládat řízení a předpisy o provozu. Motorové vozidlo může řídit osoba, držící řidičské oprávnění příslušné skupiny (Minář, 2015, s. 47).

PRAKTICKÁ ČÁST

8 VÝZKUM

Tato část bakalářské práce je zaměřena na vlastní průzkum, který bude zaměřen na rizikové chování u mladistvých v dopravním prostředí, na ověření jejich znalostí a vnímání rizikových faktorů. Průzkum je orientovaný na žáky střední školy, ale i na pedagogy. U žáků slouží k ověření znalostí v rámci dopravní výchovy, rizikových faktorů a jejich možných následků. Průzkum zaměřený na pedagogy mapuje názor na současný stav dopravní výchovy na střední škole.

Mnou provedený výzkum se uskutečnil na Střední odborné škole a středním odborném učilišti v Horšovském Týně.

8.1 Vymezení výzkumného cíle

Jak bylo uvedeno v úvodu, cílem této bakalářské práce je zjistit zdroje a míru informovanosti mládeže o rizikovém chování v dopravě a zhodnotit stávající metody prevence.

Bude ověřena znalost rizikových faktorů při vzniku dopravních nehod. Dále pak budou popsány postoje žáků k rizikovému chování v dopravě a zjištěny prvky dopravní výchovy ve vzdělávacích programech.

U dotazníkového šetření mezi pedagogy bude proveden průzkum jejich postojů a názorů k dopravní výchově na škole. Cílem bude popsat názor pedagogů na význam dopravní výchovy a ověřit jejich znalosti o vhodných tématech a dovednostech k zařazení do výuky.

8.2 Výzkumné otázky a hypotézy

V této bakalářské práci bylo stanoveno několik výzkumných otázek a hypotéz pro ověření našeho průzkumu. Protože výzkum je zaměřen na studenty i pedagogy, jsou pro každou skupinu zvlášť vymezeny výzkumné otázky a hypotézy.

8.2.1 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ MEZI STUDENTY

Výzkumné otázky:

Jaká je znalost žáků střední školy o rizikových faktorech v dopravě?

Jakou mají žáci znalost o vlivu rizikových faktorů na dopravní nehody a jejich následky?

Co žáci považují za nejrizikovější faktor pro vznik dopravních nehod?

V jakém vyučovacím předmětu se žáci učí dopravní výchově?

Hypotézy:

Žáci nemají znalosti o možných rizikových faktorech vzniku dopravních nehod s následky na zdraví a život.

Žáci nedodržení rychlosti nepovažují za rizikový faktor pro vznik dopravních nehod.

Žáci se chovají v dopravním prostředí riskantně.

Své chování žáci nepovažují za rizikové.

8.2.2 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ MEZI PEDAGOGY

Výzkumné otázky:

Jaký je postoj pedagogů k významu dopravní výchovy?

Jaké jsou znalosti pedagogů o prvcích dopravní výchovy a souvisejících tématech u vzdělávacích programů?

Jaká je míra využití prvků dopravní výchovy ve výukových předmětech?

Jaká je míra zkušeností pedagogů s agresivitou studentů?

Hypotézy:

Pedagogové znají vhodná témata dopravní výchovy, ale neumějí je začlenit do výuky.

Pedagogové si uvědomují potřebu a důležitost dopravní výchovy, přesto ji do výuky nezařazují.

8.2.3 HYPOTÉZY

Žáci:

Hypotéza č. 1: Žáci nemají znalosti o možných rizikových faktorech vzniku dopravních nehod s následky na zdraví a život.

Hypotéza č. 2: Žáci nedodržení rychlosti nepovažují za rizikový faktor pro vznik dopravních nehod.

Hypotéza č. 3: Žáci se chovají v dopravním prostředí riskantně.

Hypotéza č. 4: Své chování žáci nepovažují za rizikové.

Pedagogové:

Hypotéza č. 1: Pedagogové znají vhodná témata dopravní výchovy, ale neumějí je začlenit do výuky.

Hypotéza č. 2: Pedagogové si uvědomují potřebu a důležitost dopravní výchovy, přesto ji do výuky nezařazují.

8.3 CHARAKTERISTIKA METODOLOGIE VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ

Vlastní výzkum byl realizován metodou dotazníkového šetření, kde byly použity otevřené i uzavřené otázky. Výzkumný vzorek byl tvořen žáky Střední odborné školy a středního odborného učiliště v Horšovském Týně. Výzkumu se zúčastnilo 110 studentek a 127 studentů, ve věkovém rozmezí 15-22 let.

Druhý výzkumný vzorek tvořili pedagogové Střední odborné školy a středního odborného učiliště v Horšovském Týně. Výzkumu se zúčastnilo celkem 53 respondentů, 27 žen a 26 mužů.

8.4 INTERPRETACE VÝZKUMU

V této části bakalářské práce a v následujících odstavcích budou zhodnoceny zodpovězené otázky z dotazníkového šetření. Celé znění dotazníků je uvedeno v příloze.

8.4.1 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ MEZI STUDENTY

Jaký vliv má užití marihuany na chování účastníka v silničním provozu?

	Prodloužení reakčního času	Přecenění schopností	Halucinace	Změny v chování	Chování neovlivňuje	Bez odpovědi
Chlapci	54 %	19 %	18 %	6 %	2 %	1 %
Dívky	32 %	28 %	31 %	6 %	3 %	

Tabulka 1: Vliv užití marihuany na chování.

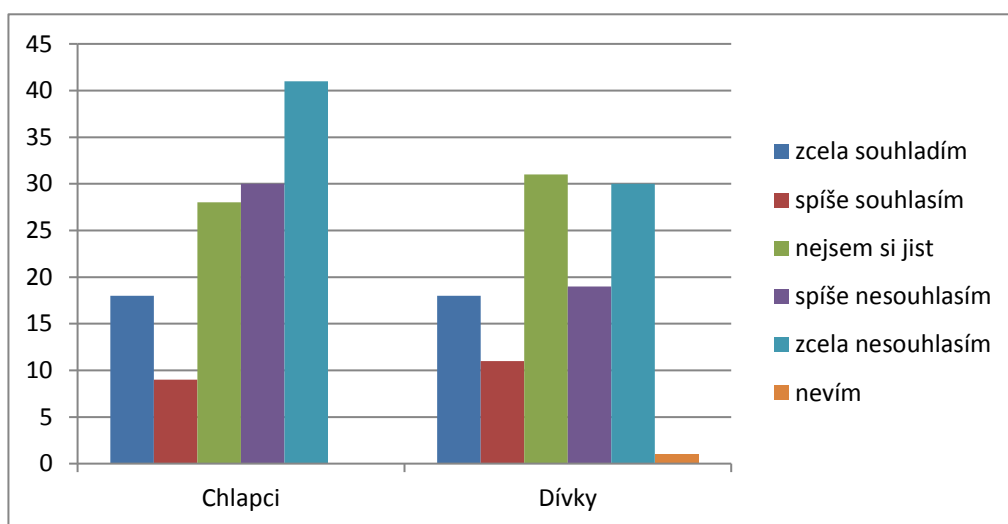
Jestliže má řidič v krvi 0,3 až 0,99 promile alkoholu, jak vyšší je riziko jeho selhání?

	nevzrost e	tříkrá t	pětkrá t	sedmkrá t	desetkrá t	Je to individuáln í	nevím
Chlapci	7 %	20 %	11 %	2 %	2 %	56 %	2 %
Dívky	8 %	20 %	12 %	7 %	4 %	48 %	1 %

Tabulka 2: Nárůst rizika selhání v důsledku alkoholu.

Tyto dvě otázky a výsledky jejich odpovědí, nám ukazují na dlouhodobou komplexní pozornost, která se u nás problematice drog a alkoholu věnuje.

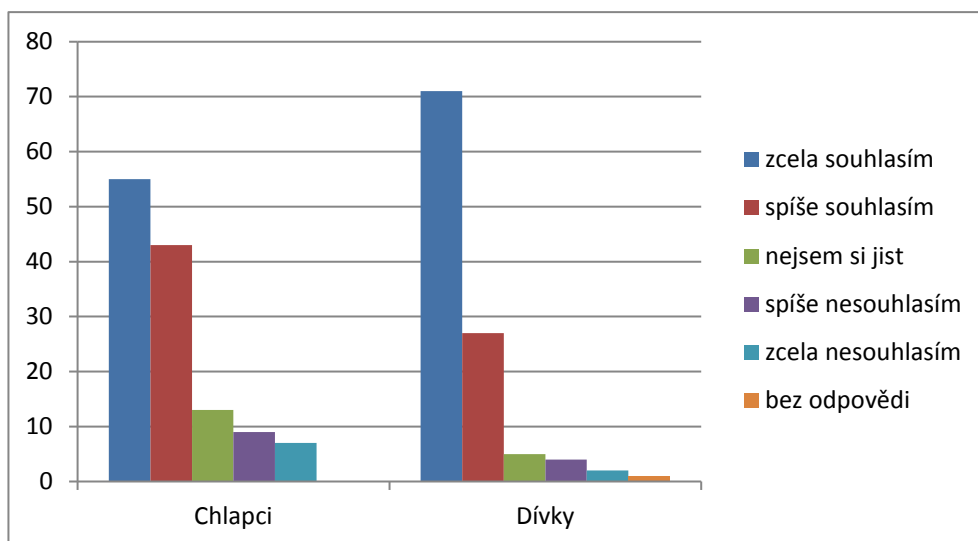
Vztahuje se na cyklisty omezení rychlosti?



Graf 1: Vztahuje se na cyklisty omezení rychlosti?

Zde se projevila neznalost o pravidlech silničního provozu a to u obou pohlaví. Tyto výsledky jsou zarážející, protože cyklistům je v systémech dopravní výchovy věnována značná pozornost. Mnoho respondentů si neuvědomuje, že na cyklisty je pohlíženo jako na řidiče.

Řidič jedoucí příliš rychle hazarduje se svým životem.



Graf 2: Hazarduje rychle jedoucí řidič se svým životem?

Zde je u chlapců patrné, že podceňují rychlou jízdu, možný vznik dopravní nehody a vážné osobní následky.

Zvyšují rychlá auta hladinu hluku v okolí silnic?

Ani u této otázky respondenti neprokázali své znalosti, a jen polovina z nich si uvědomuje zásadní vliv rychlosti na hluk podél komunikace.

Rychle jedoucí řidič ohrožuje své spolucestující v automobilu.

U této otázky se objevil nadbytek souhlasných odpovědí, což poukazuje na skutečnost, že se více respondentů cítí být ohroženo jako pasažér řidičem jedoucím rychle.

Při vysoké rychlosti dokáže řidič včas zastavit.

	Zcela souhlasím	Spíše souhlasím	Nejsem si jist	Spíše nesouhlasím	Zcela nesouhlasím	Bez odpovědi
Chlapci	2	16	28	44	36	1
Dívky	3	13	24	30	39	1

Tabulka 3: Řidič dokáže při vysoké rychlosti zastavit včas.

Ze souboru otázek, které se týkaly rychlé jízdy, vyplynulo, že mnoho respondentů podceňuje rychlost, čímž zvyšují riziko vzniku dopravních nehod a její následky. Dívky ve svých odpovědích zaujaly zodpovědnější postoj.

Poutání v automobilu má význam jen na dálnici.

	Zcela souhlasím	Spíše souhlasím	Nejsem si jist	Spíše nesouhlasím	Zcela nesouhlasím	Bez odpovědi
Chlapci	16	16	13	27	56	
Dívky	17	10	7	18	57	1

Tabulka 4: Poutání má význam jen na dálnici.

Na zadním sedadle v automobilu není potřeba se poutat.

	Zcela souhlasím	Spíše souhlasím	Nejsem si jist	Spíše nesouhlasím	Zcela nesouhlasím	Bez odpovědi
Chlapci	6	9	14	41	57	
Dívky	8	4	6	10	82	

Tabulka 5: Na zadním sedadle není potřeba se poutat.

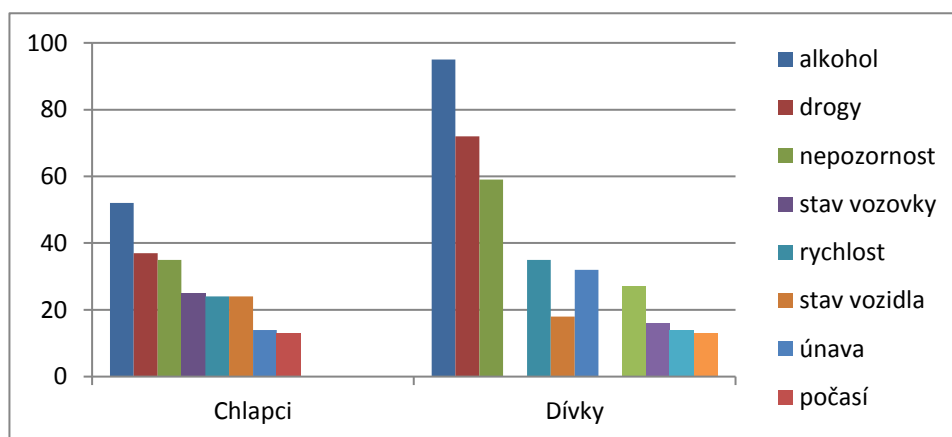
Dětské sedačky jsou nutné jen na dálnici.

	Zcela souhlasím	Spíše souhlasím	Nejsem si jist	Spíše nesouhlasím	Zcela nesouhlasím	Bez odpovědi
Chlapci	17	13	20	29	47	1
Dívky	23	11	11	8	57	

Tabulka 6: Dětské sedačky jsou nutné jen na dálnici.

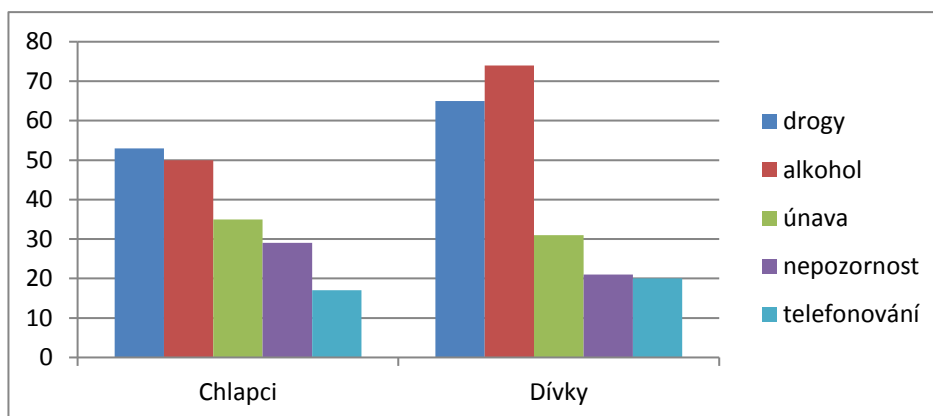
Z okruhu otázek, které se týkaly problematiky poutání bezpečnostními pásy v autě, je zřejmé, že i před neustále formy působení na jejich důležitost a nezbytnost, je to stále nedostatečné. Této problematice se velmi věnuje BESIP, ale stále to nepřináší dostatečné výsledky.

Uveďte rizikové faktory, mající vliv na vznik dopravních nehod.



Graf 3: Rizikové faktory vzniku dopravních nehod.

Uveďte faktory, které mohou ovlivnit reakční dobu řidiče.



Graf 4: Faktory, ovlivňující reakční dobu řidiče.

Uveďte faktory ovlivňující brzdovou dráhu vozidla.

Zde respondenti nejčastěji uváděli stav vozovky, pneumatiky, brzdy, rychlost, počasí, stav vozu, velikost a váhu vozidla, náledí, reakční schopnost, vodu a sněh.

Respondenti si uvědomují širokou škálu všech možných rizikových faktorů. U faktorů ovlivňujících reakční dobu řidiče byly nejvíce zastoupeny alkohol a drogy. Byla zde trochu podceněna nepozornost, přestože jde o jednu z velmi zásadních příčin vzniku dopravních nehod. Dále si neuvědomují zcela zásadní vliv rychlosti na brzdovou dráhu. Z odpovědí respondentů zde převažovala odpověď na stav vozovky, mokra, kvalitu pneumatik a stav brzd.

Jezdíš rád rychle?

	Zcela souhlasím	Spíše souhlasím	Nejsem si jist	Spíše nesouhlasím	Zcela nesouhlasím	Bez odpovědi
Chlapci	39	47	22	14	4	1
Dívky	27	23	19	18	21	

Tabulka 7: Jezdíš rád rychle?

Otázkami v dotazníku, které se zaměřovaly na rychlost, se ukázalo, že respondenti mají k rychlosti kladný vztah. Vyšší rychlost se potvrdila spíše u chlapců.

Vnímáš rizika v silničním provozu?

	Zcela souhlasím	Spíše souhlasím	Nejsem si jist	Spíše nesouhlasím	Zcela nesouhlasím	Bez odpovědi
Chlapci	9	15	17	50	33	2
Dívky	9	14	23	28	33	2

Tabulka 8: Vnímáš rizika v silničním provozu?

Odpovědi ukázaly, že respondenti dostatečně nevnímají rizika silničního provozu.

Riskují tvoji kamarádi, pokud to dopravní situace dovolí?

	Nikdy	Výjimečně	Občas	Často	Pravidelně	Bez odpovědi
Chlapci	6	28	49	29	3	2
Dívky	13	28	43	21	4	1

Tabulka 9: Riskují tvoji kamarádi, pokud to dopravní situace dovolí?

Riskuješ v dopravních situacích?

	Nikdy	Výjimečně	Občas	Často	Pravidelně	Bez odpovědi
Chlapci	24	37	42	13	11	
Dívky	56	25	19	7	2	1

Tabulka 10: Riskuješ v dopravních situacích?

Pohybují se tvoji kamarádi v dopravě pod vlivem alkoholu?

	Nikdy	Výjimečně	Občas	Často	Pravidelně	Bez odpovědi
Chlapci	53	41	24	3	5	1
Dívky	46	32	14	6	10	2

Tabulka 11: Pohybují se tvoji kamarádi v dopravě pod vlivem alkoholu?

Na kratší vzdálenosti se poutám.

	Nikdy	Výjimečně	Občas	Často	Pravidelně	Bez odpovědi
Chlapci	11	18	25	18	55	
Dívky	16	11	12	17	54	1

Tabulka 12: Poutáš se na kratší vzdálenosti?

Tyto výsledky poukazují na nízkou znalost, kterou respondenti mají o důležitosti poutání se. Tento jejich postoj je velice nebezpečný i s přihlédnutím na to, že jednou budou rodiče a půjdou svým dětem vzorem nebo mohou v budoucnu zanedbat poutání dětí při krátkých jízdách do školky nebo školy.

Přecházíš na červenou?

	Nikdy	Výjimečně	Občas	Často	Pravidelně	Bez odpovědi
Chlapci	22	43	35	16	11	
Dívky	32	38	33	1	6	

Tabulka 13: Přecházíš na červenou?

Přecházíš v místech, kde potřebuješ?

	Nikdy	Výjimečně	Občas	Často	Pravidelně	Bez odpovědi
Chlapci	5	16	39	32	34	1
Dívky	8	22	43	23	14	

Tabulka 14: Přecházíš tam, kde potřebuješ?

Respondenti si jen výjimečně uvědomují souvislost mezi nezodpovědným chováním a rizikem. Přecházejí tam, kde chtějí a téměř polovina se jich na kratší vzdálenosti nepoutá bezpečnostním pásem.

8.4.2 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ MEZI PEDAGOGY

Má podle Vás dopravní výchova na škole význam?

Určitě ne	Spíše ne	Nevím	Spíše ano	Určitě ano
	4	1	27	21

Tabulka 15: Má podle Vás dopravní výchova na škole význam?

U této otázky téměř většina pedagogů odpověděla, že výuka dopravní výchovy má na školách svůj význam, tedy vidí v ní přínos.

Je podle Vás pozdě na výchovu k zodpovědnosti u studentů?

Určitě ne	Spíše ne	Nevím	Spíše ano	Určitě ano
9	17	4	6	17

Tabulka 16: Je podle Vás pozdě na výchovu k zodpovědnosti u studentů?

Většina pedagogů uznává význam dopravní výchovy ve vyučování, ale jen někteří vnímají její souvislost s výchovou k zodpovědnějšímu chování a jen někteří mají zájem ji uplatnit v rámci své výuky.

Mají vzdělávací programy prvky dopravní výchovy?

	Určitě ne	Spíše ne	Nevím	Spíše ano	Určitě ano	Bez odpovědi
Vzdělávací program	8	17	14	7	6	1

Tabulka 17: Mají vzdělávací programy prvky dopravní výchovy?

S jakými tématy dopravní výchovy a možnými rizikovými faktory by podle Vás měli být studenti seznámeni?

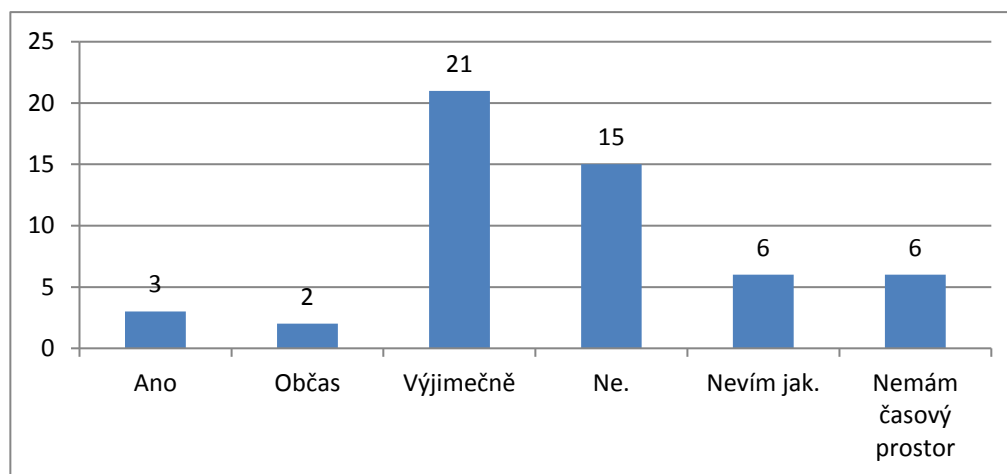
U této otázky se objevily nejvíce pravidla silničního provozu, první pomoc, alkohol a drogy v dopravě, agresivita, přecházení, chůze ve tmě, dopravní nehod a její následky, zvládání stresu, krizové situace, cyklista, klimatické podmínky, důchodci za volantem, nedání přednosti, dopravní situace, jak se chovat na silnici.

Bylo by vhodnější dopravní výchovy vyučovat v různých předmětech?

	Určitě ne	Spíše ne	Nevím	Spíše ano	Určitě ano	Bez odpovědi
1	1	10	8	22	10	2

Tabulka 18: Bylo by vhodné dopravní výchovu vyučovat v různých předmětech?

Vyučujete ve svých předmětech prvky dopravní výchovy?



Graf 5: Vyučujete ve svých předmětech prvky dopravní výchovy?

Z odpovědí pedagogů vyplývá, že dopravní výuku do svých předmětů zařazují výjimečně a nemají odpovídající znalosti o tom, jak by prvky dopravní výchovy s jejich vyučovacím předmětem mohly souviset.

Chovají se mladiství v dnešní době v silničním provozu rizikově?

Určitě ne	Spíše ne	Nevím	Spíše ano	Určitě ano	Bez odpovědi
1	5	3	34	10	

Tabulka 19: Chovají se dnes mladiství v silničním provozu rizikově?

Jsou studenti Vaší školy v dopravním provozu ohleduplní?

Určitě ne	Spíše ne	Nevím	Spíše ano	Určitě ano	Bez odpovědi
2	25	14	10	2	

Tabulka 20: Jsou studenti Vaší školy v dopravním provozu ohleduplní?

Myslíte si, že u mladistvých v dnešní době narůstá míra agresivity?

Určitě ne	Spíše ne	Nevím	Spíše ano	Určitě ano	Bez odpovědi
	2	5	21	25	

Tabulka 21: Myslíte si, že u mladistvých v dnešní době narůstá míra agresivity?

Stěžují si Vaši kolegové na bezohlednost studentů?

Určitě ne	Spíše ne	Nevím	Spíše ano	Určitě ano	Bez odpovědi
	6	6	25	15	1

Tabulka 22: Stěžují si Vaši kolegové na bezohlednost studentů?

Získané odpovědi nám ukázali zjištění, že současní adolescenti představují agresivní skupinu, což vnímají i samotní pedagogové, kteří jsou s nimi v každodenním kontaktu. U mladistvých narůstá agresivita a v dopravním prostředí jsou neohleduplní.

9 SHRnutí

Ze všech získaných odpovědí v dotazníkovém šetření, můžeme zodpovědět a vyhodnotit stanovené hypotézy. U dotazníkového šetření žáků byly stanoveny tyto hypotézy:

Hypotézy:

Hypotéza č. 1: Žáci nemají znalosti o možných rizikových faktorech vzniku dopravních nehod s následky na zdraví a životě.

Tato hypotéza byla verifikována. Respondenti vyjmenovali velké množství nejružnějších faktorů, ovlivňující situace v dopravním prostředí a mohou zapříčinit dopravní nehodu. Každý z respondentů však dokázal uvést jen malý počet těchto faktorů.

Hypotéza č. 2: Žáci nedodržení rychlosti nepovažují za rizikový faktor pro vznik dopravních nehod.

Tato hypotéza byla verifikována. Rychlost jako důležitý rizikový faktor uváděli až na nižších místech, z čehož vyplývá, že si neuvědomují souvislost mezi nepřiměřenou rychlostí a následky na životě, a na zdraví.

Hypotéza č. 3: Žáci se chovají v dopravním prostředí riskantně.

I tato hypotéza byla verifikována. Respondenti se chovají nezodpovědně, i přesto, že mají znalosti alespoň o některých rizikových faktorech.

Hypotéza č. 4: Své chování žáci nepovažují za rizikové.

Hypotéza byla verifikována. Respondenti nevnímají své chování v dopravě jako rizikové, ale rizikového chování si všímají u svých vrstevníků.

Výzkum nám potvrdil, že respondenti nemají dostatečné znalosti v oblasti prevence dopravních nehod nebo úrazů. Proto můžeme říci, že intenzivnější zařazení dopravní výchovy do vzdělávání a vzdělávacích programů má význam a svůj přínos. Bylo by potřeba dopravní výchovou ovlivnit vztah žáků k rizikům, sebeuvědomění svých hodnot, vnímání rizikového chování v dopravě a pochopení a poznání veškerých souvislostí, mající vliv na vzniku nehody.

U dotazníkového šetření určeného pedagogům byly stanoveny tyto hypotézy:

Hypotézy:

Hypotéza č. 1: Pedagogové znají vhodná témata dopravní výchovy, ale neumějí je začlenit do výuky.

Hypotéza č. 2: Pedagogové si uvědomují potřebu a důležitost dopravní výchovy, přesto ji do výuky nezařazují.

Obě tyto hypotézy můžeme zhodnotit jako verifikované. Pedagogové spatřují v dopravní výchově význam, ale do výuky ji zařazují jen málokdy. Velmi často nevidí spojitost s jejím přínosem i pro zamezení rizikového chování.

Z celého provedeného dotazníkového šetření vyplynulo, že mladiství ve větší míře vyhledávají rizika, která jsou spojena s nedodržíváním rychlosti jízdy a nepřizpůsobení rychlosti dopravní situaci a stavu vozovky. Dalším zastoupeným rizikovým faktorem zde bylo řízení pod vlivem alkoholu a bezohledné podceňování poutání se během jízdy, ať již jako řidič nebo spolujezdec. Problémem zde bylo také přeceňování vlastních schopností a otázka předvídání. Příčinou dopravních nehod jsou také osobnosti charakterové rysy a postoje účastníků silničního provozu, kdy je zřejmé, že by mělo dojít k uvědomování si svých slabých a silných stránek a hodnotového systému.

V rozhodovacím procesu v dopravním prostředí hraje důležitou úlohu u mladistvých lidský faktor, který má vliv i na vznik dopravních nehod. Období adolescence je typické pocitem vlastní jedinečnosti a snahou osvobodit se od závislosti na rodičích a na daných normách, snahou být jiný a být sám sebou. Je to i období, kdy toužíme po vyrovnání se svým vzorům a vyniknout ve skupině přátel.

Cílem by měla být prevence rizikového chování jedinců v dopravním prostředí a ovlivnit lidský faktor, tedy změnit postoj jedince k životním hodnotám, vytvořit vhodné podmínky pro pochopení všech rizikových faktorů, předat správné informace a naučit je předvídat. Rozvíjet schopnost zkoumat, hledat, přemýšlet a objevovat o všech možných ovlivňujících jevech a prvcích. Dopravní výchova by měla u žáků rozvíjet zodpovědnost při jejich pohybování v dopravním prostředí a zamezit tak jejich selhání během náročných situací. Po správném a efektivním absolvování dopravní výchovy by měl být jedinec schopen:

- identifikovat, pojmenovat a popsat osobní i vnější rizikové faktory, které by mohly mít vliv na vznik rizikových situací,

- uvádět příklady možného vzniku rizik, objasnit jejich příčiny a následky,
- diskutovat o řešení, navrhnout a plánovat opatření, která povedou k prevenci nehodovosti,
- provést analýzu rizik a analýzu opatření,
- klasifikovat rizika, shrnout a vyvodit závěry,
- umět obhájit své řešení a postupy, ale také ocenit názory druhých, uvést zápory a klady všech možných řešení a umět zdůvodnit a obhájit své rozhodnutí,
- vnímat nezodpovědné chování a jednání v dopravním prostředí jako vysoce rizikové, které může ohrozit lidský život,
- uvědomit si vlastní emoce, postoje a reakce v dopravním prostředí a umět zareagovat a rizikové chování druhých,
- stanovit si svůj vlastní hodnotový systém a začlenit do něj zásady bezpečnosti,
- zaujmout zodpovědný postoj a vnímat lidský život jako nejvyšší a nejvzácnější hodnotu,
- umět ovládat své negativní postoje a reakce,
- být tolerantní k ostatním účastníkům v dopravním prostředí,
- zaujmout negativní postoj k agresivnímu, delikventnímu a antisociálnímu jednání druhých, kteří ohrožují a omezují ostatní účastníky v dopravě,
- učit se správné postupy a pohyby s dopravními prostředky,
- upevňovat a zpřesňovat koordinaci pohybů a rychlých reakcí,
- trénovat konfliktní situace a problematické fáze.

Žák by měl získat poznatky, které bude moci aplikovat při svém každodenním pohybu v dopravě a naučí se předvídat rizika. Bude mít poznatky pro afektivní cíle dopravní výchovy.

Díky zjištěným výsledkům dotazníkového šetření byly všechny naše stanovené hypotézy zhodnoceny jako verifikované. Pokud shrneme zjištěné informace, můžeme říci, že žáci rychlost nevnímají jako jedno z největších rizik pro vznik dopravních nehod. Jejich postoj k rychlé jízdě je ambivalentní a svou rychlou jízdu nepovažují za hazardování se životem. Svě vlastní chování v dopravě považují za lepší než chování svých vrstevníků. Z dalších rizik podceňují přecházení mimo vyznačená místa, poutání se ve vozidle bezpečnostními pásy a řízení pod vlivem alkoholu a dalších omamných látek.

Souběžně probíhal dotazníkový průzkum mezi pedagogy, kde se nám potvrdilo, že pedagogové nemají dostatečné informace o rámcových vzdělávacích programech a školních vzdělávacích programech. Dopravní výchovu pedagogové vnímají jako výuku předpisů a pravidel. Sice uznávají její význam, ale ve svých předmětech ji nevyučují.

ZÁVĚR

V pedagogice je dopravní výchova řešena relativně krátkou dobu. Poprvé se dopravní výchova do našich osnov dostala ve 30. letech 20. století, v období První republiky. Sami učitelé se snažili zasáhnout do procesu zlepšení vyučování, přicházeli s novými požadavky na změny. V roce 1934 se v našich osnovách objevily dopravně výchovné poznatky, které byly o rok později nazývány jak dopravní výchova. Do Učebních osnov základních škol byla dopravní výchova začleněna až roku 1969, kdy se začala stavět dopravní hřiště.

Učební plány středních škol se váží na studijní obor dané školy, a proto neexistuje jasně ustálené pravidlo, že by dopravní výchova měla být povinným prvkem. Vzniká zde tak prostor, aby tomu v budoucnu bylo.

Jednotlivci z řad odborníků i organizací se podílejí na vytváření a uveřejňování souborů metodických materiálů k dané problematice. Výbornou metodiku poskytuje BESIP. Tato organizace téměř jako jediná přichází s tříděním dat dle věku cílových skupin. Činnost a zapojení Ministerstva dopravy ČR je pro tento proces vyučování dopravní výchovy zásadní, protože vydává důležité materiály určené pedagogům na všech stupních vzdělávání. Můžeme říci, že dopravní výchova představuje celoživotní proces a naše státní školství by jej mělo řešit.

Dopravní výchovu bychom měli vnímat jako důležitou investici do budoucna. Bez potřebných dovedností a znalostí bezpečného pohybu v dopravním prostředí, může docházet k úrazům, nehodám, které s sebou nesou i doživotní následky, ale v nejhorším případě dochází také ke smrti. I sebemenší chyba ovlivní náš život. Je tedy nezbytné studenty připravit na dopravní prostředí jak po stránce teoretické, tak s větším důrazem i po stránce praktické.

Uskutečněný vlastní výzkum, který proběhl na střední škole v Horšovském Týně, potvrdil, že žáci nemají dostatečné podvědomí o možných rizikových faktorech dopravního prostředí. Z jejich odpovědí vyplynulo, že mají nedostatky v postojích a znalostech, které mohou mít vliv na jejich chování v dopravě.

Respondenti rychlost nevnímali jako riziko dopravních nehod a spíše k ní zaujímali ambivalentní postoj. Zajímavé bylo, že pokud jsou v pozici pasažérů, tak rychlost považují za ohrožení, ale svou rychlou jízdou z pozice, kdy jsou řidiči, jako hazardování

nevnímají. Dalším zjištěním, bylo usedání za volant pod vlivem alkoholu, nepoutání se bezpečnostním pásem během jízdy nebo přecházení na červenou.

Současně proběhl také výzkum mezi pedagogy střední školy v Horšovském Týně. Tento výzkum potvrdil, že pedagogové nemají dost informací o dopravní výchově a vnímají ji spíše jako výuku předpisů a pravidel. I když uznali, že dopravní výchova má svůj význam, jen málo z nich ji ve svých vyučovacích hodinách vyučuje. Také u nich převažuje názor, že adolescenti představují agresivní skupinu s rizikovým chováním.

Všechny námi stanovené hypotézy tak byly zhodnoceny jako verifikované. Výzkum nám tak jednoznačně potvrdil nutnost začlenění prvků dopravní výchovy do vyučování. Je potřeba klást důraz na skutečnost, že jde o lidský život a připomínat všem důležitost dopravní výchovy, především těm, kteří mají povinnost vychovávat, tedy rodičům a pedagogům.

Důležitá je zde také praktická výuka, která souží k upevnění teoretických znalostí, ale také spolupráce se subjekty věnujícími se dopravní výchově. V rámci školních rozvrhů by bylo dobré vytvořit prostor pro výuku dopravní výchovy. Vhodné řešení představují také například různé přednášky, besedy, kurzy a praktická cvičení pod vedením odborných organizací nebo Policie ČR. Pedagogům by mohly pomoci kurzy a školení, jak vhodně začlenit a vést dopravní výchovu ve vyučování.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

BÁRTÍK, P. a M. MIOVSKÝ, ed. *Primární prevence rizikového chování ve školství*: Praha: Sdružení SCAN, c2010. ISBN 978-80-87258-47-7.

BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2.

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

HAVLÍK, K. *Osudová střetnutí: rozhovory s lidmi, kteří přežili dopravní nehodu*. V Praze: Triton, 2010. ISBN 978-80-7387-349-3.

HEINRICHOVÁ, J. *Dopravní výchova*. Praha: Raabe, [2012]. Dobrá škola. ISBN 978-80-87553-72-5.

LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0.

MINÁŘ, Václav. *Autoškola: zcela nová moderní učebnice & testové otázky : 2015*. Praha: Grada, 2015. ISBN 978-80-247-5405-5.

NEŠPOR, Karel. *Vaše děti a návykové látky*. Praha: Portál, 2001. Rádci pro rodiče a vychovatele. ISBN 80-7178-515-6.

PIPEKOVÁ, Jarmila, ed. *Kapitoly ze speciální pedagogiky*. 2., rozš. a přeprac. vyd. Brno: Paido, 2006. ISBN 80-7315-120-0.

POKORNÝ, Vratislav, Anton TOMKO a Jana TELCOVÁ. *Prevence sociálně patologických jevů: manuál praxe*. Vyd. 3., rozš. Brno: Ústav psychologického poradenství a diagnostiky, 2003. Prevence sociálně patologických jevů. ISBN 80-86568-04-0.

SCHRÖTER, Zdeněk. *Autoškola? Pohodlně! : 2016*. Šestnácté, aktualizované vydání. Plzeň: Agentura Schröter, [2016]. ISBN 978-80-87803-06-6.

ŠTIKAR, J. aj. HOSKOVEC aj. ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.

ŠUCHA, Matuš. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3.

Seznam použitých internetových zdrojů

BESIP [online] 2018 Bezpečnost silničního provozu [online], [cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz>

Centrum dopravního výzkumu [online] 2018 Centrum dopravního výzkumu, [cit. 2018-01-12]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz>

MŠMT [online] 2018. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, [cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz>

Policie [online] 2018. Policie České republiky [online], [cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/policie-cr.aspx>

Zákon č. 250/2016 Sb., Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. [online], [cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>

Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. [online], [cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích. [online], [cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Seznam tabulek

Tabulka 1: Vliv užití marihuany na chování.	38
Tabulka 2: Nárůst rizika selhání v důsledku alkoholu.	39
Tabulka 3: Řidič dokáže při vysoké rychlosti zastavit včas.	40
Tabulka 4: Poutání má význam jen na dálnici.	41
Tabulka 5: Na zadním sedadle není potřeba se poutat.	41
Tabulka 6: Dětské sedačky jsou nutné jen na dálnici.	41
Tabulka 7: Jezdíš rád rychle?	42
Tabulka 8: Vnímáš rizika v silničním provozu?	43
Tabulka 9: Riskují tvoji kamarádi, pokud to dopravní situace dovolí?	43
Tabulka 10: Riskuješ v dopravních situacích?	43
Tabulka 11: Pohybují se tvoji kamarádi v dopravě pod vlivem alkoholu?	43
Tabulka 12: Poutáš se na kratší vzdálenosti?	43
Tabulka 13: Přecházíš na červenou?	44
Tabulka 14: Přecházíš tam, kde potřebuješ?	44
Tabulka 15: Má podle Vás dopravní výchova na škole význam?	44
Tabulka 16: Je podle Vás pozdě na výchovu k zodpovědnosti u studentů?	44
Tabulka 17: Mají vzdělávací programy prvky dopravní výchovy?	45
Tabulka 18: Bylo by vhodné dopravní výchovu vyučovat v různých předmětech?	45

Tabulka 19: Chovají se dnes mladiství v silničním provozu rizikově?	46
Tabulka 20: Jsou studenti Vaší školy v dopravním provozu ohleduplní?	46
Tabulka 21: Myslíte si, že u mladistvých v dnešní době narůstá míra agresivity?	46
Tabulka 22: Stěžují si Vaši kolegové na bezohlednost studentů?	46

Seznam grafů

Graf 1: Vztahuje se na cyklisty omezení rychlosti?	39
Graf 2: Hazarduje rychle jedoucí řidič se svým životem?	40
Graf 3: Rizikové faktory vzniku dopravních nehod.	41
Graf 4: Faktory, ovlivňující reakční dobu řidiče.	42
Graf 5: Vyučujete ve svých předmětech prvky dopravní výchovy?	45

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Dotazníky	I
-----------------------------	---

Příloha A – Dotazníky

Dotazník: Pedagogové:

Uved'te prosím svůj věk a pohlaví.

	Určitě ne	Spíše ne	Nevím	Spíše ano	Určitě ano
1. Jsou ve vzdělávacích programech prvky dopravní výchovy?					
2. Má dopravní výchova význam?					
3. Chovají se studenti v dopravním prostředí rizikově?					
4. Je pozdě na výchovu k zodpovědnosti?					
5. Chovají se studenti ohleduplně v dopravě?					
6. Narůstá u studentů míra agresivity?					
7. Stěžují si kolegové na bezohlednost studentů?					
8. Je vhodné vyučovat dopravní výchovu v různých předmětech?					

9. Uved'te předměty, ve kterých jsou žáci vedeni k odpovědnému chování v dopravě?

10. Uved'te témata dopravní výchovy a rizikové faktory, se kterými by měli být žáci seznámeni.

11. Vyučujete ve svých předmětech dopravní výchovu?

Dotazník: studenti

Uved'te prosím svůj věk a pohlaví.

1. Uved'te prosím rizikové faktory, ovlivňující vznik dopravních nehod.
2. V jakém vyučovacím předmětu se učíte o rizicích v dopravě?
3. Co může ovlivnit reakční dobu řidiče?
4. Co může ovlivnit délku brzdné dráhy vozidel?
5. Jak ovlivňuje užití marihuany chování řidičů?
6. Co je nejčastější příčinou úmrtí na silnicích?
7. O kolik vzroste riziko selhání, má-li řidič v krvi od 0,3 do 0,99 promile alkoholu?

Prosím označte v tabulce svou odpověď:

	Zcela souhlasím	Spíše souhlasím	Nejsem si jist	Spíše nesouhlasím	Zcela nesouhlasím
Rychlá jízda je ovlivněna stresem.					
Řidič jedoucí rychle hazarduje se svým životem.					
Riziko v dopravě nevnímám.					
Odsuzuji rychlou jízdu.					
Rychlá auta zvyšují hladinu hluku.					
Rychlý řidič ohrožuje cestující ve vozidle.					
Poutání v autě má význam na dálnici.					
Jezdím rychle.					
I při rychlé jízdě řidič stihne včas zastavit.					

Kdo umí, může jezdit rychle.					
Rychlý řidič je bezohledný.					
Mám z rychlosti obavy.					
Rychlost ohrožuje ostatní řidiče.					
Spolužáci se v dopravě chovají bezpečně.					
Na zadním sedadle není nutné se poutat.					
Pro těhotnou ženu je poutání rizikové.					
Dětské sedačky jsou nutné jen na dálnici.					
Cyklistů se omezení rychlosti netýká.					

	Nikdy	Výjimečně	Občas	Často	Pravidelně
Adrenalin mě baví.					
Pokud to dovolí dopravní situace, kamarádi riskují.					
Přecházím na červenou.					
Pohybují se v dopravě i pod vlivem alkoholu.					
Pohybují se v dopravě i po užití návykových látek.					
Poutám se i na krátké vzdálenosti.					
Když to dovolí dopravní situace, riskuji.					
Spolužáci se v dopravě pohybují pod					

vlivem alkoholu.					
Přecházím tam, kde potřebuji.					

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Ivana Šteffková

Obor: Speciální pedagogika - vychovatelství

Forma studia: Bakalářské kombinované studium

Název práce: Dopravní výchova jako speciálně pedagogická prevence úrazovosti žáků na školách

Rok: 2018-2019

Počet stran textu bez příloh:¹ 44

Celkový počet stran příloh:² 4

Počet titulů českých použitých zdrojů: 13

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 7

Vedoucí práce: Doc. PhDr. Miloslav Jůzl, Ph.D.

¹ zahrnuje počet stran od úvodu po závěr práce (seznamy použitých zdrojů již nepočítáme)

² zahrnuje celkový počet jednotlivých stran příloh