

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Pedagogická fakulta

Ústav pedagogiky a sociálních studií

MARGITA POVAŽANOVÁ

III. ročník – kombinované studium

Obor: Pedagogika – veřejná správa

VÝCHOVA DĚTÍ K BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Bakalářská práce

Vedoucí práce: RNDr. Evžen Růžička, CSc.

OLOMOUC 2011

Prohlášení

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

V Olomouci dne 15. 3. 2011

.....

Margita Považanová

Poděkování

Děkuji vedoucímu práce RNDr. Evženu Růžičkovi, CSc. za odborné vedení bakalářské práce, poskytování rad a materiálních podkladů k práci, a také své rodině, která mě po celou dobu studia velmi podporovala.

„Chtějí-li mít rodiče čestné děti, musí být sami čestní.“

(Titus Maccius Plautus)

OBSAH

Úvod.....	5
Teoretická část.....	6
1 Základní pojmy zákona o silničním provozu.....	6
2 Psychologický vývoj dítěte.....	7
2.1 Věkové zvláštnosti dětí.....	8
3 Dopravní psychologie	9
4 Pravidla silničního provozu	13
5 Nehodovost dětí	15
6 Dopravní výchova	18
6.1 Cíle dopravní výchovy	18
6.2 Dopravní výchova v rodině.....	19
6.3 Dopravní výchova v mateřské škole.....	22
6.4 Dopravní výchova na základní škole	23
Empirická část	25
7 Projekt průzkumu	25
7.1 Cíl průzkumu	25
7.2 Dotazník	25
7.3 Rozbor shromážděných informací z dotazníkové metody.....	26
7.4 Rozbor shromážděných informací z průzkumu v terénu	35
7.5 Porovnání výsledků obou metod	38
Závěr	39
Seznam použité literatury a pramenů.....	41
Příloha	43
Anotace	46

ÚVOD

Od mého prvního zaměstnání do dnešního dne, se ve své práci setkávám s řešením různých problémů v dopravě. Nejdříve jsem pracovala na registru vozidel a v současné době pracuji na oddělení dopravy, kde řeším dopravní značení na pozemních komunikacích ve městě Přerov.

V roce 1998 se mi narodil syn a od té doby se na svět a problematiku v dopravě dívám zcela jiným pohledem, pohledem matky.

Všechny teorie, které jsem do té doby pouze slyšela, jsou najednou zcela jasné a srozumitelné. Vidím, jak mé dítě kopíruje mé chování a jednání. Pochopila jsem, že jestli chci ze svého syna vychovat slušného a poctivého člověka, musím se i já takto chovat.

Účastníkem provozu se člověk stává již od narození, a proto s výchovou se musí začít od raného dětství, zejména v rodině a později v mateřské a základní škole. Platí tady ono známé přísloví „Co se v mládí naučíš, ve stáří jako když najdeš“.

Děti jsou velmi ohroženou skupinou, jelikož jsou účastníky silničního provozu v době, kdy jejich fyzický a psychický vývoj není zatím ukončen a tudíž dostatečný.

Ve své bakalářské práci se budu věnovat psychologickému vývoji dítěte, dopravní psychologii, pravidlům silničního provozu, nehodovosti dětí a dopravní výchově.

Dopravní statistiky jsou opravdu alarmující. Jsme opravdu národ, který nezná a nedodržuje pravidla silničního provozu? Abych našla odpověď na tuto otázku, vypracuji dotazník, který předám co největšímu počtu respondentů s žádostí o vyplnění a z následné analýzy vyvodím závěry.

Cíl bakalářské práce jsem si stanovila v upozornění na stávající situaci v silničním provozu, se zaměřením na prevenci bezpečnosti dětí v silničním provozu a nalezení nového směru řešení této situace.

TEORETICKÁ ČÁST

1 ZÁKLADNÍ POJMY ZÁKONA O SILNIČNÍM PROVOZU

- **Zákon o silničním provozu** – zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- **Vyhláška 30/2001** - vyhláška č. 30/2001 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- **Vozovka** – dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.
- **Účastník provozu na pozemních komunikacích** – každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.
- **Řidič** – účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.
- **Vozidlo** – motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.
- **Chodec** – i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu do 50 cm³, psa a podobně.
- **Přechod pro chodce** – místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou.
- **Zádržný bezpečnostní systém** – zařízení určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných osob; zádržným bezpečnostním systémem je bezpečnostní pás nebo dětský zádržný systém (dále jen „dětská autosedačka“).
- **Dětská autosedačka** – zařízení určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných dětí, jejichž tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm. (Vogel, 2007, s. 6 - 13)

2 PSYCHOLOGICKÝ VÝVOJ DÍTĚTE

Vývojová psychologie, jako jedna ze základních disciplín psychologie, jejímž předmětem je psychický vývoj jedince, se zabývá psychickým vývojem od početí po smrt a studuje posloupnost i charakter vývojových změn. Získané poznatky jsou aplikovány ve výchově bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Vývojovou psychologií se už od dávné minulosti zabývali Hippokrates, Piaget, Ericson, Freud, Komenský a Příhoda, kteří z různých hledisek vývoj dítěte rozdělily do vývojových etap.

V. Příhoda navrhl tuto věkovou periodizaci:

- antenatální období – nitroděložní vývoj,
- první dětství:
 - období nemluvněte,
 - batole,
- druhé dětství:
 - předškolní do počátku trvalého chrupu (3 - 6 let),
 - prepubescence (6 - 11 let),
- pubescence (11 – 15 let),
- hebetické období,
- životní stabilizace a vyvrcholení (30 – 45 let),
- interevium (45 – 60 let),
- senium. (Kolektiv autorů, 2001, s. 20)

Dlouholeté studie prokazují, že zdravé dítě narozené v řádném termínu vstupuje do života s dobře fungujícími smyslovými orgány, připravenými vnímat podněty z okolí.

První etapa vývoje dítěte je založena na ztotožnění a očekávání. V této etapě se vytváří řada reakcí dítěte, zpočátku na chování matky. (Čížková, 2001, s. 25)

Dítě si v rodině osvojuje základní normy chování a jednání. Rodiče chápe jako významné authority, kteří představují ideál, s nímž se chce identifikovat.

Osobnost dítěte se vyvíjí souběhem tří činitelů:

- zděděné vlastnosti,
- rodinná výchova,
- působení okolí. (Votruba, 2001, s. 28)

Z důvodu nedostatečné míry rozvoje psychických funkcí a nedostatku zkušeností, dítě samo nedokáže navazovat nové vztahy a orientovat se v prostředí. Pozoruje dospělé, kopíruje jejich chování a jednání. Napodobováním se dítě učí zacházet s předměty, řeči a poznává povahy mezilidských vztahů. (Čížková, 2001, s. 23)

Postupně dítě navazuje komunikaci s vrstevníky a uvolňuje vazby na rodinu.

2.1 Věkové zvláštnosti dětí

- Dítě předškolního věku velmi špatně chápe pravidla silničního provozu, jsou pro něj nesrozumitelná.
- Dítě předškolního věku má problém rozeznat pravou a levou ruku.
- Vnímání dětí předškolního věku je nedostatečné. V první řadě dítě vnímá to, co je hlasité, pestré, velké, nějakým způsobem přitažlivé.
- Zrak dítěte se vyvíjí až do dospělosti. Šestileté dítě nedokáže dobře odhadnout vzdálenost, rychlost blížícího se vozidla.
- Malá postava dítě handicapuje. Dítě má oči o 60 cm níže než dospělý člověk.
- Dítě při hře nevnímá reálné nebezpečí.

3 DOPRAVNÍ PSYCHOLOGIE

Dopravní psychologie, jako jedna z aplikovaných psychologických disciplín, vychází ze závěrů výzkumů a zkoumání všech účastníků silničního provozu v režimu:

ČLOVĚK – VOZIDLO – DOPRAVNÍ PROSTŘEDÍ.

Spolehlivost celého systému je dána souhrou a správnou funkcí všech jeho součástí. Klíčovou roli daného soustavy zastává řidič. Z tohoto důvodu základ psychologické analýzy spočívá ve studiu činností řidiče a jeho začlenění do dopravního režimu. Jakákoliv činnost řidiče vyžaduje kromě zdraví i určité vlastnosti, znalosti, dovednosti, schopnosti, mravní atributy, ale i motivaci k řízení motorového vozidla.

Pro řidiče jsou významné vlastnosti osobnostní a sociální. Mezi významné osobnostní vlastnosti řadíme svědomitost, spolehlivost, přiměřenou sebedůvěru, odolnost proti stresu a sebeovládání. Důležitá je také přizpůsobivost, která je z hlediska dopravní psychologie chápána jako správná a rychlá reakce na živou a nestálou dopravní situaci. Mezi významné sociální vlastnosti řadíme altruismus, díky kterému dokáže řidič motorového vozidla předvídat chování ostatních účastníků provozu. Znalosti a zkušenosti umožňují řidiči správně se rozhodnout o důležitosti určitého podnětu. Z dovedností jako nejdůležitější vidíme koordinaci pohybů. Ze schopností je významná koncentrace pozornosti a hlavně jeho intenzita. Pro každého řidiče je také velmi důležitá kvalita jeho schopností, jako například inteligence, koncentrace, paměť, myšlení a reagování. Zásady slušného chování, ohleduplnost a sebekázeň jsou zase jedny z nejdůležitějších mravních atributů. (Havlík, 2005, s. 13 - 14)

Neodmyslitelná je také zdravotní stránka, duševní způsobilost a momentální tělesný a psychický stav řidiče. Nesmíme opomenout ani na senzorické vlastnosti, které jsou bezprostředně spjaté s duševními procesy a funkcemi, jako například pozornost, vnímání, bdělost, psychomotorická koordinace. Z hlediska zdravotní stránky je u všech řidičů požadována vysoká kvalita zraku, jako jednoho ze smyslových orgánů. Lidské oko dokáže zaznamenat velké množství informací, ale ne všechny data se dostanou do vědomí řidiče. Z tohoto důvodu nestačí pouze

dobře vidět, ale řidič musí správně rozeznat, co vidí. Dobře vidět je pouze jednou z podmínek zrakového vnímání, které je psychickým procesem.

Elementární zrakové funkce řidiče jsou:

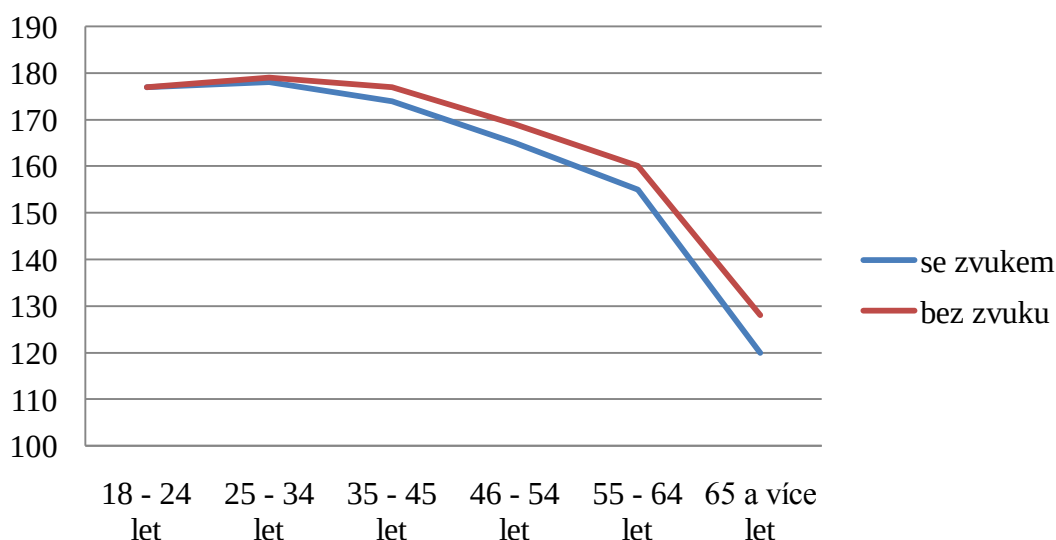
- zorné pole,
- zraková ostrost,
- vidění za snížené viditelnosti,
- citlivost na oslnění,
- schopnost adaptace,
- barevné a prostorové vidění,
- pohyblivost očí.

Zraková ostrost je jeden z rozhodujících faktorů potřebných pro komplexní orientaci řidiče v silničním provozu. Díky ní je řidič schopen správně a rychle přecíst dopravní značky, včasné rozeznat překážky v silničním provozu, odhadnout rychlost dalších vozidel a postřehnout všechny účastníky silničního provozu, děti nevyjímaje. S rostoucím věkem u každého člověka dochází k úbytku zrakové ostrosti, zmenšení rozsahu zorného pole a k zhoršení vidění za snížené viditelnosti.

Každý pracovník armády ČR, který vykonává funkci řidiče vojenského vozidla, se musí podrobit dopravně psychologickému vyšetření, které provádí Ústřední lékařsko-psychologické oddělení Ústřední vojenské nemocnice Praha. Toto oddělení se zabývá posuzováním psychické způsobilosti v řízení. Zjištěné výsledky z jejich výzkumů ukazují, že *„ve všech věkových skupinách došlo při distribuci pozornosti mezi vizuální a akustickou úlohou k významnému prodloužení reakční doby a ke zvýšení počtu vynechaných reakcí na periferní podněty“*.

(www.zdn.cz/clanek/sestra/vizualni-vnimani-ridice-z-hlediska-psychologie-456627, ze dne 1. 2. 2011)

Graf č. 1 - Rozsah zorného pole



Graf č. 1 znázorňuje rozsah zorného pole, jedná se o průměrné hodnoty v dané věkové skupině.

Každý voják, který prošel daným vyšetřením, je v civilním životě řidič vozidla a účastník provozu na pozemních komunikacích. Z tohoto důvodu závěry zjištěné Ústředním lékařsko-psychologickým oddělením Ústřední vojenské nemocnice Praha, lze využít pro každého řidiče vozidla a můžeme konstatovat, že zúžení zorného pole závisí na věku. S rostoucím věkem u každého člověka dochází k úbytku zrakové ostrosti, zmenšení rozsahu zorného pole a k zhoršení vidění za snížené viditelnosti. Po čtyřicátém roku dochází ke zúžení zorného pole.

Při základním rozboru psychologie řidiče pracujeme s obecnými pojmy, obecnými prvky psychologie. V silničním provozu každý řidič musí počítat s různým psychickým zatížením jak svým, tak všech účastníků provozu, technickým stavem jak vozidla, tak pozemní komunikace, s proměnlivostí počasí a s různými dalšími aspekty.

Psychologická analýza chování řidičů při nehodách s dětmi je vnímána v neznalosti dětských vývojových a duševních zvláštností a v neschopnosti racionálně regulovat dopravní chování v rizikových situacích. (Havlík, 2005, s. 129)

V okolí škol, dětských hřišť, ale i u zaparkovaných aut na sídlištích, musí každý řidič počítat s tím, že do cesty může vběhnout dítě.

Právě na silnicích v okolí škol, malé dítě s aktovkou na zádech před přechodem pro chodce, je vždy velmi rizikový. Řidič nemůže vědět, jestli dítě nechce vstoupit

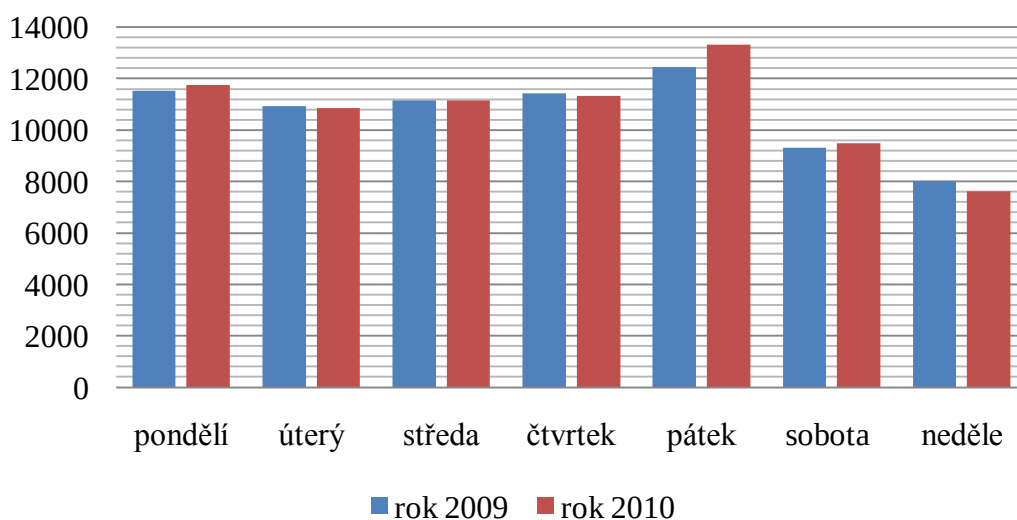
přímo do vozovky. Proto v místech, kde se hojně pohybují děti, řidič vozidla musí jet ohleduplně a zodpovědně.

Každý řidič by si měl osvojit dopravní desatero:

1. Soustřed' pozornost, je-li na chodníku dítě.
2. Zpomal, míjíš-li zaparkovaná vozidla.
3. Jeď s mimořádnou opatrností poblíž škol, hřišť, zdravotnických zařízení, pouťových atrakcí.
4. Buď obezřetný při jízdě kolem nástupních ostrůvků, u stanic hromadné dopravy, u přechodů pro chodce a poblíž nákupních center.
5. Věř, že ostražitosti není nikdy dost, jede-li před vozidlem dítě na kole.
6. Měj na paměti, že srážky s dětmi jsou čtenější v březnu, červenci a září.
7. Mysli na to, že obyčejně v pátek, v čase od 15 do 17 hodin, kdy hustota provozu vzrůstá, se můžeš třikrát častěji střetnout s dítětem, ve srovnání s jinými dny v týdnu.
8. Předvídej a konej raději dříve, protože dítě ve vozovce již troubením sotva zastavíš a jeho chování se poté stane ještě nevypočitatelnější.
9. Nezapomínej na předškoláky, kteří jsou sice nabádáni doma i ve školce k dopravní kázni, ale většinou si neuvědomují nebezpečnost svého počínání a jednají překotně.
10. Předpokládej, že můžeš být za zranění či zabití dítěte soudně stíhán.

(Havlík, 2005, s. 130)

**Graf č. 2 – Počet dopravních nehod
a rozdělení na jednotlivé dny**



4 PRAVIDLA SILNIČNÍHO PROVOZU

Pravidla silničního provozu jsou stanoveny v zákoně o silničním provozu, v kterém jsou definována pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravy provozu na pozemních komunikacích, jejich stanovení a užití dopravních značek, světelných signálů, dopravních zařízení, provozních informací, atd.

Jedna ze základních povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích je stanovena v § 4 písm. a) až c) zákona o silničním provozu:

Při účasti v provozu na pozemních komunikacích je každý povinen

- a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,
- b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými zákonem o silničním provozu, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích a pokyny osob k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- c) řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. (Sbírka zákonů, 2000, s. 4572)

Rozdělení a význam dopravních značek, jejich provedení, umístění a platnost, jsou stanoveny ve vyhlášce 30/2001.

Podle provedení, jsou dopravní značky rozděleny na:

- Svislé dopravní značky:
 - stálé – umístěny na sloupcích nebo konstrukcích,
 - proměnné – zobrazeny na panelech,
 - přenosné – umístěny na červenobíle pruhovaných sloupcích nebo stojanech, které nejsou pevně zabudovány do terénu.
- Vodorovné dopravní značky – jsou vyznačeny na pozemní komunikaci.

Podle významu, jsou dopravní značky rozděleny na:

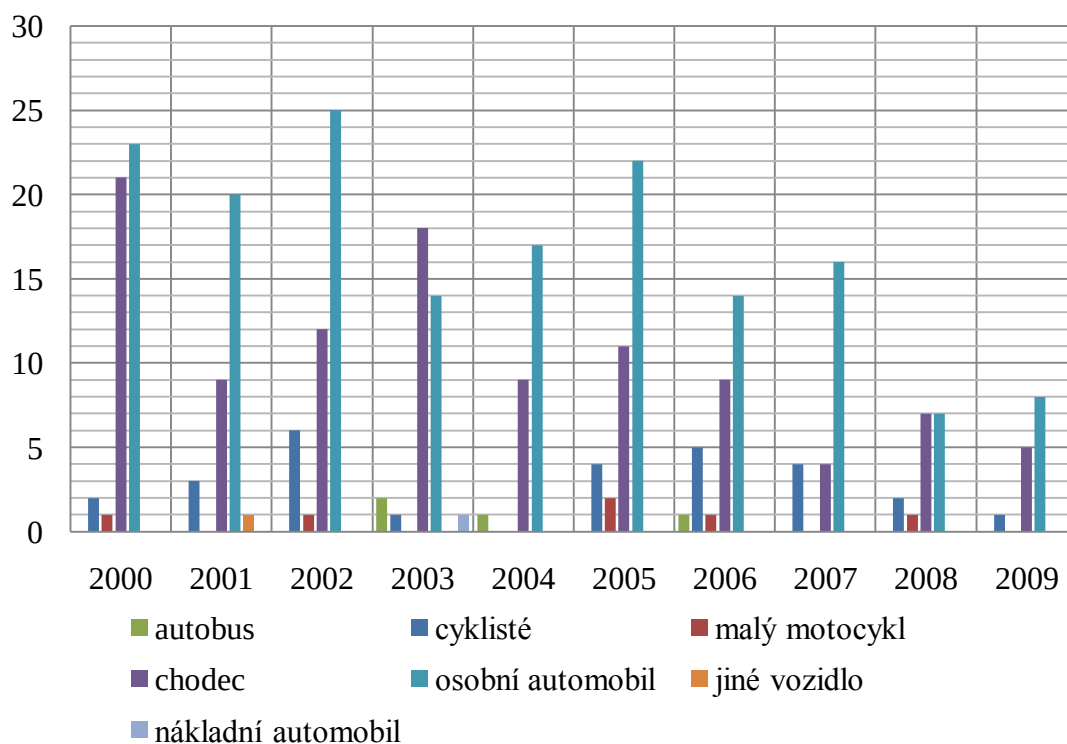
- Výstražné značky – upozorňují na hrozící nebezpečí.
- Značky upravující přednost.
- Zákazové značky.
- Příkazové značky.
- Informativní značky.
- Dodatkové tabulky – zpřesňují, doplňují nebo omezují význam dopravní značky. (Centrum dopravního výzkumu Brno, 2002, s. 12)

5 NEHODOVOST DĚTÍ

Dopravní nehody, při kterých jsou zraněny děti, bývají naší společnosti velmi sledovány a citlivě vnímány. Každá tragická nehoda, při níž umře dítě, je vždy pro všechny tragičtější, než nehoda, při níž umře dospělý.

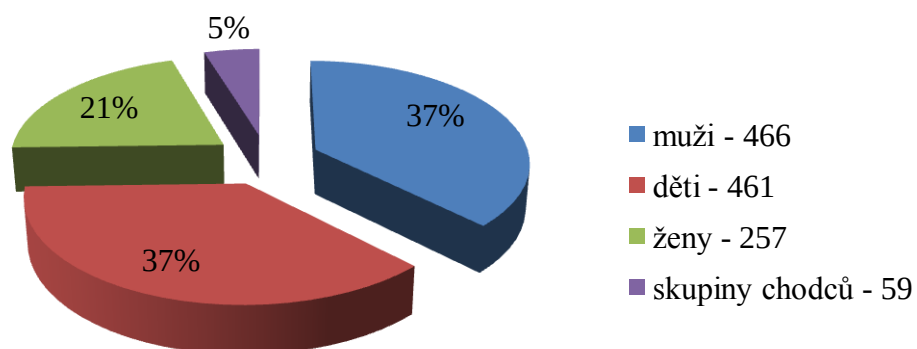
Podle Světové zdravotnické organizace (dále jen „WHO“) jsou dopravní nehody hlavní příčinou úmrtí mladých lidí ve věku 5 – 25 let. WHO uvádí, že dopravní nehody jsou celosvětově 2. nejčastější příčinou úmrtí dětí ve věku 10 - 14 let a třetí nejčastější příčinou úmrtí dětí ve věku 5 – 9 let.

Graf č. 3 – Usmrcené děti za období 2000 - 2009



Studiem policejních statistik z dopravních nehod v české republice lze vyčíst, že z celkového počtu usmrcených, děti tvoří 2,5 %. U nehod zaviněnými chodci, děti tvoří v průměru 35 %.

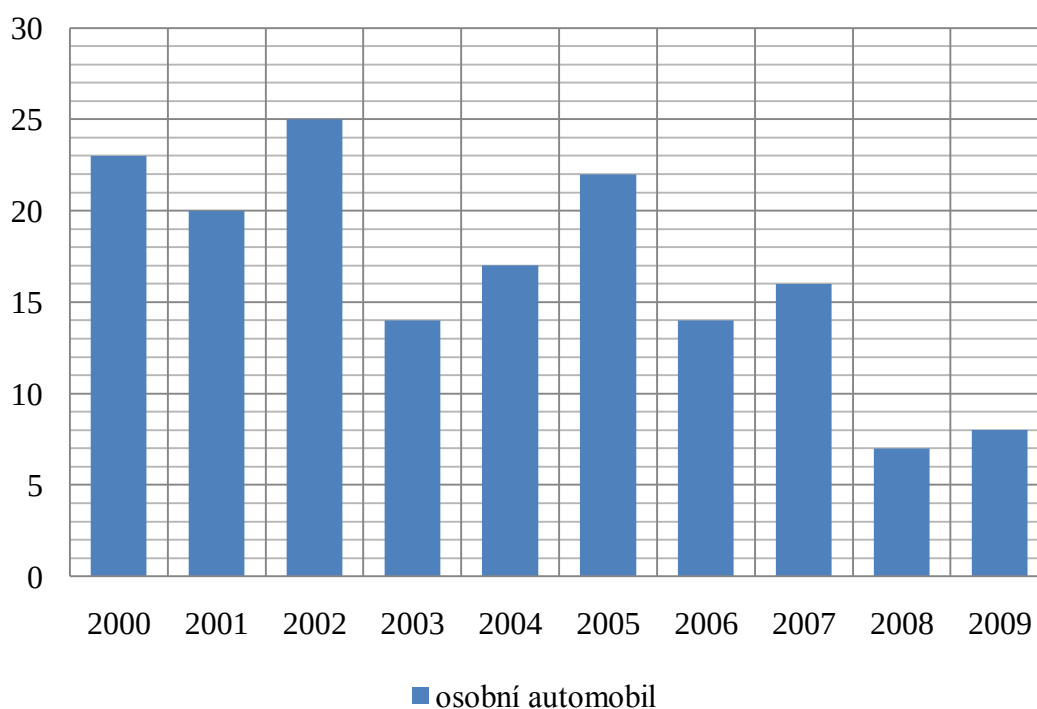
Graf č. 4 - Počet nehod zaviněných chodci za rok 2010



(<http://www.nadacepartnerstvi.cz/doprava/dopravni-nehody-deti>)

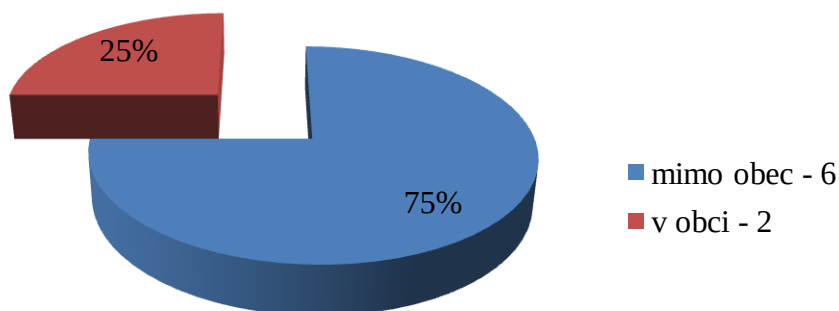
V České republice stále velký počet dětí umírá jako spolujezdec v osobním automobilu.

**Graf č. 5 - Usmrcené děti v osobním automobilu
v období 2000 - 2009**



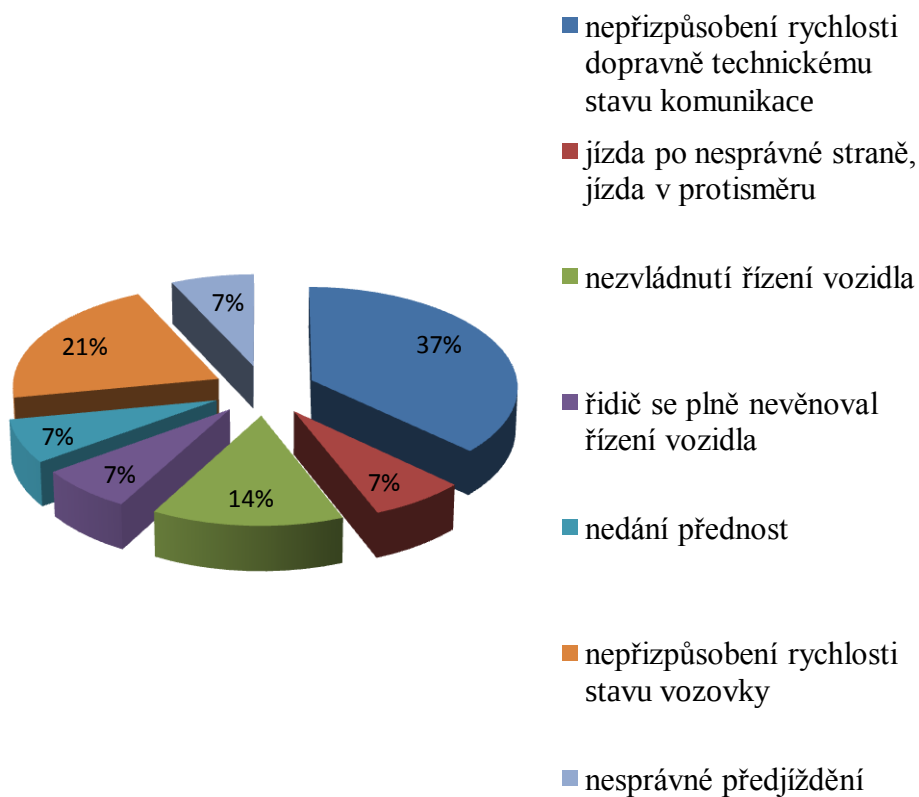
Nejvíce dětí umírá jako spolujezdec ve vozidle mimo obec, kdy přibližně polovina z nich v době nehody není připoutána zádržným bezpečnostním systémem.

Graf č. 6 - Místo nehody, kde došlo k usmrcení dítěte, spolujezdec - 2009



Nejčastější příčina úmrtí dítěte je nepřiměřená rychlost a nesprávný způsob jízdy účastníků provozu.

Graf č. 7 - Příčiny dopravních nehod s usmrcením dítěte spolujezdce



6 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Dítě se chozením učí chodit, psaním psát, čtením číst. Bezpečnému pohybu na pozemních komunikacích se učí pohybem na těchto komunikacích.

I když dopravní výchově se jak v médiích, tak i v různých programech a kampaních věnuje nemalá pozornost, na našich silnicích to často tak nevypadá. Nejednou na silnicích potkáváme řidiče bez jakékoliv potřeby dodržovat pravidla silničního provozu, kteří nerespektují základní vlastnosti, jako je slušnost, ohleduplnost, zdvořilost. Spíš vidíme bezohlednost, agresivitu a riskování.

Dopravní výchova je hlavní součástí prevence a má komplexní charakter. Z hlediska pedagogického, má za úkol pomoci dětem k pochopení pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích a hlavně by měla dětem vštípit povinnost, tato pravidla dodržovat.

Jde o přípravu dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu, ale také na možnou další roli řidičů motorových vozidel. Dopravní výchovou by děti měly získat schopnost rozvážného a sebejistého chování v silničním provozu.

Dopravní výchova sází na staré české přísloví – „Co se v mládí naučíš, ve stáří jako když najdeš“.

6.1 Cíle dopravní výchovy

Obecně výchovný cíl stanovuje, čeho se má výchovnou činností za pomoci výchovných činitelů dosáhnout, vyplývá z něj obsah, prostředky, principy, metody a formy výchovy. (Grecmanová, 1997, s. 80)

Cíle dopravní výchovy:

- Získání návyků zásad bezpečného chování a jednání v silničním provozu.
- Osvojení si kladného životního stylu v silničním provozu.
- Pochopení funkce dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými ustanoveními.

- Formování mravního vědomí a konání ve smyslu morální a právní odpovědnosti k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích i k sobě samému.
- Porozumění dynamiky provozu a základních pravidel pohybu na pozemních komunikacích.
- Chápání příčin nesprávného chování a jednání na účastníků silničního provozu.
- Rozpoznání původu vzniku dopravních nehod, morálních, materiálních, ale i právních dopadů a jejich prevence.
- Seznámení se s dopravními značkami, dopravním zařízením a dopravní situací na pozemních komunikacích.

(Netesal, Votruba, 1992, s. 8 - 9)

6.2 Dopravní výchova v rodině

Chci-li své dítě uchránit před nehodami, chci-li aby se samostatně, disciplinovaně a bezpečně pohybovalo na pozemních komunikacích a chci-li z něj vychovat slušného řidiče, musím s dopravní výchovou začít co nejdříve. (Votruba, 2001, s. 29)

Rodiče mají přirozeně právo a povinnost vychovávat své děti, avšak vždy musí akceptovat dětskou osobnost. Rodina je jedna z nejstarších výchovných institucí. Sama lidská pospolitosť výchovu rodičům uložila. Přes všechny kulturní a sociální změny, rodina i dnes má zásadní postavení při formování člověka. Matka je nejlepší vychovatel, který od narození, může dítěti dát přirozenou výchovu. (Grecmanová, 1998, s. 12 -19)

Jako jeden z prvních kroků spojený s dopravní výchovou, který je většinou umocněn přítomností otce a dítěte u matky, začíná při první cestě z porodnice, kdy rodiče přepravují novorozence z porodnice domů v dětské autosedačce.

Zákon o silničním provozu v ustanovení § 6 odst. 1 písm. c) stanovuje: „*řidič motorového vozidla je povinen přepravovat ve vozidle dítě, jehož tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm, pouze za použití dětské autosedačky; při této přepravě dítě musí být umístěno v dětské autosedačce, která odpovídá jeho hmotnosti a tělesným rozměrům*“. (Sbírka zákonů, 2000, s. 4573)

Povinnost používat zádržné bezpečnostní systémy a je dále stanovena ve Směrnici Rady č. 91/671/EEC, ve znění Směrnice Evropského Parlamentu a Rady č. 2003/20/ES. (Leitner, Lukášek, Kopecký, 2006, s. 34)

Z důvodu, že dětské autosedačky se vyrábějí pouze pro děti do hmotnosti 36 kg a výšky 150 cm, směji je používat pouze děti do této hmotnosti a výšky. Jestliže dítě jeden z těchto rozměrů přesáhne, musí být při jízdě ve vozidle připoutáno bezpečnostním pásem.

Čl. 1 odst. 3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2003/20/ES rozděluje dětské zádržné systémy na pět hmotnostních skupin:

- skupina 0: děti o hmotnosti do 10 kg;
- skupina 0+: děti o hmotnosti do 13 kg;
- skupina I: děti o hmotnosti od 9 kg do 18 kg;
- skupina II: děti o hmotnosti od 15 kg do 25 kg;
- skupina III: děti o hmotnosti od 22 Kg do 36 kg.

(Leitner, Lukášek, Kopecký, 2006, s. 35)

Existuje několik skupin autosedaček pro různě velké děti. Pro jakou skupinu je sedačka určena, poznáme podle zkušební značky, která je na ní umístěna.

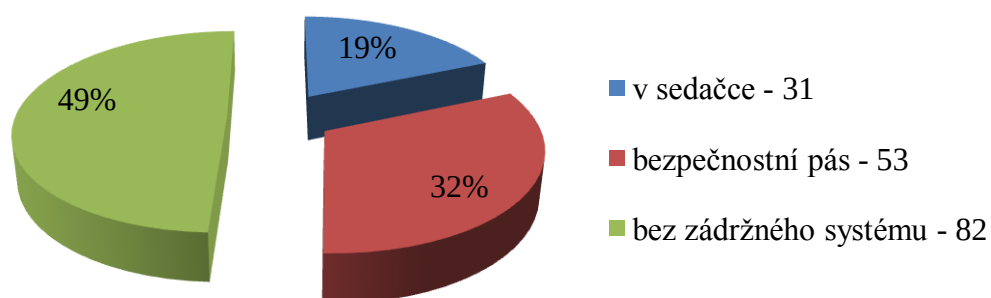
Zkušební značka obsahuje:

- jméno výrobce, jméno produktu,
- značení universal znamená, že schválená sedačka je použitelná téměř v každém autě,
- 15 kg - 36 kg udává váhový rozsah a rozsah použití,
- E 4 v kroužku je zkušební symbol a kód země (E8 – ČR, E1 - Německo, E4 – Itálie...),
- 03442613 je číslo zkušební značky (první dvojčíslí udává současnou verzi normy / 03/- sériové číslo.



Právě rodiče ovlivňují úrazy dětí ve vozidle. Díky jejich lhostejnosti či pohodlnosti, dochází k těžkým úrazům. Nepřipoutat dítě bezpečnostním pásem nebo v dětské autosedačce při jízdě vozidlem, je asi to nejhorší, co může rodič pro své dítě udělat.

**Graf č. 8 - Usmrceno dětí v osobním autobobilu
v období 2000 - 2009 celkem**



Rodiče děti vedou k dopravní výchově, aniž by si to kolikrát uvědomovali. Dítě je obrazem svých rodičů jak geneticky, tak i sociálně, zásluhou rodinného prostředí. Základ ke správné dopravní výchově rodič dítěti dává tím, že sám pravidla silničního provozu dodržuje. To znamená, že při jízdě vozidlem jezdí připoután bezpečnostními pásy, vždy zastaví, jestliže na semaforu svítí červená, dodržuje stanovenou rychlost, správně parkuje. Rodič nesmí zapomenout ani na skutečnost, že i při procházce nebo při cestě ze školky či školy, je účastník silničního provozu a tudíž musí dodržovat základní pravidla, jako jsou například volba správné strany chůze na vozovce, při přecházení přechodu pro chodce se semaforu vždy počkat na zelenou, i když je vozovka zcela prázdná. Když přechod pro chodce nemá semaforu, vždy se důkladně rozhlédnout vlevo, vpravo a zase vlevo před každým vstupem do vozovky. Z důvodu, že dítě napodobuje chování svých rodičů, příště dítě samo na přechodu pro chodce počká na zelenou.

Velmi účinný způsob výchovy dítěte k dopravní výchově je, když rodiče komentují a vysvětlují dítěti dopravní značky, dopravní situace, které vidí jak za jízdy vozidlem, tak při procházce. Jestliže tyto situace jsou pro dítě srozumitelně a jednoduše vysvětleny, dítě je snáz a rychleji pochopí, než později ve škole při jednostranném výkladu učitele. Je dobré upozorňovat a chválit správné chování ostatních lidí, zejména dalších dětí.

Protože dopravní situace okolo nás bývá mnohdy složitá, dítě bývá často svědkem nesprávného chování řidičů nebo chodců. V takových případech je nezbytné dítěti bez emocí a nadávek vysvětlit, kdo, kde udělal chybu a jak se tato situace měla správně řešit.

Na Michigenské univerzitě v USA v roce 2000 se dospělo k závěrům, že sklon k dopravním přestupkům a k určitým druhům nehod je podmíněn psychosociálně. V šetření se ukázalo, že styl jízdy a druhy přestupků u mladistvých řidičů jsou téměř z 90 procent shodné se stylem jízdy a druhy přestupků jejich rodičů nebo osob, s nimiž od dětství jezdili společně v autě a jež pro ně představovaly autoritu. (Havlík, 2005, s. 131)

6.3 Dopravní výchova v mateřské škole

V mateřských školách se děti učí hrou, posloucháním, pozorováním. Okruhy znalostí, dovedností a návyků, které paní učitelky předávají dětem, jsou stanoveny v dokumentu Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. (Votruba, 2001, s. 5)

Součástí těchto programů je i dopravní výchova, při které se děti seznamují s dopravními značkami, dopravními prostředky, světelnými signály, a osvojují si klíčové znalosti o dopravě.

Paní učitelky dětem dopravní výchovu předkládají ve formě pohádek, povídek, malování a her s dopravní tematikou. Při procházce děti upozorňují na různé dopravní situace a snaží se je vtáhnout do diskuze tematickými otázkami, jako například:

- Co uděláš dřív, než přejdeš na druhou stranu?
- Co uděláš, když se na semaforu pro chodce ukáže červený panáček?
- Jak poznáš, která ruka je levá?



Děti se v mateřské školce učí jednoduché básničky s dopravní tematikou.

„Když zasvítí červená,

víte, co to znamená?

Panáček nám říká: STÁT,

nikdo nesmí předbíhat“.

(Plicková, 2007, s. 16)

6.4 Dopravní výchova na základní škole

Škola se vedle rodiny už ve 4. tisíciletí př. n. l. stala základním místem výchovy, jako specializovaná a organizovaná instituce s přesně vymezeným cílem, obsahem a prostředky. (Grecmanová, 1998, s. 19)

Tak, jak v mateřských školách, i na základních školách u nás výuka dopravní výchovy je stanovena v dokumentu Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. Z důvodu, že dopravní výchova není vyučována jako samostatný předmět, většina učitelů nemá odborné a speciální metodické znalosti. Dopravní výchova je rozložena do různých učebních předmětů a více ročníků.

Žáci v 1. ročníku získají informace o:

- bezpečné cestě do školy a zpět,
- správné chůzi po chodníku, stezce pro chodce,
- bezpečném přecházení vozovky na rovném a přehledném úseku, po přechodu pro chodce, nadchodu a podchodu,
- významu světelných signálů pro chodce,
- schopnosti rozeznat nebezpečná místa,
- nebezpečných místech pro přecházení vozovky,
- zásadě vidět a být viděn za snížené viditelnosti, o reflexních materiálech,
- užívání cyklistické přilby,
- bezpečném chování v automobilu, o autosedačkách a bezpečnostních pásích,
- zásadách bezpečného chování v hromadné dopravě (nastupování, vystupování, chování při jízdě, chování na zastávce),
- bezpečných místech pro hry dětí, sánkování a lyžování.

Žáci ve 2. ročníku získají informace o:

- chůzi po silnici (krajnici, vozovce), o nebezpečných místech pro chůzi po silnici,
- chůzi přes železniční přejezd bez závor i se závorami,
- nebezpečí, která hrozí chodcům za snížené viditelnosti,
- prostředcích hromadné dopravy,
- zásadách vidět a být viděn za snížené viditelnosti, o reflexních materiálech,
- zásadách bezpečného chování v automobilu, o autosedačkách a bezpečnostních pásích,
- způsobech pomoci starým a nemocným lidem v prostředích hromadné dopravy,
- zásadách kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu (nepřekážet, neomezovat, neohrožovat ostatní),
- zásadách chování při jízdě v automobilu, o zádržných systémech,
- výcviku základních dovedností na kole, o používání cyklistické helmy.

Žáci ve 3. ročníku získají informace o:

- podrobnějších zásadách správného chování chodce,
- místech a úsecích, kam je chodcům vstup zakázán,
- zásadách vidět a být viděn za snížené viditelnosti, o reflexních materiálech,
- zásadách bezpečného chování v automobilu, o autosedačkách a bezpečnostních pásích,
- světelných signálech a pokynech policisty v silničním provozu,
- pravidlech pro bezpečnou jízdu na in-line, skateboardu a koloběžce,
- vozidlech se zvláštními výstražnými znameními a reakcích na tyto signály,
- způsobu přivolání první pomoci při dopravní nehodě, ošetření drobných poranění.

Žáci ve 4. a 5. ročníku si upevňují již získané informace z dopravní výchovy a dále získají informace o:

- výuce a výcviku pravidel silničního provozu pro cyklisty (vyjíždění, jízda u pravého okraje, zastavení, vyhýbání, předjíždění, odbočování, jízda přes křižovatku, atd.),
- povinném vybavení jízdního kola.

(<http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Zaci-zakladni-skoly>)

EMPIRICKÁ ČÁST

7 PROJEKT PRŮZKUMU

7.1 Cíl průzkumu

Bezpečností dětí v silniční dopravě se u nás v České republice věnuje mnoho organizací a škol. Nejvýznamnější z nich je BESIP, jako integrální součást Ministerstva dopravy, který provádí preventivní činnost.

Jak již bylo řečeno v teoretické části, každé dítě už od narození je vychováváno k bezpečnosti v silničním provozu svými rodiči. Tyto základy si sebou nese celý život a dál na nich staví.

Cíl mého průzkumu je upozornění na stávající situaci v silničním provozu, se zaměřením na prevenci bezpečnosti dětí v silničním provozu.

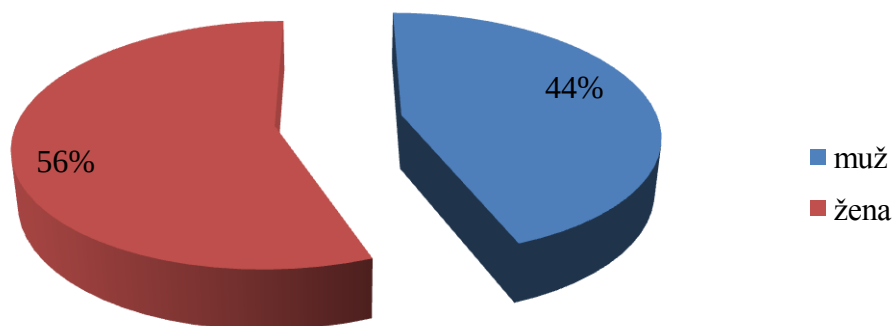
7.2 Dotazník

Na základě stanoveného cíle průzkumu, prostudované literatury, vlastních zkušeností získaných v práci a osobním životě, jsem sestavila dotazník, který jsem zprvu předložila 15-ti respondentům za účelem zjištění jeho nedostatků. Po drobných opravách jsem konečný dotazník v písemné a elektronické podobě předala 120-ti respondentům s požadavkem k vyplnění. V záhlaví jsem dotazované informovala o tom, že dotazník je anonymní a že jeho cílem je prevence bezpečnosti dětí v silničním provozu.

7.3 Rozbor shromážděných informací z dotazníkové metody

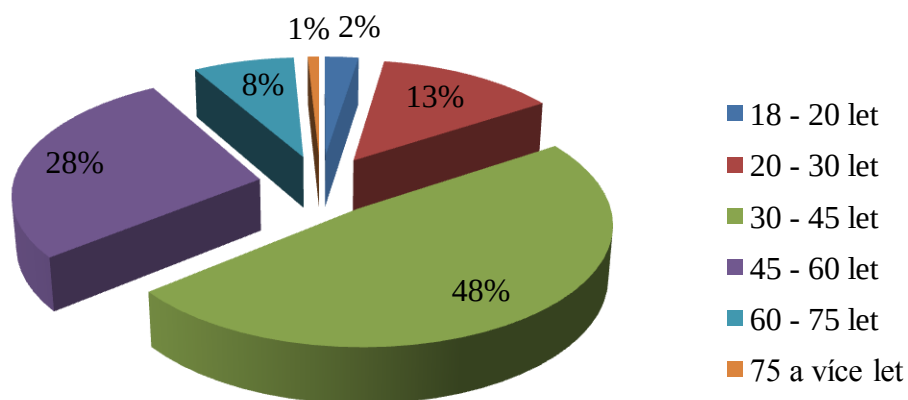
Následným rozbořem jsem zjistila, že dotazník vyplnilo celkem 120 respondentů, z toho 67 žen a 53 mužů, ve věkovém rozpětí od 18 do 75 let a více.

Graf č. 9 - Pohlaví respondentů



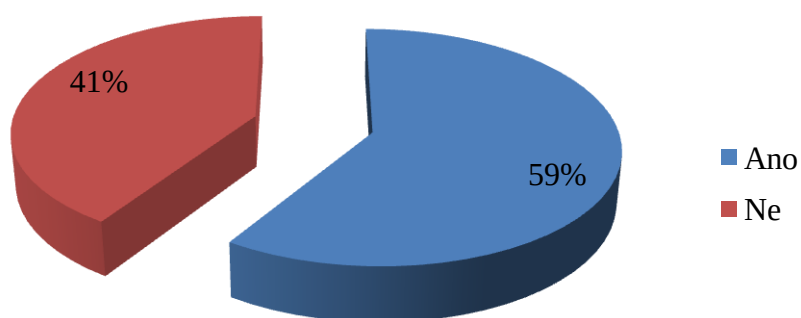
Nejpočetnější skupinou, 58 respondentů, z toho 38 žen a 20 mužů, byla skupina ve věku 30 – 45 let.

Graf č. 10 - Věk respondentů



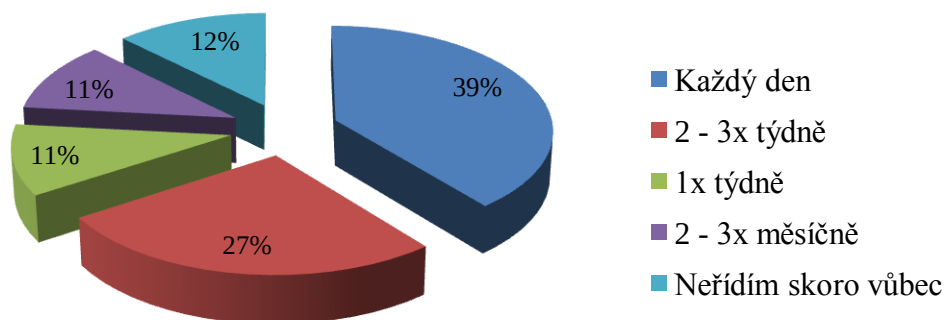
Výsledky průzkumu ukázaly, že 35 žen a 36 mužů z celkového počtu respondentů převáží ve vozidle dítě ve věku 0 – 15 let.

Graf 11 - Převáží respondent dítě ve věku 0 - 15 let?



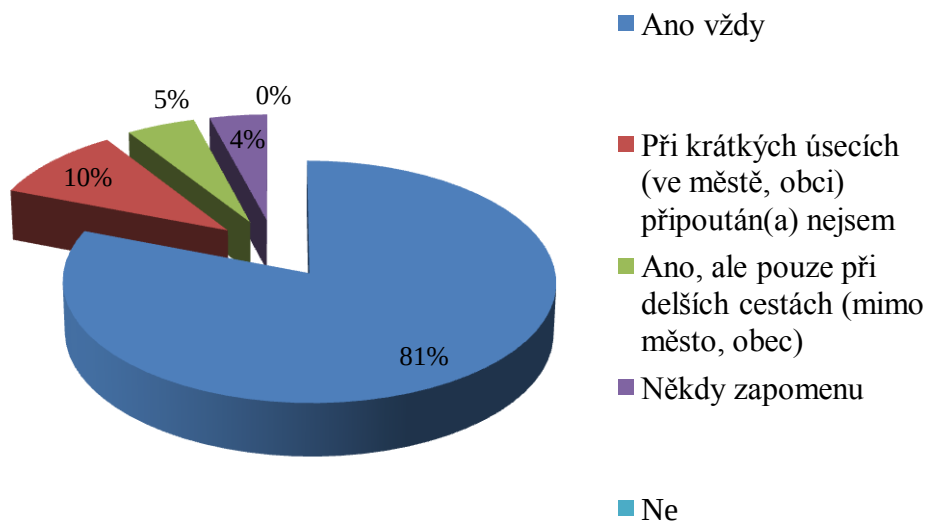
Při zaměření se na četnost řízení vozidla, každý den řídí vozidlo 19 žen a 28 mužů.

Graf č. 12 - Četnost řízení vozidla



Grafy č. 13 až 16 jsou zaměřeny na chování a jednání řidičů a spolujezdců při jízdě vozidlem. Na dodržování povinností stanovené zákonem.

Graf č. 13 - Připoutání řidiče bezpečnostním pásem

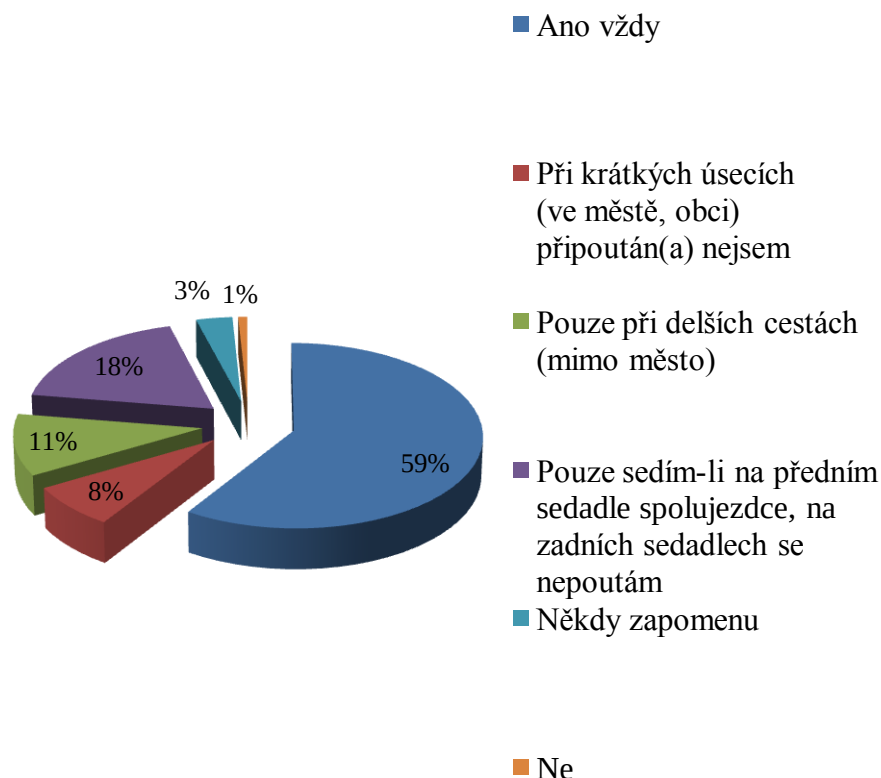


Na otázku č. 4 „Jste jako řidič během jízdy vždy připoután(a) bezpečnostním pásem?“ ze 120 dotazovaných 97 odpovědělo „Ano vždy“; 6 uvedlo „Ano, ale pouze při delších cestách (mimo město, obec)“; 12 označilo „Při krátkých úsecích (ve městě, obci) připoután(a) nejsem“ a 5 přiznalo „Někdy zapomenou“.

Při podrobnějším rozboru bylo zjištěno, že z celkového počtu těch, kteří se vždy připoutají, je 57 žen oproti 41 mužům.

Významné je také přiznání, že 6 mužů se poutá pouze při cestách mimo město a dokonce 8 žen a 4 muži se při krátkých úsecích v obci nepoutají vůbec.

Graf č. 14 - Připoutání spolujezdce bezpečnostním pásem



Na otázku č. 5 „Jste jako spolujezdce během jízdy vždy připoután bezpečnostním pásem?“ pouze 71 dotázaných odpovědělo „Ano vždy“; 13 označilo „Ano, ale pouze při delších cestách (mimo město)“; 9 zakroužkovalo „Při krátkých úsecích (ve městě, obci) připoután(a) nejsem“; 22 respondentů vyznačilo „Pouze sedím-li na předním sedadle spolujezdce, na zadních sedadlech se nepoutám“; 4 určily „Někdy zapomenu“ a 1 muž přiznal, že se bezpečnostními pásy jako spolujezdce nikdy nepoutá.

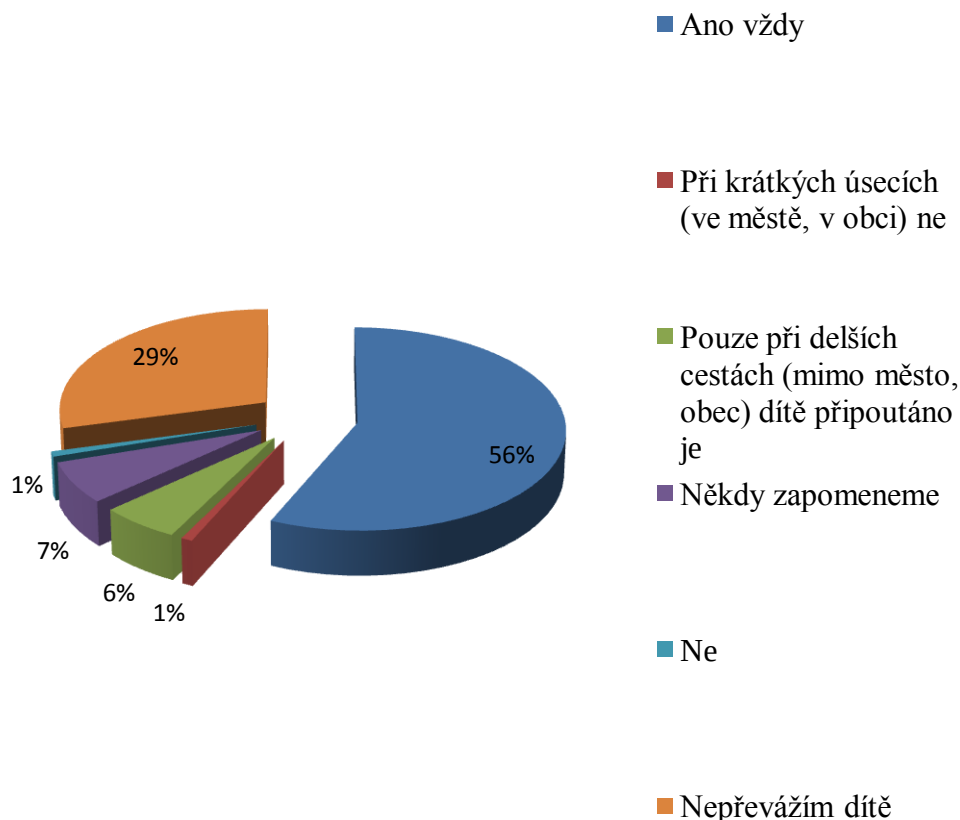
Při důkladnější analýze dojdeme k závěru, že s odpovědí, že se vždy poutá, souhlasilo 39 žen a 32 mužů.

Z 22 respondentů, kteří označili odpověď, že se na zadních sedadlech nepoutá, bylo překvapivě 17 žen a 5 mužů.

Z grafu je patrné, že povinnost připoutání se ve vozidle na místě spolujezdce, i když tato povinnost je stanovena v zákoně o silniční dopravě, není u nás dodržována. Vychází to nejspíš ze skutečnosti, že před cca 20 lety v ČR všechna vozidla běžně nebyla vybavena bezpečnostními pásy na všech sedadlech.

Jestliže tyto bezpečnostní pásy byly, díky absenci samonavíjecího mechanismu, správné nastavení bylo tak složité, že je málokdo používal. To znamená, že tuto povinnost lidé neměli a někteří stále nemají tak zažitou. Dle mého názoru na to mělo a stále vliv má i skutečnost, že policie při zjištění porušení této povinnosti netrestala a dodnes netrestá viníky podstatně vyššími postihy, jak peněžními tak bodovými.

Graf č. 15 - Je převážené dítě vždy připoutáno bezpečnostním pásem nebo v dětské autosedačce?



Graf č. 15 je zaměřen na způsob převážení dítěte ve vozidle. Vypracované dotazníky nám potvrdily závěry zjištěné v policejních statistikách. Konkrétně to znamená, že na otázku č. 7 „Jako řidič vždy zabezpečíte, aby toto dítě bylo během jízdy připoutáno bezpečnostním pásem nebo v dětské autosedačce?“ pouze 68 respondentů odpovědělo „Ano vždy“; 1 uvedl „Při krátkých úsecích (ve městě, obci) ne“; 7 označilo „Pouze při delších cestách (mimo město, obec) dítě připoutáno je“; 8 se přiznalo „Někdy zapomeneme“; 1 uznal „Ne“ a 35 uvedlo „Nepřevážím dítě“.

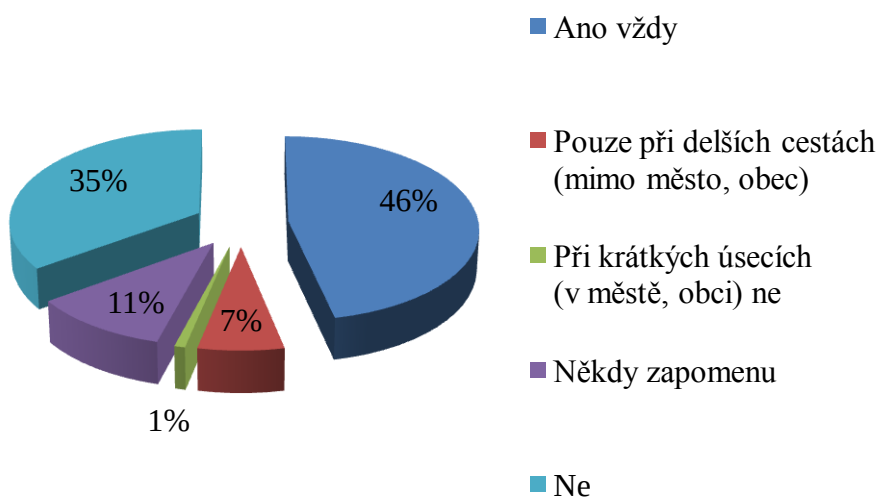
Z celkového počtu 85 převážených dětí pouze 68 je vždy připoutáno a naopak 17

děti při jízdě vozidlem není připoutáno bezpečnostním pásem nebo v dětské autosedačce.

Tady je potřeba upozornit na graf č. 11, který znázorňuje odpovědi na otázku č. 6 dotazníku „Jako řidič převážíte dítě ve věku 0 – 15 let?“, kdy 49 respondentů označilo odpověď „Ne“ a v následující otázce č. 7 „Jako řidič vždy zabezpečíte, aby toto dítě bylo během jízdy připoutáno bezpečnostním pásem nebo v dětské autosedačce?“ znázorněné v grafu č. 15 odpověď „Nepřevážím dítě“ označilo pouze 35 respondentů, oproti 49. Důsledným a opakovaným přepočítáním bylo zjištěno, že nedošlo k početní chybě, ale respondenti v jedné otázce odpověděli, že děti nepřeváží a v následující otázce uvedli, že jako řidič dítě vždy připoutá.

Při podrobnějším rozboru grafů 11 až 15 bylo také zjištěno, že skupina dotazovaných, která převáží dítě ve věku od 0 – 15 let, dodržuje pravidla důsledněji než skupina, která děti nepřeváží. Z celkového počtu 71 řidičů, kteří převáží dítě, je 68 vždy připoutáno, což činí 96 % respondentů.

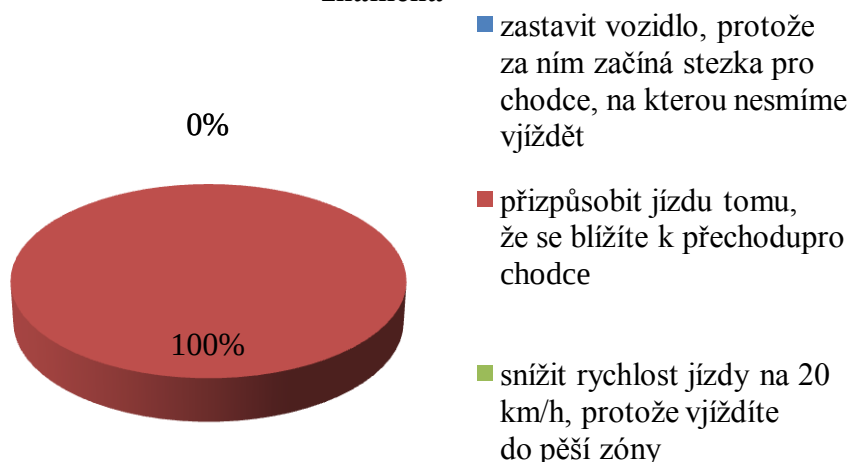
Graf č. 16 - Upozornění spolucestujících na připoutání



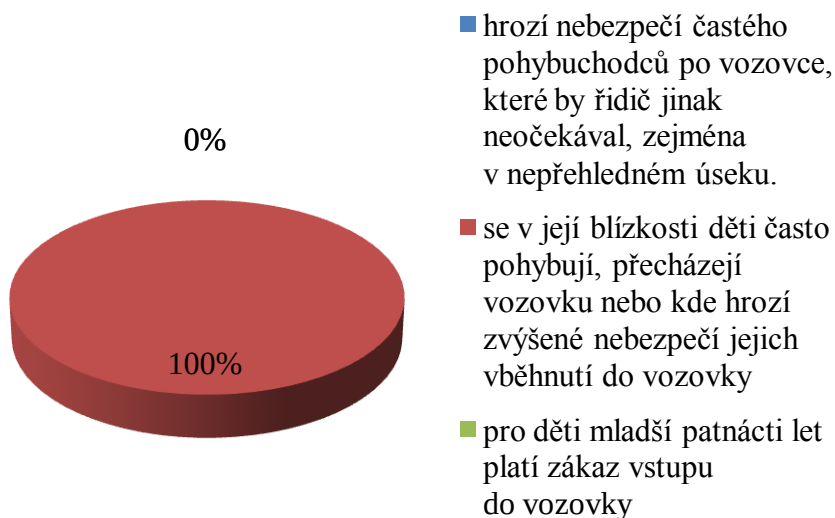
Závěry ze zjištění nám ukazují, že pouze 56 respondentů z celkového počtu 120, na otázku „Jako řidič vozidla upozorňujete spolucestující, aby se připoutali bezpečnostním pásem?“ 56 označilo odpověď „Ano vždy“; 8 jich označilo „Pouze při delších cestách (mimo město, obec) ano“; 1 uvedl „Při krátkých úsecích (v městě, obci) ne“; 13 uvedlo „Někdy zapomenu“ a 42 dotazovaných přiznalo „Ne“.

Překvapivé zjištění, že pouze 35 % řidičů upozorní spolujezdce na povinnost připoutání se za jízdy, si vysvětlují tím, že řidiči není zákonem stanovena povinnost, převážet pouze spolujezdce, který je připoután bezpečnostním pásem. Také policie při těchto zjištění spolujezdce skoro vůbec netrestá, a když ano, tak velmi nízkými postihy. Domnívám se, jak jsem již psala výše, že tato povinnost nám nebyla vštípena našimi rodiči, protože ani oni tuto povinnost nedodržovali. Současná výše pokut a postihů, nás k nápravě našeho chování nevede.

Graf č. 17 - symbol vodorovné dopravní značky znamená



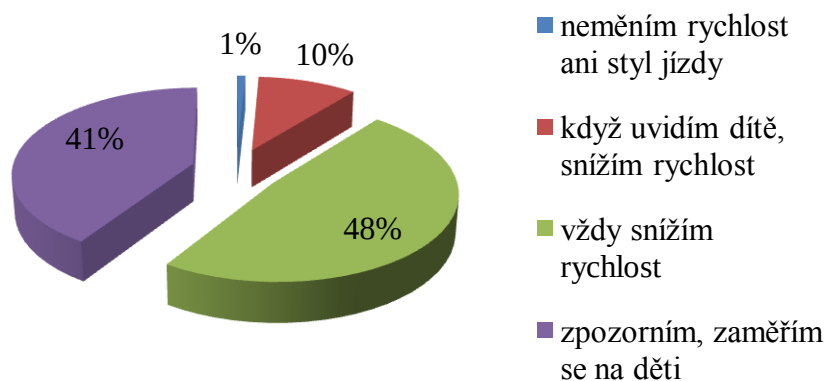
Graf č. 18 - svislá dopravní značka znamená



Výsledky grafů č. 17 a 18 nám ukazují, že řidiči pravidla silničního provozu ovládají, protože na obě vědomostní otázky všech 120 dotazovaných odpovědělo správně.

To znamená, že když někdo pravidla nedodržuje, neznamená to, že je nezná, neví, ale může to být proto, že pouze nechce.

Graf č. 19 - Dopravní značka "Děti"



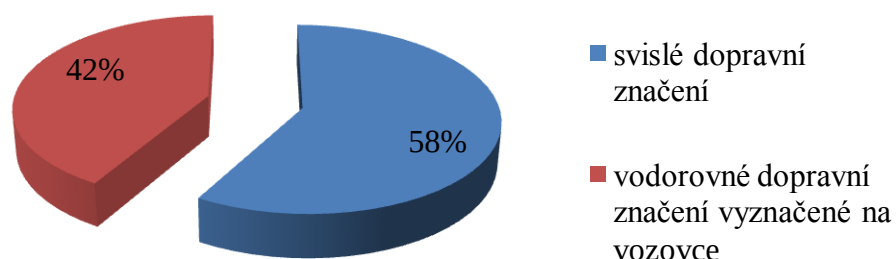
Na otázku č. 11 „Jak se jako řidič zachováte, když vidíte tuto dopravní značku?“



1 respondent odpověděl „Neměním rychlost ani styl jízdy“; 12 uvedlo „Když uvidím dítě, snížím rychlost“; 58 označilo „Vždy snížím rychlost“ a 49 zakroužkovalo „Zpozorním, zaměřím se na děti“.

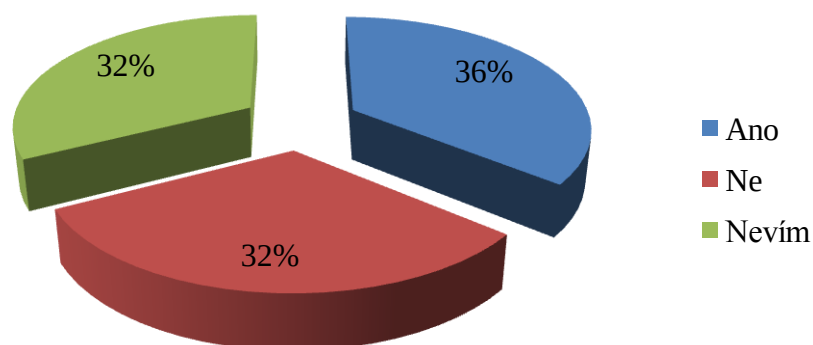
Z rozboru důležité zjištění je, že pouze 1 odpovídající nevnímá danou dopravní značku podstatným způsobem a všichni ostatní nějakým způsobem zpozorní nebo sníží rychlost jízdy.

Graf č. 20 - Výraznější, zřetelnější dopravní značení:



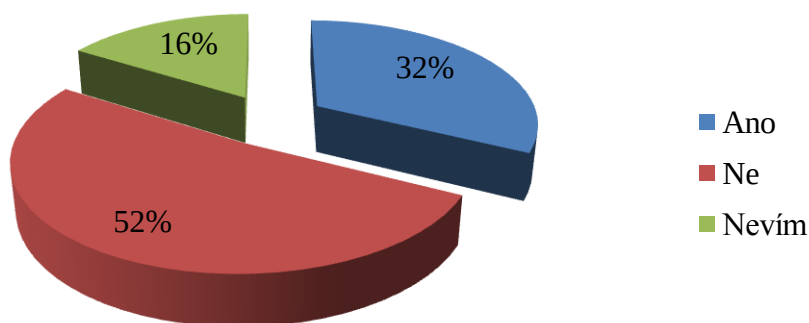
Rozborem grafu č. 20 je patrné, že řidiči výrazně neupřednostňují ani svislé ani vodorovné dopravní značení, protože na otázku „Je pro Vás výraznější, zřetelnější: svislé dopravní značení nebo vodorovné dopravní značení vyznačené na vozovce“ svislé označilo 70 dotazovaných a vodorovné 50.

Graf č. 21 - Pozornost dopravní výchově dětí



Na otázku č. 13 „Myslíte si, že dopravní výchově dětí je věnovaná dostatečná pozornost?“ dotazovaní své odpovědi rozdělili na třetiny. To znamená, že 43 uvedlo „Ano“; 38 zaznamenalo „Ne“ a 39 označilo „Nevím“.

Graf č. 22 - Pozornost dopravní výchově



Na otázku č. 14 „Myslíte si, že bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je věnována dostatečná pozornost?“ 42 řidičů uvedlo „Ano“; 67 zakroužkovalo „Ne“ a 21 označilo „Nevím“.

7.4 Rozbor shromážděných informací z průzkumu v terénu

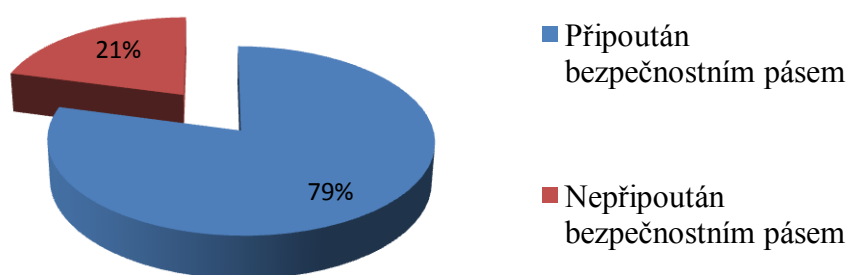
Zjištěné výsledky v dotazníku jsem dále prověřila přímo v terénu. To znamená, že dne 10. 3. 2011 od 16:00 hod. do 16:10 hod. jsem provedla průzkum na ul. Kozlovská v Přerově s cílem zaznamenat konkrétní počty připoutaných a nepřipoutaných řidičů, spolujezdců a dětí v silničním provozu.

Vybraná komunikace se nachází v centru města Přerova, kde je hustý provoz a je zde dopravní značkou č. IP 25a „Zóna s dopravním omezením“ stanovena maximální rychlost 30 km/hod. Díky této snížené maximální rychlosti jsem měla možnost vidět a zaznamenat počty všech připoutaných řidičů, spolujezdců a dětí. Před samotným měřením jsem si připravila tabulku, do které jsem při měření zaznamenávala zjištěné hodnoty čárkovou metodou.



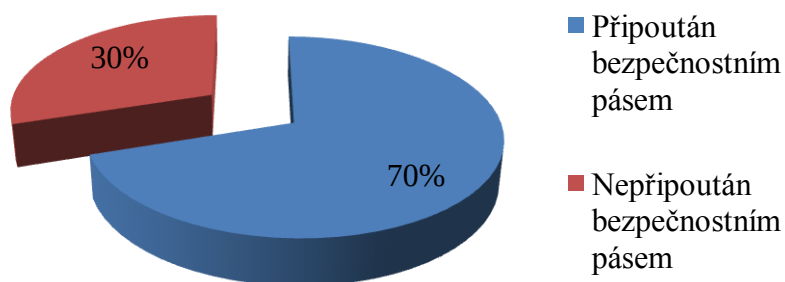
Z daného šetření bylo zjištěno, že v obou směrech za danou dobu 10 min. projelo 120 vozidel, v kterých bylo celkem 159 osob.

Graf č. 23 - Řidič



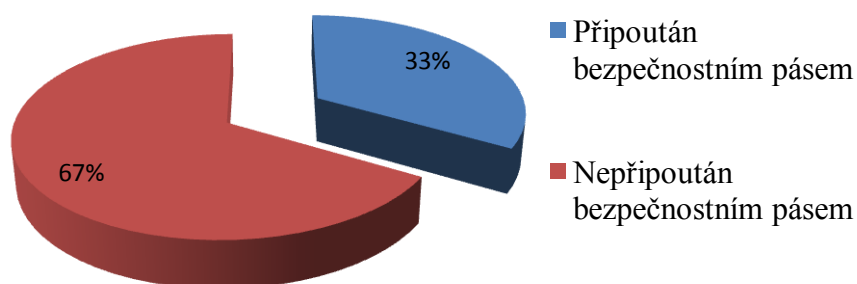
Následnou analýzou bylo zjištěno, že 95 řidičů připoutáno bylo a 25 ne. Překvapující bylo, že v danou dobu bylo také kontrolováno jedno vozidlo policie ČR, které neužívalo zvláštní výstražné světla modré barvy, ani zvláštní zvukové výstražné znamení a přitom ho řídil nepřipoutaný příslušník policie ČR.

Graf č. 24 - Spolujezdec - přední sedadlo



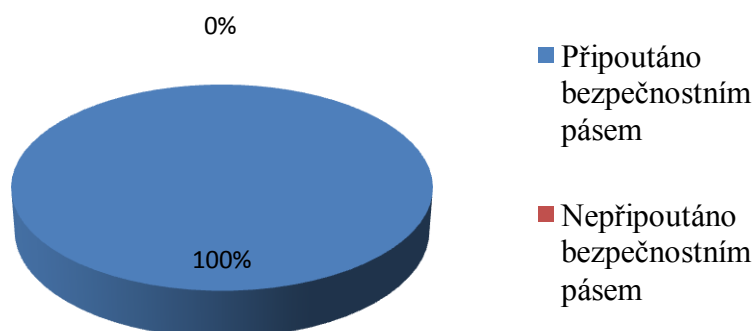
Přepočítáním výsledků bylo odhaleno, že na předním sedadle spolujezdce bylo 21 osob připoutáno a 9 nikoliv.

Graf č. 25 - Spolujezdec - zadní sedadlo



Za časový úsek dané kontroly byli vyzorováni pouze 3 spolujezdci na zadních sedadlech, kdy 1 připoután byl a dva ne.

Graf č. 26 - Dítě



Při dané kontrole bylo viděno ve vozidlech 6 dětí a všechny byli připoutáni v dětské autosedačce.

7.5 Porovnání výsledků obou metod

Při porovnání výsledků z dotazníkové metody a metody šetření bylo zjištěno, že výsledky připoutaných řidičů se liší pouze 2 procenty. Z toho vyplývá, že cca 80 % řidičů je při řízení vozidla vždy připoutáno bezpečnostním pásem.

Podrobným rozbořem obou metod bylo zjištěno, že dotazníkovou metodou 59 % dotázaných odpovědělo, že na místě spolujezdce jsou vždy připoutáni a přímo v provozu bylo zjištěno, že připoutáno jich je ve skutečnosti 70 %. Daný rozdíl výsledků spatřuji v tom, že v dotazníkové metodě respondenti mohli určit z více odpovědí a ne pouze odpovědi ano a ne.

Výsledky obou metod průzkumu vyjadřují skutečný stav, který vidíme v silničním provozu.

ZÁVĚR

Název mé bakalářské práce jsem si stanovila „Výchova dědí k bezpečnosti silničního provozu“ a toto téma jsem se snažila rozebrat z různých úhlů pohledu a směrů. Dopravní výchova je velice rozsáhlý proces, který spadá do různých oborů.

Snažila jsem se rozebrat působení dopravní výchovy na dítě už od prvopočátku, které začíná v rodině a následuje v mateřské a základní škole.

Myslím si, že rodiče své děti k dopravní výchově vedou zcela automaticky, tak jak je kdysi vychovávaly právě jejich vlastní rodiče. Způsob a styl výchovy se opakuje stále po generacích. Děti se učí rozeznat pravou a levou ruku, poznat barvy, ale i základy v dopravní výchovy, spočívající v tom, že si nesmí hrát na silnici, že při přecházení komunikace se musí rozhlédnout.

Rodiče si mnohokrát neuvědomují skutečnost, že si dítě v první etapě svého života základní normy chování a jednání osvojuje právě pozorováním a kopírováním dospělých. Jestliže otec, jako jedna z nejdůležitějších autorit, se běžně při řízení vozidla nepoutá bezpečnostním pásem, dítě nepochopí, proč tato povinnost je právě vyžadována po něm. A později, když bude sám řidič, bude konat tak, jak to viděl u svého otce a při řízení vozidla se poutat taky nebude. Tímto způsobem to jde stále dokola, jako v začarovaném kruhu.

Z tohoto důvodu musím apelovat na všechny rodiče, aby svým dětem dali co nejlepší základy v oblasti správného chování v silničním provozu.

Podstatné změny by měly nastat i v dopravní výchově ve školách. Tato by podle mého názoru, měla být začleněna do výuky jako samostatný předmět minimálně jednoho ročníku prvního stupně základní školy, protože současná úroveň je neuspokojivá. Zařazením by získala větší význam a prestiž, protože by výuku vedli školení profesionálové.

Svoji práci jsem rozdělila na část teoretickou a empirickou.

V teoretické části jsem vycházela z informací získaných v odborné literatuře, webových stránek, ale také poznatků získaných studiem na pedagogické fakultě a v osobním životě.

Ve druhé části jsem formou průzkumu zjišťovala, znají-li a dodržují-li řidiči pravidla silničního provozu, jaké základy dopravní výchovy si děti v první etapě života přebírají od svých rodičů.

Po vypracování průzkumu dotazníkovou metodou jsem své závěry potvrdila v dalším terénním průzkumu, který potvrdil zjištění dotazníkové metody.

Výsledky ukazují, že řidiči sice pravidla silničního provozu znají, ale nedodržují je. Příčin může být mnoho. Já jako jednu z nejzávažnějších vidím tu, že tato povinnost dodržování pravidel nám není našimi rodiči vštípená a současný způsob kontroly a postihu je nedostatečný.

Cílem mé práce je upozornění na stávající situaci v silničním provozu, se zaměřením na prevenci bezpečností dětí. Myslím si, že stávající situaci jsem zde představila, ale uznávám, že dopravní výchova je tak rozsáhlý a komplikovaný obor, který nelze v jedné bakalářské práci podrobně rozebrat.

Svoji bakalářskou práci končím citátem:

„Non schoale sed vitae discimus - Neučíme se pro školu, ale pro život.“

(Seneca)

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU BRNO. *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*. Brno : Centrum dopravního výzkumu, 2000. 98 s. ISBN 80-86502-04-X.

ČÍŽKOVÁ, J. *Přehled sociální psychologie*. Olomouc : Polygrafické středisko VUP, 2001. 181 s. ISBN 80-244-0150-9.

GRECMANOVÁ, H., HOLOUŠOVÁ, D., URBANOVSKÁ E. *Obecná pedagogika I*. Olomouc : Hanex, 1997. 231 s. ISBN 80-85783-20-7.

GRECMANOVÁ, H., HOLOUŠOVÁ, D., URBANOVSKÁ, E., BŮŽEK, A. *Obecná pedagogika II*. Olomouc : Hanex, 1998. 192 s. ISBN 80-5783-24-X.

HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, s.r.o., 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

KOLEKTIV AUTORŮ. *Přehled vývojové psychologie*. Olomouc : Polygrafické středisko VUP, 2001. 175 s. ISBN 80-7067-953-0.

LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem*. Praha : Linde Praha, a.s., 2006. 572 s. ISBN 80-7201-616-4.

PLICKOVÁ, E. *Jak se chovat na ulici na hřišti i na silnici*. Praha : Úvaly, spol. s r.o., 2007. 24 s.

NETESAL, M., VOTRUBA, J. *Metodický list pro dopravní výchovu na ZŠ*. Praha : BESIP, Fortuna, 1992.

VOGEL. *Základní ilustrovaná učebnice pravidel provozu na pozemních komunikacích s výkladovým komentářem*. Praha : Springer Media CZ, 2007. 132 s. ISBN 978-80-86411-79-8.

VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v rodině*. Praha : Fortuna, 2002, 29 s. ISBN 80-7168-790-1.

Sbírka zákonů Česká republika 361. Zákon o provozu na pozemních komunikacích, Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o., 2000. částka 98, rozeslána 19. října 2000.

ZDN.CZ. *Vizuální vnímání řidiče z hlediska psychologie* [online]. [cit. 2011-02-1]. Dostupné na <http://www.zdn.cz/clanek/sestra/vizualni-vnimani-ridice-z-hlediska-psychologie-456627>.

NADACE PARTNERSTVÍ. *Děti a dopravní bezpečnost* [online]. [cit. 2011-02-19]. Dostupné na <http://www.nadacepartnerstvi.cz/doprava/dopravni-nehody-deti>.

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Statistiky* [online]. [cit. 2011-02-19]. Dostupné na <http://www.policie.cz/>.

BESIP. *Žáci základní školy*. [online]. [cit. 2011-03-1]. Dostupné na <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Zaci-zakladni-skoly>.

PŘÍLOHA

DOTAZNÍK PRO ŘIDIČE

Vážená paní, vážený pane,

žádám Vás tímto o vyplnění předloženého dotazníku, který je anonymní a jehož cílem je upozornění na stávající situaci v silničním provozu, se zaměřením na prevenci bezpečnosti dětí v silničním provozu. Závěry Vámi vyplněného dotazníku budou použity v mé bakalářské práci „Výchova dětí k bezpečnosti silničního provozu“. Odpověď, se kterou souhlasíte, prosím, zakroužkujte. Ke každé otázce vyberte pouze jednu odpověď.

Děkuji za Vaši ochotu a čas věnovaný vyplněním tohoto dotazníku.

Margita Považanová

1) Uveďte Vaše pohlaví:

- a) žena
- b) muž

2) Jaký je Váš věk?

- a) 18-20 let
- b) 20-30 let
- c) 30-45 let
- d) 45-60 let
- e) 60-75 let
- f) 75 a více let

3) Jak často řídíte vozidlo?

- a) Každý den
- b) 2-3x týdně
- c) 1x týdně
- d) 2-3x měsíčně
- e) Neřídím skoro vůbec

4) Jste jako řidič během jízdy vždy připoután bezpečnostním pásem?

- a) Ano vždy
- b) Při krátkých úsecích (ve městě, obci) připoután(a) nejsem
- c) Ano, ale pouze při delších cestách (mimo město, obec)
- d) Někdy zapomenu
- e) Ne

5) Jste jako spolujezdce během jízdy vždy připoután bezpečnostním pásem?

- a) Ano vždy
- b) Při krátkých úsecích (ve městě, obci) připoután(a) nejsem
- c) Ano, ale pouze při delších cestách (mimo město)
- d) Pouze sedím-li na předním sedadle spolujezdce, na zadních sedadlech se nepoutám
- e) Někdy zapomenu
- f) Ne

- 6) Jako řidič převážíte dítě ve věku 0 – 15 let?
- a) Ano
 - b) Ne
- 7) Jako řidič vždy zabezpečíte, aby toto dítě bylo během jízdy připoutáno bezpečnostním pásem nebo v dětské autosedačce?
- a) Ano vždy
 - b) Při krátkých úsecích (ve městě, obci) ne
 - c) Pouze při delších cestách (mimo město, obec) dítě připoutáno je
 - d) Někdy zapomeneme
 - e) Ne
 - f) Neprevážím dítě
- 8) Jako řidič vozidla upozorňujete spolucestující, aby se připoutali bezpečnostním pásem?
- a) Ano vždy
 - b) Pouze při delších cestách (mimo město, obec) ano
 - c) Při krátkých úsecích (v městě, obci) ne
 - d) Někdy zapomenou
 - e) Ne
- 9) Pokud jako řidič vidíte na vozovce tento symbol, musíte:



- a) zastavit vozidlo, protože za ním začíná stezka pro chodce, na kterou nesmíte vjíždět.
- b) přizpůsobit jízdu tomu, že se blížíte k přechodu pro chodce
- c) snížit rychlost jízdy na 20 km/h, protože vjíždíte do pěší zóny

10) Tato dopravní značka upozorňuje na místo nebo úsek pozemní komunikace, kde:



- a) hrozí nebezpečí častého pohybu chodců po vozovce, které by řidič jinak neočekával, zejména v nepřehledném úseku.
- b) se v její blízkosti děti často pohybují, přecházejí vozovku nebo kde hrozí zvýšené nebezpečí jejich vběhnutí do vozovky.
- c) pro děti mladší patnácti let platí zákaz vstupu do vozovky.

11) Jak se jako řidič zachováte, když vidíte tuto dopravní značku?



- 1 Neměním rychlost ani styl jízdy
- 2 Když uvidím dítě, snížím rychlost
- 3 Vždy snížím rychlost
- 4 Zpozorním, zaměřím se na děti

12) Je pro Vás výraznější, zřetelnější:

- a) svislé dopravní značení
- b) vodorovné dopravní značení vyznačené na vozovce

13) Myslíte si, že dopravní výchově dětí je věnovaná dostatečná pozornost?

- a) Ano
- b) Ne
- c) Nevím

14) Myslíte si, že bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je věnována dostatečná pozornost?

- a) Ano
- b) Ne
- c) Nevím

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Margita Považanová
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	RNDr. Evžen Růžička, CSc.
Rok obhajoby:	2011

Název práce:	VÝCHOVA DĚTÍ K BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU
Název v angličtině:	ROAD SAFETY EDUCATION OF CHILDREN
Anotace práce:	Bakalářská práce je zaměřena na působení dopravní výchovy na dítě od prvopočátku v rodině, po základní školu. Představuje psychologický vývoj dítěte, dopravní psychologii, pravidla silničního provozu, nehodovost dětí a dopravní výchovu. Poukazuje na kladný, ale i záporný vliv rodičů na děti v dopravní výchově.
Klíčová slova:	Dítě, Rodič, Řidič, Dopravní výchova, Bezpečnost silničního provozu
Anotace v angličtině:	This bachelor thesis focuses on the impact of traffic education on a child from its beginnings in a family to primary school. It introduces psychological development of a child, traffic psychology, traffic rules, children accident rate, and traffic education. It points out the positive as well as the negative influence of parents on their children in traffic education.
Klíčová slova v angličtině:	Child, Parent, Driver, Traffic Education, Road Traffic Safety.
Přílohy vázané v práci:	Příloha č. 1: Dotazník pro řidiče
Rozsah práce:	46 stran
Jazyk práce:	Český