

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Bakalářská práce

2016

Ondřej Linhart



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

KATEDRA PEDAGOGIKY A PSYCHOLOGIE

Bakalářská práce

***Dopravní výchova žáků 4. a 5. tříd
základních škol na okrese Pelhřimov***

Autor práce: Ondřej Linhart

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. et Mgr. Jiří Kressa**

Studijní obor: Sociální pedagogika

České Budějovice 2017

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 2. 1. 2017

.....
Ondřej Linhart

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kteří přispěli k vytvoření této bakalářské práce. Zvláštní poděkování patří vedoucímu bakalářské práce Mgr. et Mgr. Jiřímu Kressovi za věcné rady, odborné připomínky a čas věnovaný konzultacím. Rovněž děkuji všem do výzkumu zapojeným základním školám, zejména jejich vedení, jenž umožnilo zrealizovat potřebné šetření a zároveň k němu vyjádřilo kladný postoj, dále pedagogům, kteří se na jeho průběhu podíleli, a konečně žákům, z nichž většina pracovala s dotazníky velmi zodpovědně, čímž umožnila sběr kvalitního písemného materiálu.

Anotace

Tato bakalářská práce sleduje důležité aspekty týkající se dopravní výchovy žáků základních škol. Zaměřuje se zejména na věkovou kategorii žáků 4. a 5. tříd. Práce obsahuje část teoretickou zabývající se specifiky dopravní výchovy. Vlastní kapitola je věnována cílům, které by měly být v rámci výchovně – vzdělávacího působení na děti naplňovány. Dále navazují kapitoly, v nichž jsou rozebírány zásadní fenomény podílející se na utváření klíčových kompetencí mladých účastníků silničního provozu. Jsou jimi rodina, škola a dětská dopravní hřiště. Působení těchto institucí má společný cíl, a to vybavit žáky jak teoretickými znalostmi, tak praktickými dovednostmi a naučit je jednat v souladu s nimi v rámci zachování zdraví a života dětí i dospělých. Následuje kapitola zaměřující se na rizika chování v dopravě, jejichž následky dokládá naprosto alarmující statistika dopravních nehod dětí. Další kapitoly nesou názvy Chodec a Cyklista, poukazují na správný výklad těchto pojmů a jim odpovídajícímu jednání v reálném provozu. Poslední kapitolu v této části bakalářské práce tvoří BESIP. Snahou bylo upozornit na nezastupitelnou úlohu v mnoha oblastech jeho působení. Přiblížena je jeho historie a současnost, dále funkce krajských koordinátorů a také řada akcí, které se týkají bezpečnosti silničního provozu v krajích ČR. Praktickou část reprezentují dvě samostatné kapitoly. V první se jedná o výzkum zahrnující výčet zúčastněných základních škol, stanovené náležitosti a hlavní sledované faktory. Druhou část představuje metodologie dotazníkového šetření, jeho následná podrobná analýza a konečně shrnutí výsledků, které ponese jistou vypovídající hodnotu zrealizovaného šetření. Jedná se o komparaci sebraného písemného materiálu se zaměřením na kladné odpovědi. Cílem výzkumného šetření bylo rozkrýt úroveň teoretických znalostí všech dotazovaných, porovnat vědomosti chlapců a dívek, a dále srovnat informovanost žáků 4. a 5. tříd základních škol. Práci uzavírá shrnutí dosažených poznatků. V přílohách jsou umístěny tabulky, grafická znázornění a plné znění žáky vyplňovaného dotazníku.

Annotation

This thesis observes the important aspects related to traffic education of pupils in primary schools. It is especially concentrated on the age group of pupils 4th and 5th grades. The thesis includes a theoretical part dealing with the specifics of traffic education. An individual chapter is devoted to aims, that should be in the context of education - learning influence on children met. The next chapter, which analyzes the fundamental phenomena involved in the formation of key competencies of young road users. They are family, school and children's traffic playground. The actions of these institutions have a common aim, namely to equip students both theoretical knowledge and practical skills and learn to act in accordance with them in protecting the health and lives of children and adults. The following chapter focuses on risk behavior in traffic, the consequences of which proves absolutely alarming statistics on traffic accidents of children. Other chapters bear titles Pedestrian and Cyclist point to the correct interpretation of these concepts and their respective meetings in real traffic. The last chapter in this part of the thesis consists of BESIP. The aim was to highlight the vital role in many areas of its operations. The approach is its history and present, as well as the function of regional coordinators and a number of actions relating to road safety in the Czech regions. The practical part is represented with two individual chapters. The first is a list of research involving the participating primary schools set requirements and main observed factors. The second part presents the methodology of the questionnaire, its subsequent detailed analysis and finally a summary of the results, which bears some predictive value of realized investigations. This is a comparison of the collected written material with a focus on positive response. The aim of the research was to uncover the knowledge levels of respondents to compare the knowledge of boys and girls, and to compare the awareness of the 4th and 5th grades of primary schools. The aim of the research was to uncover the knowledge levels of respondents to compare the knowledge of boys and girls, and to compare the awareness of the 4th and 5th grades of primary schools. The thesis concludes a summary of the findings. In the annexes are placed tables, graphics and the full questionnaire completed for students.

Obsah

<i>Úvod</i>	7
1 TEORETICKÁ ČÁST	9
1.1 Dopravní výchova	9
1.1.1 Cíle dopravní výchovy	9
1.1.2 Dopravní výchova v rodině	10
1.1.3 Dopravní výchova na základní škole.....	11
1.1.4 Dopravní výchova na dětských dopravních hřištích	13
1.2 Rizikové chování v dopravě.....	16
1.2.1 Statistiky dopravní nehodovosti dětí	17
1.3 Chodec.....	20
1.4 Cyklista	22
1.5 BESIP	25
1.5.1 Historie a současnost	25
1.5.2 Krajszí koordinátoři	26
1.5.3 Akce o bezpečnosti silničního provozu v krajích ČR	27
1.5.4 Akce zaměřené na bezpečnost dětí v silničním provozu.....	29
2 PRAKTICKÁ ČÁST	32
2.1 Cíle výzkumu	32
2.2 Hypotézy výzkumu	32
2.3 Volba souboru respondentů.....	33
2.4 Způsob sběru dat	33
2.5 Popis metod dotazníkového šetření.....	37
2.6 Popis výsledků a jejich interpretace	38
2.7 Diskuze a shrnutí výsledků výzkumu	46
<i>Závěr</i>	48
<i>Seznam použité literatury</i>	50
<i>Přílohy</i>	54

Úvod

Ve své bakalářské práci jsem se rozhodl zabývat problematikou dopravní výchovy žáků 4. a 5. tříd základních škol na okrese Pelhřimov. Dle mého názoru se jedná o velice podstatné téma, které stále nabývá na důležitosti, a to hlavně z toho důvodu, že se každodenně v médiích setkáváme se zprávami o dopravních nehodách.

Doprava je v dnešní době spojována s existencí, prosperitou, ale i komfortem jednotlivce či celé společnosti. Ovšem kromě toho, že nám do života přináší spoustu pozitivních faktorů, pojí se s ní i ty negativní - nebezpečí pro zdraví člověka a znečišťování životního prostředí. Díky tomu, že se provoz na pozemních komunikacích nepřetržitě zvyšuje a zhušťuje, jsme do něj zapojováni mnohem častěji a dříve. Ať už v dopravě vystupujeme v jakékoliv roli, zavazujeme se tím, že nejen kvůli své bezpečnosti, budeme znát, ale hlavně dodržovat všechny dopravní předpisy, které nám zákon stanovuje. Tyto návyky nám umožňují se bezpečně pohybovat po pozemních komunikacích, a proto bychom si je měli osvojit již v útlém věku.

Mezi hlavní aktivity, které se zabývají bezpečností silničního provozu, patří dopravní výchova. To je hlavní důvod, proč je od roku 2013 zařazena do výukových programů na základních školách. Primárním důvodem jejího zařazení do výuky je snaha o ochranu dětí, které se každý den stávají členy silničního provozu. V rámci dopravní výchovy by si děti měly například vytvořit správné návyky, rozvíjet svoji pozornost, soustředěnost, ohleduplnost, opatrnost či pozitivní vztah k okolí.

Cílem mé bakalářské práce je nejen zdůraznit to, jak je výuka dopravní výchovy v dnešním světě důležitá, ale převážně zmapovat znalosti žáků prvního stupně 4. a 5. tříd základních škol v oblasti dopravní výchovy a uplatnění těchto znalostí v silničním provozu.

Bakalářská práce je rozdělena do dvou částí - teoretické a praktické. První část práce se bude zabývat významem dopravní výchovy, jejími cíli, ale i významem dopravní výchovy v rodině, na základních školách a dětských dopravních hřištích. V další kapitole bude rozebráno rizikové chování v dopravě a jeho důsledky. Dále budou vysvětleny pojmy chodec a cyklista. A v neposlední řadě bude popsána historie a činnost organizace BESIP. Veškeré poznatky, které jsou uvedeny v této části bakalářské práce, budou čerpány z dostupné odborné literatury týkající se dopravní výchovy, ale i internetových stránek, jejichž obsah je zaměřen

na tuto problematiku. Některé informace budou získány ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Praktická část je zaměřena na dopravní výchovu žáků 4. a 5. tříd. Výsledkem bude zpracování dotazníkového šetření, které probíhalo pomocí kvantitativního výzkumu na vybraných základních školách. Dotazník byl vypracován dle získaných informací z odborné literatury a obsahuje otázky týkající se dopravní problematiky. Forma dotazníkového šetření je zvolená záměrně, protože mi zajišťuje získání většího množství informací v relativně krátkém časovém úseku. Respondenty budou žáci 4. a 5. ročníků vybraných základních škol na okrese Pelhřimov. Výsledkem dotazníkového šetření bude zjištění základních znalostí žáků a postihnutí kritických oblastí, ve kterých se žáci stále neorientují. Cílem je rovněž zmapovat zájem žáků o dopravní výchovu. Konečně lze také sledovat, jakých výchovně – vzdělávacích aktivit by se žáci chtěli zúčastnit.

1 TEORETICKÁ ČÁST

1.1 Dopravní výchova

Dopravní výchova představuje klíčovou oblast vzdělávání v životě dětí i dospělých. Jak uvádí Límová (2006, s. 5), se zvýšením nárůstu motorismu je znalost pravidel silničního provozu nezbytná, a dokonce nutná k přežití, neboť správnými návyky lze předejít řadě dopravních nehod, a eliminovat tak jejich fatální následky. Proto je zcela nezpochybnitelné dostatečné zajištění osvěty v tomto odvětví. Cílem má být příprava široké veřejnosti na zodpovědný a bezpečný pohyb v prostředí silničního provozu a mnoha dalších dopravních situacích.

Dopravní výchova zahrnuje nejen předávání znalostí teoretických, ale také praktických, v tomto případě se jedná o nácvik dovedností uplatnitelných v reálném prostředí. Teoretická část, neboli výchovná, chce vštípit dítěti chování dle etických norem, a to v pozici jak aktivního, tak pasivního účastníka dopravy. Praktické dovednosti, čili naukovou část, tvoří závazná pravidla provozu na pozemních komunikacích, která reflektují věk dítěte. Se stářím dítěte souvisí míra pochopení vzniklých situací a korektních reakcí na ně. (AMAVET.ORG, 2001)

Stojan (2009, s. 23) tvrdí, že podstatným a velmi důležitým spolutvůrcem dopravní výchovy je bezesporu styl rodinné výchovy, jejímž cílem je vedení dítěte k dopravní odpovědnosti, a to od nejútlejšího věku. Institucionální forma je pomyslná druhá strana mince, s níž se lidé setkávají nejen v mladším věku, ale i v průběhu dospívání a adolescence. Její reálné vyučování probíhá ve školských zařízeních. Proto, aby bylo dosaženo pozitivního výsledku a dopravní výchova byla efektní, je bezpodmínečně nutné, aby spolu byly obě strany, rodina i instituce v harmonickém vztahu a tvořily funkční celek.

1.1.1 Cíle dopravní výchovy

Primárním cílem dopravní výchovy je zajistit maximální přípravu člověka na zodpovědný pohyb v dopravním prostředí. Každý aktér silničního provozu by proto měl mít osvojené jak znalosti, tak i praktické dovednosti a návyky, které jsou součástí předpokladu pro jeho bezpečný pohyb na silnicích. Jak trefně vyjadřuje Volný (1983, s. 25)

„Znalosti, dovednosti a vlastnosti žáků se musí transformovat v postoje a stát se součástí hodnotové orientace.“

Límová (2006, s. 8) uvádí, že na základní škole je dopravní výchova určitým systémem, jenž se skládá z daného obsahu, metod a forem, které jsou charakterizovány těmito níže uvedenými cíli.

- *Pochopení funkce dopravy jako celistvého systému definovanému zákonnými ustanoveními.*
- *Formování úsilí jednat v rámci zachování odpovědnosti morální, i právní.*
- *Osvojení zásad, které vykazují účelnost a bezpečnost jednání v provozu.*
- *Zvládnutí techniky chůze a jízdy na jízdním kole.*
- *Zhodnocení technického stavu dopravního prostředku a praktické zvládnutí základních úkonů jeho údržby.*
- *Uvědomění si významu a role policistů podílejících se na plynulém a bezpečném provozu na pozemních komunikacích.*
- *Načerpání dovednosti poskytovat první pomoc a zároveň dbát na vlastní bezpečí.*

1.1.2 Dopravní výchova v rodině

Rodiče v průběhu svého života zastávají různé role. Jednou z nich je úloha vychovatelů svých dětí, nesoucí s sebou nejvyšší nároky, které jsou na ně kladeny. Ze všech výchovných institucí je rodina tou nejstarší a primárně nejdůležitější. Své hlavní výchovné postavení při formování člověka si do dnešní doby udržela i přes všechny kulturní a sociální přeměny. (GRECMANOVÁ et al., 2003)

Smyslem dopravní výchovy v rodině by mělo být primárně pěstovat u dětí takové charakterové vlastnosti, které jim později pomohou při realizaci pravidel silničního provozu. Za nezbytnou považuje Volný (1983, s. 24) ukázněnost, rozvážnost, vytrvalost, rozhodnost, ohleduplnost a společenskou odpovědnost. Dále rovněž uvádí, že pokud jsou u dítěte rozvíjeny právě kladné charakterové vlastnosti, se kterými vystupuje v rodině, ve škole i na veřejnosti, pak má lepší předpoklady pro adekvátní a bezpečné jednání v rozmanitých dopravních situacích.

Límová (2006, s. 12) v souladu s výše uvedeným tvrdí, že působení rodiny v oblasti dopravní výchovy by mělo začít již od útlého věku dětí. Vytváří se tak základ, jenž je později rozvíjen prostřednictvím učitelů a vychovatelů mimo rodinu.

Rodiče by měli své děti seznámit :

- s užíváním nejbezpečnější cesty do školy a ze školy;
- se znalostí základních dopravních předpisů a značek; zároveň jim vysvětlit jejich význam a správnou reakci na ně;
- s úlohou policistů;
- se smyslem ročních období a vlivem povětrnostních podmínek na stav komunikace a bezpečného provozu na ní.

Rovněž by rodiče měli :

- vést své děti k samostatnosti, ale i přesto ověřovat jejich vědomosti;
- pomoci jim osvojit teoretické i praktické základy cyklistiky;
- kontrolovat používání ochrannou přilby.

U dětí ve věku 11-15 let je ze strany rodičů dále vhodné :

- prohlubovat jejich znalosti a trvat na dodržování silničních pravidel;
- podporovat rozvoj jejich morálních vlastností, jež mohou využít v provozu a varovat je před možností dopravní nehody a trestních důsledků;
- ujistňovat se, že dítě používá při jízdě na kole cyklistickou přilbu;
- rozvíjet jeho znalosti o první pomoci.

1.1.3 Dopravní výchova na základní škole

Dopravní výchova na základní škole není zavedena jako samostatný vyučovací předmět. Navzdory tomu, že je nezbytné, aby její obsah žáci znali a uměli jednat v souladu s ním. Proto její dílčí tematické okruhy bývají zařazovány do odpovídajících předmětů, čímž jsou budovány přímé mezipředmětové vztahy. Volný (1983, s. 27) poukazuje na to, že dílčí části dopravní výchovy lze zakomponovat i do jiných vyučovacích předmětů, přestože nejsou

uvedeny v RVP. Jednou z možností je například připravení vhodné modelové situace z dopravní výchovy pro nácvik psaní slohového cvičení. „Zařazení tematiky dopravní výchovy do jednotlivých předmětů obohacuje v každém případě výuku, a to jak po stránce obsahové, tak i po stránce pracovních forem.“ Volný (1983, s. 26) Výsledkem tohoto procesu má být samostatný, bezpečný a zodpovědný pohyb dítěte, jakožto účastníka různých dopravních situací.

Límová (2006, s. 51-52) hovoří o důležitosti působení učitelů na žáky v oblasti dopravní výchovy v rámci základního vzdělávání. Žáci se tak učí bezpečnému pohybu na pozemních komunikacích. Seznamují se s používáním hromadných dopravních prostředků. Snaží se porozumět dopadům nesprávného chování lidí na silnicích. Zvnitřňují pocit ohleduplnosti k ostatním a odpovědnosti za své jednání. Trénují také přivolání jednotek IZS a účastní se rovněž praktického nácviku první pomoci. Dále upevňují respekt k činnosti Policie ČR a uvědomují si její význam. V neposlední řadě chápou vliv proměnlivých povětrnostních podmínek na stav vozovky a přizpůsobují tomu svůj pohyb na ní s ohledem na odpovídající technické parametry jimi užívaného dopravního prostředku (kola, koloběžky, tříkolky).

Výuce dopravní výchovy na prvním stupni ZŠ je vymezen širší prostor, neboť je zastoupena v 1. až 5. ročníku. Například v prvouce se žáci učí znát dopravní značky, povinnou výbavu motoristů či cyklistů, rovněž bývá pro děti tohoto věku organizováno mnoho akcí zaměřených na vzdělávání se v dopravní výchově. Jedná se například o návštěvy dopravních hřišť, kde se s žáky pracuje jako s chodci i jako cyklisty. Děti se v tomto případě naučí pravidla nutná pro to, aby byly příkladnými, a hlavně bezpečnými účastníky silničního provozu, kteří znají pravidla silničního provozu, dodržují je a mají výbavu nutnou pro tuto „funkci“.

Učivo druhého stupně plynule navazuje na již osvojené poznatky z předchozího vzdělávání a dále je rozšiřuje, např. v oblasti vlivu dopravy na životní prostředí. Žáci jsou rovněž vedeni k prohlubování znalostí první pomoci v hodinách Výchovy ke zdraví, kde se také seznamují s účinným a smysluplným chováním za mimořádných situací. Účastní se taktéž mnoha odborných přednášek přizpůsobených jejich věku, např. pod vedením Policie ČR, díky nimž posléze umí jednat v souladu s dopravním značením, světelnými signály, či pokyny policie. To vše se stává nenahraditelnými kompetencemi, ze kterých mohou děti a později dospělí čerpat po celý život, a zachovat tak zdraví svoje i ostatních. Důležité je, aby si žáci uvědomovali smysl činnosti Policie ČR, a to nejen jako složku kontrolní a represivní, ale

také preventivní. „*Má-li se mladý člověk setkat s policistou až ve chvíli, kdy proti němu bude zakročovat, je to pozdě.*“ (Holub a kol., 2002, s. 8)

1.1.4 Dopravní výchova na dětských dopravních hřištích

V České republice je přes 100 dětských dopravních hřišť. Liší se co do rozměrů, vybavení, umístění i možností využití. Stejně tak způsob jejich hrazení bývá uskutečňován z různých zdrojů. Z toho tedy vyplývá, jak uvádí *Votruba (1997, s. 1)*, že nelze jednoznačně stanovit jednotnou metodiku pro užívání dopravních, přesto veškeré snahy o optimální činnost vykazují pozitivní výsledky. Navíc probíhají pravidelně organizované celostátní instruktáže pro všechny, kteří s dětmi na dopravních hřištích pracují. Výměna zkušeností na těchto instruktážích podnítila vznik „Metodického listu k činnosti DDH“, který představuje základní dokument nezbytný k provozování těchto zařízení. Pro provozovatele DDH se stal tento dokument závazným.

Důležité je si uvědomit, že vzdělávání žáků na dětských dopravních hřištích představuje v současné době nedílnou a zároveň nezastupitelnou součást dopravní výchovy. Mladí účastníci silničního provozu v roli chodců a cyklistů zde mohou zúročit a ověřit předem nabyté teoretické znalosti i praktické dovednosti. Benefitem takového vzdělávání je možnost účasti žáků na modelových situacích v bezpečném prostředí, díky němuž mohou snáze obstát v reálném provozu. Úlohou učitelů je provázet žáky, poukazovat na chyby, kterých se tak mohou později lépe vyvarovat. Žákům je věnován individuální přístup, za jehož přispění mohou každou situaci důkladně analyzovat a vyvodit z ní potřebné závěry. Za výhodu lze považovat taktéž fakt, že přestože zde dochází k osvojování mnoha potřebných vědomostí a schopností, žáci tento výchovně-vzdělávací proces vnímají jako poutavou hru.

Prokazatelné je, že pokud se žáci účastní výuky na dopravních hřištích opakovaně, zvykají si na tzv. dopravní ruch, čímž získávají jistotu potřebnou pro bezpečný pohyb v reálném prostředí silničního provozu.

Kvalitu vzdělávání na dopravním hřišti zajišťuje primárně učitel, pro něhož se tento typ aktivity stává náročným na přípravu. Je proto zcela nezbytné, aby měl dopředu důkladně prostudovaný plánek dopravního hřiště a na základě toho mohl vhodně naplánovat realizované činnosti a předem připravit obsah a cíle dopravního výcviku. V neposlední řadě musí ověřit, kolik dopravních prostředků (jízdních kol, koloběžek, tříkolek) je zde k dispozici a pracovat s tímto počtem při své přípravě. Nápomocnými se v tomto směru mohou stát

některé důmyslně zpracované knihy, z nichž lze čerpat nejen inspirace, ale také již vypracované a v praxi ověřené pracovní listy. Jednou z vhodných publikací jsou Šimonovy pracovní listy, které předávají žákům skrze hry, obrázky, doplňovačky, spojovačky, plánky a další mnoho nepostradatelných informací navíc zajímavou formou. „Podle věku postupují děti při vyznačování trasy samostatně nebo společně. Na každé křižovatce se musí rozhodnout, kudy dál a vysvětlit, proč. Vypravěčova finta : *„Když si na kole nevíš rady, sesedni a kolo ved’. Potom můžeš jít i po chodníku.“* (Smolíkovi, Koblasová, 2006) S takto koncipovaným pracovním listem lze pracovat nejprve ve školní třídě, následně ověřit načerpané poznatky na dopravním hřišti a posléze danou zkušenost uplatnit v reálném prostředí. Podobná publikace, avšak věnována starším dětem, je Dopravní výchova (Votruba, 1992). Jedná se o knihu tematicky členěnou do dílčích kapitol. V každé z nich nalezneme vstupní úkol, několik obrázků vystihujících popsanou situaci, dále úkoly k řešení a nakonec klíčová informace k zapamatování, např. *„Setkání pohledů – to je mnohdy více, než všechna pravidla pro přecházení. Řidič tě vidí a pozná, že chceš přecházet. Setkání pohledů je ta nejbezpečnější hra v silničním provozu.“* Votruba (1992, s. 32)

Obrázek 1: Dětské dopravní hřiště Pelhřimov na ulici Pražská 1114



Zdroj: CHRAMNASEDETI.CZ

1.2 Rizikové chování v dopravě

Rizikové chování v dopravě je chápáno jako chování, jenž přispívá k dopravním rozporům, po nichž následují úrazy či dokonce smrt účastníka. Výsledek tohoto chování je označován jako dopravní nehoda. Podle Stojana (2007, s. 9) je dopravní nehoda „*nežádoucí závažný jev dopravy, způsobující sociální, zdravotní, ekonomické a etické škody, v části případu nenahraditelné.*“ V zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) v § 47 odst. 1 je uvedeno, že „*dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“

Důvodem, proč dochází k dopravním nehodám, je ve většině případů spojení několika rizikových faktorů. Mezi něž se řadí chyby, které převážně vyplývají z nekorektního rozhodnutí člověka. Klíčovou roli hraje daný okamžik, místo a čas mnohdy ve spojení se závadou na pozemní komunikaci. Rovněž dochází k selhání některé funkce dopravního prostředku, které je zapříčiněné dopravním přestupkem často doprovázeným nepříznivými klimatickými podmínkami.

Velmi alarmující je, že se rizikového chování a z něho plynoucích dopravních nehod účastní také děti. V současné době jsou nehody na silnicích spojeny nejen s těžkými zdravotními následky, ale v těch nejhorších případech také se smrtí. Lehkomyslnost a podcenění rizik provozu na silnicích, a to převážně ze strany rodičů, jsou ve valné většině příčiny kvůli kterým k nehodám dochází. (Stojan, 2007, s. 9-11)

Z tohoto faktu vyplývá snaha naučit děti i dospělé správnému chování tak, aby bylo velké části fatálních následků dopravních nehod zabráněno. Proto by působení dopravní výchovy na děti mělo začít již v neútlejším věku. Pro každé dítě je primárně podstatné, aby se mohlo ze školy i do školy dostat bezpečnou cestou. Svou roli zde hraje také pochopitelná potřeba mít možnost svobodného pohybu v průběhu volného času. Právě proto je pro bezpečnost dětí ve školním věku nezbytná výchova k odpovědnému jednání na pozemních komunikacích. Konkrétní oblasti, které se v dopravní výchově vyučují, musí být definovány přiměřeně k věku a vývojovému stádiu dítěte.

Pozitivní je, že otázkou, jak se chovat jako chodec či cyklista, se učitelé zabývají ve vyučování na prvním, ale i druhém stupni základních škol. Pedagogové žákům vštěpují nejen základy správného chování v ulicích cestou do školy, ale učí je také správným reakcím v případě, že se stanou svědky nehody, to znamená, co dělat, pokud by měli dát první pomoc, či nehodu ohlásit.

1.2.1 Statistiky dopravní nehodovosti dětí

„Úrazy u dětí a dospívajících jsou nejzávažnější i proto, že mají nejvyšší potenciál ztracených let života.“ Úrazy se člení do několika kategorií, a to na ty, jež končí nejtragičtěji - smrtí, s maximální a trvalou ztrátou, s trvalými následky a s následky tělesnými a psychickými. Důsledkem těchto úrazů je skutečnost, že se člověk musí následně ve svém životě vyrovnat s tím, že je limitován různými omezeními, oslabeními a nemožností realizovat svá přání. Celkově je ovlivněna míra kvality jeho života. (Stojan, 2008, s. 34)

Souvislost dětí a nehodovosti statisticky vykazuje, že umírají převážně následkem dopravního úrazu. Téměř jedna třetina těchto úmrtí je v České republice zapříčiněna dopravní nehodou. U dětí do 15 let je způsobena zhruba polovina úrazů v kontextu s pohybem v dopravním prostředí. (Zvadová, Janoušek, 2006, s. 15)

V současné době je situace dopravní nehodovosti s těžkými zdravotními následky v České republice z dlouhodobého pohledu dramatická. Hlavním problémem je fakt, že si veřejnost zvykla na tragické zprávy o nehodách, zraněných a usmrcených, které jsou jim každý den poskytovány na televizních obrazovkách či v jiných médiích. Tyto zprávy přijímají jako prostou daň za volnost a mobilitu. (Stojan, 2007)

Statistické výsledky o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za jednotlivé měsíce a roky zpracovává Policie ČR. Některé z těchto statistik lze najít i na webových stránkách BESIP. *„Od vzniku samostatné České republiky do konce roku 2015 bylo na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 751 dětí. ... Nejtragičtější byl rok 1994, kdy bylo usmrceno 75 osob, naopak nejméně dětí bylo usmrceno v roce 2013. V uplynulých 2 letech dochází každoročně k nárůstu usmrcených dětí, vloni oproti roku 2014 o 4 děti, celkem tedy bylo usmrceno 18 dětí.“* V průběhu roku 2015 bylo v naší zemi

na pozemních komunikacích usmrceno 18 dětí z toho 5 chodců a 13 spoujezdců, 125 bylo těžce zraněno a lehce zraněno pak bylo 2 012 dětí. (IBESIP.CZ¹)

V následující tabulce 1 je uvedeno porovnání počtu nehod a jejich následků za posledních pět let :

Tabulka 1: Přehled počtu nehod a jejich následků v České republice v letech 2011-2015

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob
2011	75 137	707	3 092	22 519
2012	81 404	681	2 986	22 590
2013	84 398	583	2 782	22 577
2014	85 859	629	2 762	23 655
2015	93 067	660	2 540	24 426

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat dostupných na POLICIE.CZ²

Získané hodnoty za rok 2015 v porovnání s obdobím od roku 1990 představují z pohledu celkového množství nehod sedmý nejnižší počet. Hmotná škoda byla za loňský rok (2015) odhadnuta policií na místě nehody na 5 439 milionů korun českých. V zaznamenávané kategorii počtu těžce zraněných došlo v roce 2015 oproti roku 2014 k poklesu o 222 osob tedy o 8 %, ve všech ostatních kategoriích byl zaznamenán následující nárůst :

- počet nehod - o 7 208 nehod, tj. o 8,4 %,
- počet usmrcených - o 31 osob, tj. o 4,9 %,
- počet lehce zraněných - o 771 osob, tj. o 3,3 %,
- odhad hmotné škody - o 505,9 mil. Kč, tj. o 10,3 %.

¹IBESIP.CZ, Děti - Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů. [online]. 2016, [cit. 2016-09-11] Dostupné na [www:http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/tematicke-analyzy-2015/deti1.pdf](http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/tematicke-analyzy-2015/deti1.pdf)

²POLICIE.CZ, Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015. [online]. 2016, Praha, [cit. 2016-09-10] Dostupné na [www: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>](http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

V okrese Pelhřimov se za rok 2015 stalo celkem 752 nehod, což je o 161 dopravních nehod více než v předchozím roce. Celkem za sledovaný rok na silnicích Pelhřimovska zemřelo o jednu osobu méně než v roce 2014, tedy 7 osob. K poklesu došlo i v kategorii těžce zraněných a to o 6 osob, za rok 2015 bylo těžce zraněno 19 lidí. Alkohol byl příčinou dopravní nehody v třiceti případech. (POLICIE.CZ³)

Tabulka 2: Přehled počtu usmrcených dětí na pozemních komunikacích v České republice v letech 2010-2015

Rok	Usmrcené děti			Z toho zaviněno dítětem		
	Ve vozidlech	Chodců	Celkem	Ve vozidlech	Chodců	Celkem
2010	11	6	17	1	3	4
2011	8	4	12	1	0	1
2012	8	6	14	0	2	2
2013	5	3	8	1	0	1
2014	7	7	14	1	1	2
2015	13	4	18	0	1	1
Celkem	52	31	83	4	7	11

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat dostupných na IBESIP.CZ⁴

Jak je vidět v tabulce 2, v letech 2010 – 2015 bylo na silnicích České republiky v důsledku dopravních nehod usmrceno 83 dětí z toho 11 vlastní vinou, tj. 13 %. V roce 2015 bylo usmrceno 18 dětí s tím, že pouze 1 vlastní vinou. V tabulce je vidět nejen přehled usmrcených dětí v jednotlivých letech, ale i to, kolik nehod samy zavinily.

³POLICIE.CZ, *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. [online]. 2016, Praha, [cit. 2016-09-10] Dostupné na www: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>

⁴IBESIP.CZ, *Děti - Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů*. [online]. 2016, [cit. 2016-09-11] Dostupné na www: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/tematicke-analyzy-2015/deti1.pdf>>

1.3 Chodec

Dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) se jako chodec označuje osoba, která ke svému pohybu využívá chůzi. Za účastníka provozu na pozemních komunikacích se považuje každá osoba, která se přímým způsobem účastní provozu, tedy i chodec. „*Chodec, je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.*“ (IBESIP.CZ⁵)

Nejzranitelnějším účastníkem silničního provozu je právě chodec. A to z toho důvodu, že není v podstatě ničím chráněn. Řidič se spolujezdcem jsou ochráněni samotným automobilem a cyklistu či motocyklistu částečně chrání alespoň helma. Na webových stránkách IBESIP.CZ⁶ je dále uvedeno i to, že při pohybu po pozemních komunikacích by chodci měli dodržovat určitá pravidla, která jim nařizují předpisy proto, aby se eliminovala pravděpodobnost jejich zranění. Pokud nejsou na chodníku, pokaždé by se měli pohybovat na správné straně vozovky a být dostatečně viditelní. Toto je dnes problémem mnoha dětí. Žáci již do školy nechodí pouze pěšky, ale jezdí na skateboardech, koloběžkách, a dokonce i na kolečkových bruslích. Bohužel, jak již bylo řečeno, si neuvědomují, že musí dodržovat jistá pravidla bezpečnosti. Důležitá v tomto případě je cyklistická helma, popřípadě chrániče na kolena, lokty a zápěstí. Mnoho úrazů je způsobeno právě tím, že děti a často ani jejich rodiče neakceptují tato nařízení.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) definuje, že pokud není chodec na chodníku, musí jít co nejbližší při levém okraji vozovky a v počtu maximálně dvou osob vedle sebe. Ovšem jestliže je snížena viditelnost a zvýšený provoz, pak musejí jít pouze za sebou. „*Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu*

⁵IBESIP.CZ, *Chůze v silničním provozu*. [online]. [cit. 2016-09-11] Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/cz/chodec/bezpecny-pohyb/chuze-v-silnicnim-provozu>](http://www.ibesip.cz/cz/chodec/bezpecny-pohyb/chuze-v-silnicnim-provozu)

⁶IBESIP.CZ, *Chůze v silničním provozu*. [online]. [cit. 2016-09-11] Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/cz/chodec/bezpecny-pohyb/chuze-v-silnicnim-provozu>](http://www.ibesip.cz/cz/chodec/bezpecny-pohyb/chuze-v-silnicnim-provozu)

umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.“
(AMAVET.ORG, 2001)

Mezi nejčastější chyby, které děti dělají v roli chodce, patří :

- vozovku přecházejí v nebezpečných úsecích, a to i v případě, že se nacházejí v blízkosti bezpečných míst určených pro přechod silnice - vyznačený přechod, semafor, podchod či nadchod;
- předtím, než vstoupí do silnice, se buď nerozhlédnou vůbec, nebo nedostatečně;
- při přecházení komunikace běží, a to často v místech, kde mají skrytý rozhled například parkujícím automobilem. (AMAVET.ORG, 2001)

1.4 Cyklista

Cyklista se stejně jako chodec přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích, je tedy považován za účastníka. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) definuje povinnost dítěte mladšího 10 let pohybovat se na jízdním kole na místní komunikaci pouze pod dohledem starší osoby 15 let. Toto omezení ovšem neplatí při pohybu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně. Cyklisté, kteří jsou mladší 18 let, mají povinnost používat ochrannou přilbu. „*Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem.*“ IBESIP.CZ⁷

Cyklisté by se měli řídit následujícím desaterem, které je uvedeno například na webových stránkách IBESIP.CZ⁸ :

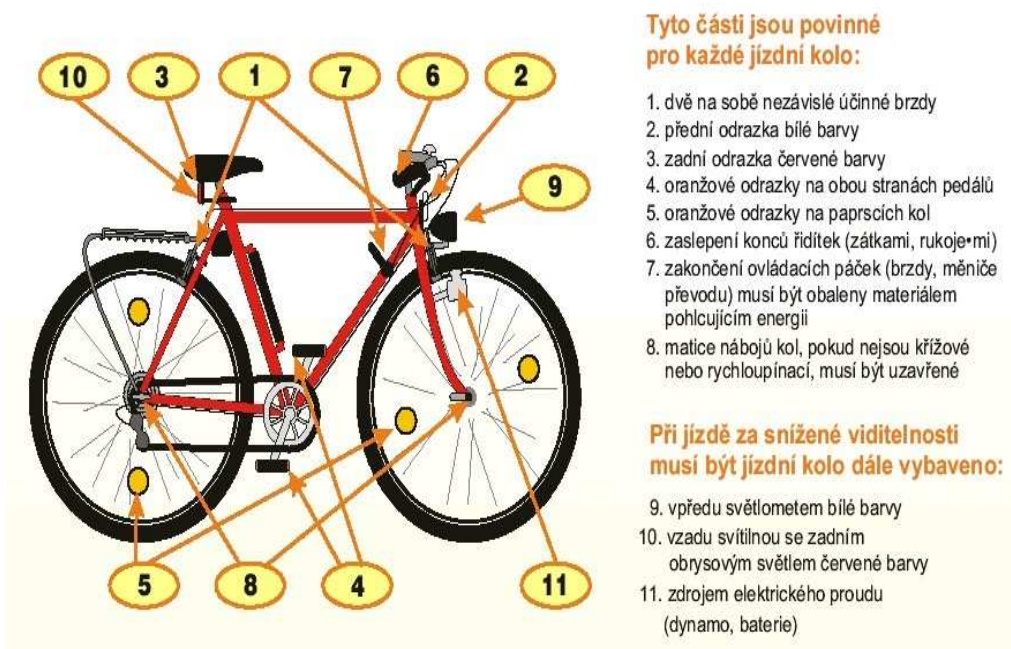
1. pečovat o stav svého jízdního kola a jeho vybavení - seřízené brzdy, odrazky a světla, ochranná přilba;
2. usilovat o to, aby viděli a byli viděni - reflexní prvky, osvětlení jízdního kola;
3. vyvarovat se alkoholickým nápojům a omamným látkám;
4. zvolit trasu přiměřenou svým zkušenostem a dovednostem;
5. být ohleduplný a předpokládat různé situace;
6. být ve spojení s okolím - včasná znamení o směru jízdy, sledování stavu vozovky, apod.;
7. jet při pravém okraji vozovky a dodržovat bezpečný odstup od překážek;
8. hlídat si mrtvé úhly;
9. zamykat jízdní kolo s rozmyslem
10. nahlásit srážku se zraněním.

⁷IBESIP.CZ, *Cyklistické desatero*, [online]. [cit. 2016-09-11] Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-jizda-na-kole/cyklisticke-desatero>](http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-jizda-na-kole/cyklisticke-desatero)

⁸IBESIP.CZ, *Cyklistické desatero*, [online]. [cit. 2016-09-11] Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-jizda-na-kole/cyklisticke-desatero>](http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-jizda-na-kole/cyklisticke-desatero)

Na internetových stránkách IBESIP.CZ⁹ je uvedeno, co vše by rodiče měli učit své děti dle jejich věku. Dítě ve věku 5 - 6 let by na kole mělo být vedeno vždy k tomu, aby volilo správnou jízdní stopu, udržovalo přímý směr jízdy, bezpečně brzdilo a zastavovalo, bylo vidět a vždy používalo cyklistickou přilbu. Jakmile dítě dosáhne sedmého roku, začíná se blížit doba, kdy už bude moci samo jezdit v provozu. Proto je nutné připravit ho na jeho první cestu do školy a samostatnou jízdu na kole. Nezbytným se proto stává osvojení pravidel silničního provozu, řešení různých dopravních situací. Důležitou roli sehrává také kontrola správné výbavy jízdního kola, jíž ilustruje obrázek 2, který je níže uveden.

Obrázek 2: Povinná výbava jízdního kola



Zdroj: CYKLOCHODV.CO

Děti v roli cyklisty dělají nejčastěji tyto chyby :

- dostatečně brzy se neohlédnou při změně směru jízdy vlevo - odbočení vlevo;
- vyjíždějí od okraje vozovky při vyhýbání se překážce, chodcům, apod.;

⁹IBESIP.CZ, *S dětmi na kole*. [online]. [cit. 2016-09-11] Dostupné na www: <<http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-na-kole/s-detmi-na-kole>>

- zapomínají dát přednost v jízdě, když vjíždí na silnici z místa, které leží mimo silniční provoz jako je polní či lesní cesta;
- opomíjejí dát přednost v jízdě na křižovatce těm vozidlům, které přijíždějí zprava.
(AMAVET.ORG, 2001)

Z výše uvedených informací je třeba vycházet a dbát při vzdělávání dětí o důslednou korekci těchto chyb. Jedině tak lze předcházet závažným úrazům, k nimž dochází neznalostí či nedodržováním závazných pravidel silničního provozu.

1.5 BESIP

Zkratka BESIP je skloňována v různých druzích sdělovacích prostředků například v novinách, časopisech, televizi či internetu. Není tedy divu, že ji každý zná jako subjekt, který je pevně spjat s bezpečností všech účastníků silničního provozu na území České republiky. Je považován za „*expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele a samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR.*“ (IBESIP.CZ¹⁰)

BESIP je zkratkou pro bezpečnost silničního provozu. Tu se snaží propagovat prostřednictvím různých akcí pro veřejnost v rámci regionů či krajů, informačních preventivních kampaní na celostátní úrovni nebo výukou dopravní výchovy na základních školách.

Další funkci, kterou BESIP zastupuje je „*garant realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011 - 2020.*“ (IBESIP.CZ¹¹) Tato strategie si definovala dva hlavní cíle. Tím prvním je snížit počet usmrčených osob v silničním provozu na úroveň průměru státu Evropské unie, a to do roku 2020. Druhým cílem je snížení počtu těžce zraněných osob, a to o 40 % v porovnání s rokem 2009.

1.5.1 Historie a současnost

Rok 1963 je rokem, kdy byla vytvořena Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu. Hlavními důvody jejího vzniku byl navyšující se počet prodejů osobních automobilů, s čímž úzce souviselo narůstající množství tragických následků dopravních nehod. O čtyři roky později byl založen výkonný orgán, který se začal označovat zkratkou BESIP.

Na počátku činnosti BESIP se vycházelo ze zkušeností Švýcarska a Rakouska. V první řadě šlo o to, aby se vybudoval takový systém dopravní výchovy, jenž by byl součástí celého života občana. Úspěšně byl vytvořen základ pro tento výchovný systém, a to od předškolní výchovy, přes dopravní výchovu ve škole, vícefázový výcvik řidičů až po seniory, jimž je věnována specifická pozornost.

¹⁰ IBESIP.CZ, *Kdo jsme*. [online]. [cit. 2016-09-19] Dostupné na [www:<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme>](http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme)

¹¹ IBESIP.CZ, *Kdo jsme*. [online]. [cit. 2016-09-19] Dostupné na [www:<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme>](http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme)

Autorem, ale i iniciátorem veškerých vládních strategických dokumentů týkajících se bezpečnosti silničního provozu, je BESIP. Aktivita této organizace nejsou pouze tuzemské, ale i mezinárodní. Je například členem v Mezinárodní organizaci prevence dopravních nehod La Prevention Routiere Internationale (PRI) či spolupracuje se Světovou zdravotnickou organizací (WHO) v oblasti prevence dopravních úrazů dětí a adolescentů. Téměř všechny publikace, které se zabývají dopravní výchovou dětí jak v předškolním věku, tak i žáků na základní škole, vznikly díky BESIP.

Momentálně se BESIP stal integrální součástí Ministerstva dopravy a zajišťuje preventivní činnost, která je zaměřena na bezpečnost a plynulost provozu na silnicích v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Kromě toho, že sama organizace BESIP propaguje dopravní výchovu prostřednictvím celostátních kampaní, dopravní výchovy, apod., také spolupracuje s dalšími ústředními orgány státní správy, jejichž cílem je prevence dopravních nehod, a v neposlední řadě také prostřednictvím regionálních pracovníků zajišťuje preventivní aktivity. (IBESIP.CZ¹²)

1.5.2 Krajsí koordinátoři

Samostatné oddělení Ministerstva dopravy - BESIP obhájí své zájmy v jednotlivých regionech. Krajsí koordinátoři se v rámci své práce převážně zabývají vytvářením podmínek pro práci iniciativ krajských i obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. Spolupracují se všemi orgány, které dokážou ovlivnit bezpečnost silničního provozu daného regionu, a to například s krajskými úřady, obecními úřady, Policií ČR či městskou policií.

Krajsí koordinátoři se také zabývají organizací celostátně vyhlášených akcí a programů, dále pak koordinují další aktivity dle lokálních podmínek daných regionů. S jednotlivými dětskými dopravními hřišti a základními školami zabezpečují výuku dopravní výchovy dle metodiky Ministerstva dopravy tím, že kontrolují zpracovávání a garantují plnění harmonogramů výuky dětských dopravních hřišť. Rovněž se podílejí na mediálních kampaních a spolupracují s regionálními médii.

¹²IBESIP.CZ, *Historie BESIPu - A co současnost?*. [online]. [cit. 2016-09-21] Dostupné na [www:<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>](http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu)

Každý kraj má jednoho koordinátora, je jich celkem čtrnáct. Pro kraj Vysočina, tedy pro okres Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Jihlava, Žďár nad Sázavou a Třebíč, je krajskou koordinátorkou Míla Vojtová. (IBESIP.CZ¹³)

1.5.3 Akce o bezpečnosti silničního provozu v krajích ČR

Krajští koordinátoři se v jednotlivých krajích buď aktivně účastní, nebo jsou součástí přípravy organizace daných akcí, jež se zaměřují na prezentaci bezpečnosti silničního provozu. Spousta dalších událostí byla podpořena materiálně, a to převážně reflexními prvky.

Níže uvedená tabulka dokládá počet a druh akcí konaných v jednotlivých krajích za rok 2015.

¹³IBESIP.CZ, *Krajští koordinátoři BESIP*. [online]. [cit. 2016-09-22] Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/besip-v-krajich/krajsti-koordinatori-besip>](http://www.ibesip.cz/cz/besip/besip-v-krajich/krajsti-koordinatori-besip)

Obrázek 5: Přehled počtu akcí podle převažujícího charakteru v jednotlivých krajích za rok 2015

Kraj	Akce pro děti	Akce pro řidiče	Akce pro veřejnost	Besedy	KBJ/ŠBJ	Ostatní aktivity
Jihočeský	21	17	24	14	33	15
Jihomoravský	52	8	43	2		10
Karlovarský	27	14	17	2		2
Královehradecký	23	13	11	3		2
Liberecký	22	16	28	2	3	8
Moravskoslezský	10	53	24	3		10
Olomoucký	12	44	30	3		24
Pardubický	17	12	33	10		1
Plzeňský	15	8	38	11		11
Praha	13	25	36	12		16
Středočeský	53	1	42	6		0
Ústecký	17	28	47	12		11
Vysočina	51	19	66	11		1
Zlínský	61	14	51	9		1
Celkem	394	272	490	100	36	112

Zdroj: Souhrnná závěrná zpráva o činnosti Koordinačního týmu BESIP v ČR za rok 2015

Jak je v tabulce obrázku č. 5 vidět, nejvyšší počet akcí za rok 2015 vykazuje Kraj Vysočina, což je dáno i tím, že se samotný kraj aktivně zapojuje do činnosti BESIP prostřednictvím vlastního projektu. V posledních letech je nejméně akcí zaměřeno na KBJ/ŠBJ, tedy kurz bezpečné jízdy a školy bezpečné jízdy. Příčinou této skutečnosti jsou místní podmínky daných regionů, ve kterých se nenachází žádný autodrom či polygon. Nejvíce akcí se obecně pořádá pro veřejnost, a to výhradně pro děti. Celkový počet akcí

za rok 2015 se vyšplhal téměř na 1500, což svědčí o zájmu pořadatelů různých akcí prezentovat a provádět prevenci v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Hlavní akce, kterých se krajsí koordinátoři v roce 2015 účastnili, byla celostátní kampaň „Zebra se za tebe nerozhledne“ zaměřena převážně na žáky prvních tříd, kampaně zaměřené na alkohol za volantem a beseda „Senior v dopravě“ a další. V kraji Vysočina mimo jiné došlo také k nepatrnému nárůstu počtu škol a dětí, které se zapojují do dopravní výchovy. V roce 2015 byla také otevřena dvě nová dětská dopravní hřiště, a to konkrétně v Kralicích nad Oslavou a v Chotěboři. (IBESIP.CZ¹⁴)

1.5.4 Akce zaměřené na bezpečnost dětí v silničním provozu

Zebra se za tebe nerozhledne

Jedná se o projekt, který je zaměřený nejen na chodce, ale i další účastníky silničního provozu. Tento celostátní preventivní projekt je pořádán dvakrát do roka Policejním prezidentem ČR ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra ČR a BESIP již od roku 2007. Jeho délka je jeden týden na začátku školního roku a jeden týden v jeho druhé polovině. Účelem této akce je prevence, a to převážně v oblasti osvojení dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky a odbourávání mýtů o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce. Akce je zaměřena především na děti, které se po letních prázdninách vrací do škol. Řidiči si tak musí opět zvyknout na zvýšený pohyb dětí a mládeže v okolí škol a jejich často nesoustředěný pohyb po pozemních komunikacích. Projekt má za úkol dětem připomenout základní zásady bezpečného pohybu na silnicích. Náplní projektu jsou čtyři základní rady:

- 1. „Vozovku přecházej na přehledném místě, pokud je v blízkosti přechod pro chodce, použij ho!*
- 2. Do vozovky smíš vstoupit po bezpečném rozhlédnutí. Pravidlo zní : 3x se rozhlédni : vlevo, vpravo, vlevo a rychle přejdi!*
- 3. Vždy si počínej tak, aby řidič měl šanci zastavit vozidlo před přechodem pro chodce!*

¹⁴IBESIP.CZ, *Souhrnná závěrná zpráva o činnosti Koordinačního týmu BESIP v ČR za rok 2015*. [online]. 2015, Praha, [cit. 2016-09-24] Dostupné na [www:<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/zaverecna-zprava-kk-besip-2015.pdf>](http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/zaverecna-zprava-kk-besip-2015.pdf)

4. *Do vozovky vstupuj, až když vozidla bezpečně zastaví, nikdy nevbíhej před jedoucí vozidla.*“(POLICIE.CZ¹⁵)

Děláš to taky!

Tato organizovaná akce se zaměřuje na pojem nesprávný způsob jízdy, který se objevuje v policejních statistikách, a stává se tak jedním z nejčastějších příčin tragických dopravních nehod. Pod tímto pojmem lze najít v podstatě vše, co dělají řidiči za volantem, a to i přesto, že nemají. Spadá sem například telefonování, ladění rádia, nastavování klimatizace, psaní sms zpráv či další aktivity, které odvádí řidičovu pozornost od dění na silnici. Hlavním důvodem pro uskutečnění této kampaně je skutečnost, že děti dělají to, co dospělí. (IBESIP.CZ¹⁶)

Hlavní důvod, proč tato kampaň vznikla, byla skutečnost, že v roce 2014 byl zaznamenán stoprocentní nárůst úmrtí dětí. Proto vzniklo osm propagačních videospotů, ve kterých vystupují děti a poukazují na nejčastější negativní příklady, které dávají řidiči svým dětem. Cílem kampaně je *„apelovat na rodiče, aby si uvědomili, že svým neodpovědným chováním a špatným příkladem hazardují se životy dětí, tedy toho nejcennějšího, co máme.*“ (IBESIP.CZ¹⁷)

Dopravní soutěž mladých cyklistů

Soutěž pro mladé cyklisty se vyhlašuje každý rok a je určena pro děti od 10 do 16 let, tedy pro žáky 4. až 8. ročníků základních škol. Program má hlavně zvyšovat efektivitu dopravně výchovného působení ve školách, pomáhat v osvojení správného a bezpečného chování dětí v silničním provozu a v neposlední řadě snižovat dopravní nehodovost. Děti mají v rámci soutěže možnost prohloubit a ověřit si své znalosti a dovednosti v oblasti uplatňování pravidel silničního provozu týkajících se role cyklisty. Program obsahuje jednotlivé části, a to *„teoretické znalosti pravidel silničního provozu, praktické uplatňování pravidel silničního*

¹⁵POLICIE.CZ, *Zebra se za Tebe nerozhlédne!*, [online]. 2016, [cit. 2016-11-12] Dostupné na [www:<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>](http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx)

¹⁶IBESIP.CZ, *„Děláš to taky! - kdo se nedívá, umírá...*, [online]. 2015, [cit. 2016-11-12] Dostupné na [www:<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/202-delas-to-taky-kdo-se-nediva-umira>](http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/202-delas-to-taky-kdo-se-nediva-umira)

¹⁷IBESIP.CZ, *„Jde o naše děti...“*, [online]. 2015, [cit. 2016-11-12] Dostupné na [www:<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/199-jde-o-nase-deti>](http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/199-jde-o-nase-deti)

provozu, praktické zvládnutí techniky jízdy na kole, praktické nebo teoretické zvládnutí zásad první pomoci a od krajského kola také práci s mapou.“ (IBESIP.CZ¹⁸)

Působení všech výše uvedených aktivit má v oblasti dopravní výchovy a vzdělávání své nezastupitelné místo. Žádoucí tedy je, aby se lidé o tyto a podobné programy zajímali a využívali jejich možnosti. Rovněž touto cestou lze podpořit bezpečný provoz na pozemních komunikacích a udržet tak zdraví dětí i dospělých.

¹⁸IBESIP.CZ, *Dopravní soutěž mladých cyklistů*, [online], [cit. 2016-11-12] Dostupné na www: <<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-soutez-mladych-cyklistu>>

2 PRAKTICKÁ ČÁST

2.1 Cíle výzkumu

Cílem bakalářské práce, která probíhala během prosince 2016, bylo zmapovat dopravní výchovu žáků 4. a 5. tříd vybraných základních škol prostřednictvím dotazníkového šetření. Lze předpokládat, že vlastní výkony žáků budou odlišné. Jednak vzhledem k tomu, že byly dotazovány dva ročníky prvního stupně základní školy, dále proto, že sledovaný vzorek zastupují v různém poměru dívky i chlapci (celkem 248 žáků). Svou roli zde sehraje také vliv konkrétního školského zařízení, které formuje žáka a do značné míry udává směr jeho kognitivního vývoje, a to např. i v oblasti dopravní výchovy. Tato skutečnost však nebude v práci podrobněji posuzována vzhledem k rozsahu dané problematiky a objektivitě jejího posouzení. Za významný indikátor výzkumu lze pokládat zájem žáků o testovanou oblast, stejně jako vliv nejdůležitějších institucí v jejich okolí, kterými jsou rodina, škola a dětské dopravní hřiště. Z výše uvedeného lze usuzovat, že osvěta na poli dopravní výchovy je šířena dostatečným způsobem, a to z mnoha různých informačních zdrojů, např. prostřednictvím BESIPu, jehož činnosti byla věnována kapitola v teoretické části bakalářské práce. Avšak otázkou zůstává, zda dnešní děti, mladí lidé a konečně také dospělí dostatečně využívají onen potenciál možností ve vzdělávání v oblasti dopravní výchovy a také do jaké míry jsou ochotni zodpovědně jednat v souladu se zásadami bezpečného silničního provozu, a chránit tak zdraví své i ostatních.

2.2 Hypotézy výzkumu

Pro formulaci hlavních sledovaných faktorů bylo nezbytné nejprve stanovit klíčové hypotézy, z nichž tato bakalářská práce vychází a k nimž se posléze vrací ve snaze potvrdit, či vyvrátit jejich platnost.

První z nich zní takto :

H1 : Žáci 5. ročníku mají lepší znalosti dopravních předpisů než žáci 4. ročníku.

Sledovaným faktorem v tomto případě bude vyšší míra úspěšnosti žáků 5. ročníků v odpovědích na otázky týkajících se znalosti pravidel silničního provozu. Očekává se, že

jejich vědomosti budou širší či podrobnější, příp. více upevněné či dokonaleji osvojené. Pravděpodobné tedy je, že žáci 4. ročníku tyto informace teprve získají.

Druhá hypotéza říká :

H2 : Znalosti dívek v oblasti dopravní výchovy budou převyšovat znalosti chlapců.

Porovnáváné budou znalosti dívek a chlapců vždy stejného ročníků v rámci zachování objektivního posouzení jejich výstupů v dotazníkovém šetření. Sledovaným faktorem zde budou úspěšnější odpovědi dívek. Předpokládá se totiž, že dívky snáze přijímají nové informace, dokáží se lépe a rychleji učit nazpaměť a v neposlední řadě si mohou více uvědomovat váhu dopravní výchovy v souvislosti se zdravím a životy lidí.

2.3 Volba souboru respondentů

Do výzkumu se zapojili žáci 4. a 5. tříd z celkem šesti základních škol. Kritériem pro jejich volbu se stala lokalita. Ve všech případech se jedná o základní školy z okresu Pelhřimov. Patří mezi ně ZŠ Humpolec, ZŠ Kamenice nad Lipou, ZŠ Košetice, ZŠ Pacov, ZŠ Pelhřimov a ZŠ Žirovnice. Všechny výše uvedené instituce patří pod Kraj Vysočina. Lze tedy na základě celkového hodnocení sledovat, jak v tomto kraji funguje osvěta na poli výchovně – vzdělávacího procesu v oblasti dopravní výchovy. Jednotlivé školy mezi sebou porovnávány nejsou.

2.4 Způsob sběru dat

K dosažení objektivní analýzy a následného relevantního vyhodnocování písemných projevů žáků proběhl výzkum na všech vybraných základních školách dle stejných předem stanovených kritérií. Základním zdrojem výzkumu se staly dotazníky, které se jeví jako efektivní prostředek umožňující zpětnou kontrolu všech potřebných údajů. Navíc umožňují sběr poměrně velkého množství vzorku v relativně krátkém časovém období.

Výzkum se orientuje na písemné projevy žáků 4. a 5. tříd základních škol, přičemž z každé z nich se účastnilo v průměru dvacet žáků s poměrně vyrovnaným počtem dívek a

chlapců. Od každého z nich se očekávalo vyplnění dotazníků rozděleného do pěti tematických celků zastupujících různé oblasti dopravní výchovy.

První z nich zahrnoval otázky týkající se orientace v základních dopravních situacích (viz *Tabulka č. 1*). Snahou bylo v tomto případě ověřit, zda se děti 4. a 5. tříd umí bezpečně přemístit do školy a ze školy. Zda si uvědomují, které povětrnostní vlivy mohou zhoršit, a nepříznivě tak ovlivnit stav na silnicích. Proč jsou důležité v takovýchto situacích reflexní prvky umístěné na viditelných místech. A konečně jaké číslo je nezbytné vytočit pro přivolání záchranné služby.

Tabulka č. 1

Orientace v základních dopravních situacích	
1.	<i>Znáš bezpečně cestu do školy a ze školy?</i>
2.	<i>Které změny počasí mohou významně ovlivnit stav na silnicích?</i>
3.	<i>K čemu slouží reflexní prvky?</i>
4.	<i>Jaké číslo voláme pro přivolání záchranné služby?</i>

Druhý tematický okruh byl zaměřen na znalost hlavních zásad bezpečného chování (viz *Tabulka č. 2*). Zde byly otázky nastaveny tak, aby z nich bylo jednoznačně patrné, zda mají žáci osvojená pravidla silničního provozu a ví, jak jednat v souladu s nimi. Obsahově otázky odpovídaly situacím, které se dětí, např. při cestě do školy, bezprostředně týkají. Zároveň šlo o uvědomění si role chodce a z ní vyplývajících závazných pravidel, např. volba správné strany při chůzi po silnici a po chodníku, stejně tak porozumění barvám na semaforu.

Tabulka č. 2

Znalost hlavních zásad bezpečného chování	
5.	Na jaké straně chodíme po silnici?
6.	Co znamená pro chodce červený panáček na semaforu?
7.	Kdo je chodec?
8.	Na jaké straně chodíme po chodníku?





Třetí okruh se zabýval teoretickým povědomím o výbavě jízdního kola, ale také praktickým zvládnutím jeho údržby (viz *Tabulka č. 3*). Zastoupeny byly otázky týkající se ochranných pomůcek cyklistů, povinné výbavy kola a v neposlední řadě odhadu žáků, zda by dokázali rozpoznat, příp. opravit drobné závady na svém jízdním kole.

Tabulka č. 3

Teoretické povědomí o výbavě a praktické zvládnutí základní údržby jízdního kola	
9.	Jakou bezpečnostní pomůcku by měl mít cyklista?
10.	Co patří do povinné výbavy kola?
11.	Do kolika let je povinné mít cyklistickou přilbu?
12.	Dokážeš odhalit, příp. opravit drobné závady na svém jízdním kole?

Čtvrtá testovaná oblast sledovala informovanost žáků o podobě a významu dopravních značek (viz *Tabulka č. 4*). V dotazníku se objevily takové dopravní značky, s nimiž se děti mohou běžně setkat. Klíčové bylo, zda si jich všímají a uvědomují si jejich platnost, příp. nutnost jednat dle jejich nařízení, či doporučení.

Tabulka č. 4

Informovanost o podobě a významu vybraných dopravních značek	
13.	Co znamená tato dopravní značka? 
14.	Co znamená tato dopravní značka? 
15.	Co znamená tato dopravní značka? 
16.	Co znamená tato dopravní značka? 

V páté oblasti dotazníkového šetření byl zjišťován zájem žáků o dopravní výchovu a zdroje osvěty v této oblasti (viz Tabulka č. 5). Cílem bylo ověřit, zda žáky zajímají témata, jež dopravní výchova nabízí, dále zmapovat možnost návštěvy dopravního kroužku. Rovněž byl dán žákům prostor k tomu, aby se zamysleli a následně navrhli, co by chtěli v rámci dopravní výchovy ještě zažít (mohlo se jednat o aktivity, kterých se žáci již zúčastnily, ale také o ty, které by rádi vyzkoušeli poprvé). Tuto oblast považuji za nesmírně přínosnou, neboť nám ukazuje, kde by mohla svůj potenciál uplatnit např. Policie ČR v realizaci řady zajímavých aktivit pro žáky ve školách i mimo ně. Zároveň se odtud dozvídáme zdroje, z nichž žáci získávají a čerpají informace o dopravní výchově.

Tabulka č. 5

Zájem žáků o dopravní výchovu + zdroje osvěty v této oblasti	
17.	Baví tě dopravní výchova?
18.	Máš možnost navštěvovat kroužek dopravní výchovy?
19.	Co bys chtěl/a v rámci dopravní výchovy zažít?
20.	Kde jsi získal/a informace o dopravní výchově?

Sběr a uchování dat probíhal prostřednictvím předem vytvořeného dotazníku, jehož kompletní podoba je uvedena v příloze. Veškerý nashromážděný materiál byl použit pouze pro účely této bakalářské práce. S nabytými informacemi bylo nakládáno vždy citlivě a v žádném případě nedošlo k jejich zneužití. Jednotlivé příspěvky žáků jsou proto anonymní.

2.5 Popis metod dotazníkového šetření

Analýzu dotazníkového šetření dotvářely záznamové archy, na jejichž základě probíhala komparace a následně výsledné vyhodnocování. Při vlastním výzkumu byla uplatněna kombinace několika diagnostických metod. Ne všechny techniky byly užity v plné šíři, nýbrž z každé z nich se uplatnily prvky potřebné pro daný typ výzkumu s cílem dospět k získání požadovaných faktů. Přejatý základ anamnestického dotazníku zahrnuje obecné informace (pohlaví, třídu a domovskou školu respondenta), o nichž je pojednáno v kapitole Struktura vzorku. V za diagnostice nejběžnější a zde rovněž vhodně aplikovatelnou metodu lze považovat pozorování. Výchozím předpokladem jeho uplatnění je sestavení okruhů sledovaných faktorů, dále příprava záznamových archů umožňujících systematický sběr dat pořízených pozorováním a konečně stanovení jednotné hodnotící škály, na jejímž základě může být provedeno objektivní srovnávání a následné stanovení závěrů plynoucích z nashromážděného výzkumného materiálu (viz kapitola Popis výsledků a jejich interpretace). Dílčí zjištění reflektují tabulky a grafická znázornění doprovázející text přímo, pouze plná verze dotazníku, ve snaze nezatěžovat text podrobným schématem, je umístěna v přílohách.

2.6 Popis výsledků a jejich interpretace

Prvním sledovaným faktorem se stala míra úspěšnosti v odpovědích žáků 4. a 5. tříd. Očekává se, že žáci 5. ročníku mají lepší znalosti dopravních předpisů než žáci 4. ročníku. Důkazem toho je níže uvedené schéma (*Tabulka č. 6, 7*), jehož hodnoty prokazatelně potvrzují výše uvedenou hypotézu.

Žáci 4. ročníku dosáhli stoprocentní úspěšnosti ve třech otázkách ze dvou testovaných oblastí. Jednalo se o znalosti hlavních zásad bezpečného chování a dopravní značky. Žákyně 4. ročníku stoprocentně uspěli rovněž ve třech otázkách, opět se jednalo o znalosti hlavních zásad bezpečného chování a dále o orientaci v základních dopravních situacích. Nutno podotknout, že i v ostatních oblastech a jim náležících otázkách měli poměrně vysoké procento úspěšnosti, v průměru od 75% do 95%. Za méně úspěšné otázky je možné považovat : *Na jaké straně chodíme po silnici?* a *Na jaké straně chodíme po chodníku?*, z toho je parné, že se to mnoha žákům pletlo. Dívčím navíc činila potíže otázka týkající se údržby jízdního kola : *Dokážeš odhalit, příp. opravit drobné závady na svém jízdním kole?* Nejproblematictější se jevila otázka : *Co znamená dopravní značka Stop! ?* V tomto případě, je možné, že žáci hledali úskalí v nabízených variantách odpovědí. Jinak se předpokládá, že se s významem této značky již seznámili. Co však považují za velice zajímavé, je fakt, že okolo 75% chlapců i dívek, žáků a žákyň 4. třídy, má zájem o dopravní výchovu. Ovšem téměř nikdo z nich nemá možnost navštěvovat kroužek dopravní výchovy. Tato informace může sloužit jako podnět pro jeho pozdější zavedení. Z výše uvedeného vyplývá, které informace si žáci musí důkladněji osvojit, příp. v jakých oblastech dále prohlubovat své znalosti a učit se novým dovednostem.

Tabulka č. 6

IV. ročník									IV. ročník								
Chlapci									Dívky								
počet správných odpovědí									počet správných odpovědí								
základní školy/počet chlapců									základní školy/počet dívek								
č.ot.	HU/14	KA/12	KO/6	PA/10	PE/13	ŽI/10	celkem	v %	č.ot.	HU/10	KA/8	KO/12	PA/10	PE/11	ŽI/12	celkem	v %
<i>první oblast: Orientace v základních dopravních situacích</i>									<i>první oblast: Orientace v základních dopravních situacích</i>								
1.	13	11	6	10	12	10	62	95,38	1.	10	7	12	10	10	12	61	96,83
3.	13	11	6	10	12	10	62	95,38	3.	10	8	12	10	11	12	63	100,00
4.	13	11	6	10	13	10	63	96,92	4.	10	8	11	10	10	12	61	96,83
<i>druhá oblast: Znalost hlavních zásad bezpečného chování</i>									<i>druhá oblast: Znalost hlavních zásad bezpečného chování</i>								
5.	8	5	1	4	8	4	30	46,15	5.	5	6	5	5	7	5	33	52,38
6.	14	12	6	10	13	10	65	100,00	6.	10	8	12	10	11	12	63	100,00
7.	14	12	6	10	13	10	65	100,00	7.	10	8	12	10	11	12	63	100,00
8.	9	7	5	7	10	7	45	69,23	8.	7	6	8	5	8	11	45	71,43
<i>třetí oblast: Údržba jízdního kola</i>									<i>třetí oblast: Údržba jízdního kola</i>								
9.	14	11	6	10	11	10	62	95,38	9.	10	8	12	10	7	12	59	93,65
10.	14	12	6	10	10	9	61	93,85	10.	8	10	12	10	8	10	58	92,06
11.	10	12	4	9	8	10	53	81,54	11.	9	6	7	4	7	12	45	71,43
12.	8	12	5	9	11	7	52	80,00	12.	7	2	5	6	7	5	32	50,79
<i>čtvrtá oblast: Dopravní značky</i>									<i>čtvrtá oblast: Dopravní značky</i>								
13.	14	12	6	10	13	10	65	100,00	13.	10	8	11	10	11	12	62	98,41
14.	12	11	6	9	12	10	60	92,31	14.	9	7	10	9	6	10	51	80,95
15.	14	12	6	8	13	10	63	96,92	15.	10	8	11	3	10	12	54	85,71
16.	3	3	6	2	3	3	20	30,77	16.	1	1	3	3	3	6	17	26,98
<i>pátá oblast: Zájem o dopravní výchovu</i>									<i>pátá oblast: Zájem o dopravní výchovu</i>								
17.	14	8	6	2	11	8	49	75,38	17.	7	8	12	1	10	10	48	76,19
18.	8	0	2	2	3	1	16	24,62	18.	5	7	3	1	6	2	24	38,10

Druhé schéma profiluje výsledky žáků 5. ročníku. Je z nich patrné, že úspěšnost ve stoprocentních odpovědích je vyšší než u žáků 4. ročníku. Chlapcům se podařilo dosáhnout plných 100% celkem v šesti otázkách spadajících do čtyř tematických oblastí, kterými jsou : orientace v základních dopravních situacích, znalost hlavních zásad bezpečného chování, údržba jízdního kola a dopravní značky. Otázka : *Na jaké straně chodíme po silnici?*, *Do kolika let je povinné mít cyklistickou přilbu?* a otázka na dopravní značku *Stop!* činila některým drobné potíže. Opět i zde pouze velmi malá část žáků 5. ročníku (chlapců i dívek) se účastní kroužku dopravní výchovy, navzdory tomu, že zájem o něj v tabulce přesahuje v průměru 80%.

Maximální úspěšnost dívek 5. ročníku se prokázala v pěti otázkách shrnutých do následujících třech tematických oblastí : orientace v základních dopravních situacích, znalost hlavních zásad bezpečného chování a dopravní značky. I v ostatních oblastech a jim příslušícím otázkám se jim dařilo, což dokazují počty převyšující 80%. Naopak v těchto otázkách : *Na jaké straně chodíme po silnici?*, *Na jaké straně chodíme po chodníku?*, *Do kolika let je povinné mít cyklistickou přilbu?* a *Dokážeš odhalit, příp.*

opravit drobné závady na svém jízdním kole? byly úspěšné méně. Je proto nezbytné si uvědomit, které oblasti musí být posíleny.

Tabulka č. 7

V. ročník									V. ročník										
Chlapci		počet správných odpovědí						celkem	v %	Dívky		počet správných odpovědí						celkem	v %
č.ot.	HU/8	KA/9	KO/6	PA/7	PE/10	ŽI/9	č.ot.			HU/10	KA/11	KO/5	PA/8	PE/24	ŽI/14				
první oblast: Orientace v základních dopravních situacích									první oblast: Orientace v základních dopravních situacích										
1.	8	9	6	7	10	7	47	95,92	1.	10	11	5	8	24	14	72	100,00		
3.	8	9	6	7	10	9	49	100,00	3.	10	11	5	8	24	14	72	100,00		
4.	8	9	6	6	10	9	48	97,96	4.	10	10	5	8	24	14	71	98,61		
druhá oblast: Znalost hlavních zásad bezpečného chování									druhá oblast: Znalost hlavních zásad bezpečného chování										
5.	7	6	2	6	7	5	33	67,35	5.	7	7	3	3	13	11	44	61,11		
6.	8	9	6	7	10	9	49	100,00	6.	10	11	5	8	24	14	72	100,00		
7.	8	9	6	7	10	9	49	100,00	7.	10	11	5	8	24	14	72	100,00		
8.	5	8	6	6	4	8	37	75,51	8.	9	6	5	4	15	13	52	72,22		
třetí oblast: Údržba jízdního kola									třetí oblast: Údržba jízdního kola										
9.	8	9	6	7	10	9	49	100,00	9.	9	11	5	8	24	14	71	98,61		
10.	8	9	5	7	10	9	48	97,96	10.	9	11	5	8	24	14	71	98,61		
11.	6	7	5	5	5	5	33	67,35	11.	8	6	5	7	17	5	48	66,67		
12.	8	7	6	5	8	9	43	87,76	12.	8	7	4	3	20	9	51	70,83		
čtvrtá oblast: Dopravní značky									čtvrtá oblast: Dopravní značky										
13.	8	9	6	7	10	9	49	100,00	13.	10	11	5	8	24	14	72	100,00		
14.	8	8	6	6	10	9	47	95,92	14.	9	9	4	8	17	14	61	84,72		
15.	8	9	6	7	10	9	49	100,00	15.	9	11	5	8	24	14	71	98,61		
16.	4	3	3	2	4	5	21	42,86	16.	6	1	1	3	13	6	30	41,67		
pátá oblast: Zájem o dopravní výchovu									pátá oblast: Zájem o dopravní výchovu										
17.	6	7	6	5	10	5	39	79,59	17.	10	8	4	8	19	13	62	86,11		
18.	4	9	2	3	3	1	22	44,90	18.	2	1	2	1	12	0	18	25,00		

Žáci 5. ročníku prokázali lepší znalosti pravidel silničního provozu než žáci 4. ročníku. I ti však potvrdili, že jejich vědomosti z oblasti dopravní výchovy jsou rovněž na velmi dobré úrovni. Pozitivním výsledkem dotazníkového šetření se stala skutečnost, že žáci obou testovaných ročníků mají zájem o další vzdělávání a také fakt, že je dopravní výchovy baví, což považují za klíčové zvláště v dnešní době, kdy je nesmírně obtížné děti pro něco nadchnout a čímkoliv je zaujmout.

Druhým sledovaným faktorem a zároveň položenou hypotézou je domněnka, že znalosti dívek v oblasti dopravní výchovy budou převyšovat znalosti chlapců. Předpokládá se totiž, že jsou dívky o něco zodpovědnější a také ochotné načerpávat nové poznatky. Níže postupně uvedená schémata (Tabulka č. 8, 9) odhalují, že tomu tak fakticky ve všech případech není, z čehož vyplývá, že tuto hypotézu nelze jednoznačně potvrdit.

Dle níže uvedeného schématu (*Tabulka č. 8*) lze říci, že dívky ze 4. ročníku byly úspěšnější než chlapci ze 4. ročníku v oblasti : orientace v základních dopravních situacích a znalost hlavních zásad bezpečného chování. Projevily taktéž nepatrně vyšší míru zájmu o dopravní výchovu než chlapci. Naopak oblasti, které zcela ovládli chlapci, jsou : údržba jízdního kola a dopravní značky. Tato skutečnost odpovídá obecně rolím dívek a chlapců. Dívky se snáze učí, dokáží si zapamatovat psaná pravidla, kdežto chlapci ovládají praktické dovednosti a lépe porozumí dopravnímu značení. Ideální případ by byl tehdy, kdyby dopravní kroužek navštěvovali chlapci i dívky v přibližně stejném zastoupení, mohli vzájemně kooperovat, pomáhat si v porozumění různým situacím, a tak rozšiřovat svůj vědomostní potenciál.

Tabulka č. 8

IV. ročník									IV. ročník												
Chlapci		počet správných odpovědí							celkem	v %	Dívky		počet správných odpovědí							celkem	v %
č.ot.	HU/14	KA/12	KO/6	PA/10	PE/13	ŽI/10	65	č.ot.			HU/10	KA/8	KO/12	PA/10	PE/11	ŽI/12	63				
<i>první oblast: Orientace v základních dopravních situacích</i>									<i>první oblast: Orientace v základních dopravních situacích</i>												
1.	13	11	6	10	12	10	62	95,38	1.	10	7	12	10	10	12	61	96,83				
3.	13	11	6	10	12	10	62	95,38	3.	10	8	12	10	11	12	63	100,00				
4.	13	11	6	10	13	10	63	96,92	4.	10	8	11	10	10	12	61	96,83				
<i>druhá oblast: Znalost hlavních zásad bezpečného chování</i>									<i>druhá oblast: Znalost hlavních zásad bezpečného chování</i>												
5.	8	5	1	4	8	4	30	46,15	5.	5	6	5	5	7	5	33	52,38				
6.	14	12	6	10	13	10	65	100,00	6.	10	8	12	10	11	12	63	100,00				
7.	14	12	6	10	13	10	65	100,00	7.	10	8	12	10	11	12	63	100,00				
8.	9	7	5	7	10	7	45	69,23	8.	7	6	8	5	8	11	45	71,43				
<i>třetí oblast: Údržba jízdního kola</i>									<i>třetí oblast: Údržba jízdního kola</i>												
9.	14	11	6	10	11	10	62	95,38	9.	10	8	12	10	7	12	59	93,65				
10.	14	12	6	10	10	9	61	93,85	10.	8	10	12	10	8	10	58	92,06				
11.	10	12	4	9	8	10	53	81,54	11.	9	6	7	4	7	12	45	71,43				
12.	8	12	5	9	11	7	52	80,00	12.	7	2	5	6	7	5	32	50,79				
<i>čtvrtá oblast: Dopravní značky</i>									<i>čtvrtá oblast: Dopravní značky</i>												
13.	14	12	6	10	13	10	65	100,00	13.	10	8	11	10	11	12	62	98,41				
14.	12	11	6	9	12	10	60	92,31	14.	9	7	10	9	6	10	51	80,95				
15.	14	12	6	8	13	10	63	96,92	15.	10	8	11	3	10	12	54	85,71				
16.	3	3	6	2	3	3	20	30,77	16.	1	1	3	3	3	6	17	26,98				
<i>pátá oblast: Zájem o dopravní výchovu</i>									<i>pátá oblast: Zájem o dopravní výchovu</i>												
17.	14	8	6	2	11	8	49	75,38	17.	7	8	12	1	10	10	48	76,19				
18.	8	0	2	2	3	1	16	24,62	18.	5	7	3	1	6	2	24	38,10				

Vyšší úspěšnost ve správných odpovědích dívek 5. ročníku nad chlapci 5. ročníku dokládá níže vložené schéma (*Tabulka č. 9*). Podle něho byly dívky lepší v tematické oblasti : orientace v základních dopravních situacích. Vícekrát správně odpověděly také na otázku : *Co patří do povinné výbavy kola?*. Zájem o dopravní výchovu byl rovněž o několik procent vyšší než u chlapců. Naopak méně procent získaly v oblastech : znalost hlavních zásad

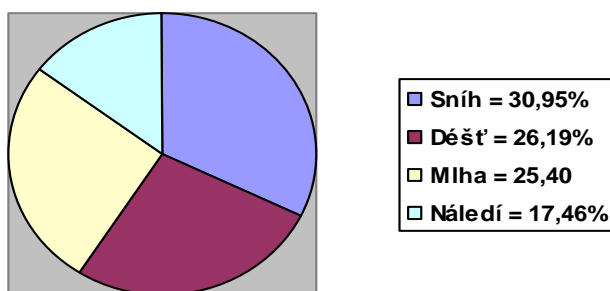
bezpečného chování a dopravní značky. Nutno však podotknout, že ve všech testovaných oblastech dopravní výchovy bylo zastoupení správných odpovědí u dívek a chlapců poměrně vyrovnané a zároveň procentuálně velmi vysoké, což svědčí o tom, že ve znalosti a následném uplatňování pravidel silničního provozu dokáže pod správným vedením obstát každý, bez ohledu na pohlaví.

Tabulka č. 9

V. ročník							V. ročník										
Chlapci							Dívky										
počet správných odpovědí							počet správných odpovědí										
č.ot.	HU/8	KA/9	KO/6	PA/7	PE/10	ŽI/9	celkem	v %	č.ot.	HU/10	KA/11	KO/5	PA/8	PE/24	ŽI/14	celkem	v %
první oblast: Orientace v základních dopravních situacích							první oblast: Orientace v základních dopravních situacích										
1.	8	9	6	7	10	7	47	95,92	1.	10	11	5	8	24	14	72	100,00
3.	8	9	6	7	10	9	49	100,00	3.	10	11	5	8	24	14	72	100,00
4.	8	9	6	6	10	9	48	97,96	4.	10	10	5	8	24	14	71	98,61
druhá oblast: Znalost hlavních zásad bezpečného chování							druhá oblast: Znalost hlavních zásad bezpečného chování										
5.	7	6	2	6	7	5	33	67,35	5.	7	7	3	3	13	11	44	61,11
6.	8	9	6	7	10	9	49	100,00	6.	10	11	5	8	24	14	72	100,00
7.	8	9	6	7	10	9	49	100,00	7.	10	11	5	8	24	14	72	100,00
8.	5	8	6	6	4	8	37	75,51	8.	9	6	5	4	15	13	52	72,22
třetí oblast: Údržba jízdního kola							třetí oblast: Údržba jízdního kola										
9.	8	9	6	7	10	9	49	100,00	9.	9	11	5	8	24	14	71	98,61
10.	8	9	5	7	10	9	48	97,96	10.	9	11	5	8	24	14	71	98,61
11.	6	7	5	5	5	5	33	67,35	11.	8	6	5	7	17	5	48	66,67
12.	8	7	6	5	8	9	43	87,76	12.	8	7	4	3	20	9	51	70,83
čtvrtá oblast: Dopravní značky							čtvrtá oblast: Dopravní značky										
13.	8	9	6	7	10	9	49	100,00	13.	10	11	5	8	24	14	72	100,00
14.	8	8	6	6	10	9	47	95,92	14.	9	9	4	8	17	14	61	84,72
15.	8	9	6	7	10	9	49	100,00	15.	9	11	5	8	24	14	71	98,61
16.	4	3	3	2	4	5	21	42,86	16.	6	1	1	3	13	6	30	41,67
pátá oblast: Zájem o dopravní výchovu							pátá oblast: Zájem o dopravní výchovu										
17.	6	7	6	5	10	5	39	79,59	17.	10	8	4	8	19	13	62	86,11
18.	4	9	2	3	3	1	22	44,90	18.	2	1	2	1	12	0	18	25,00

Výše uvedené obrázky nezahrnují otázky č. 2, 19, 20, a to vzhledem k tomu, že se jednalo o otázky otevřené. Jejich vyhodnocení bude provedeno na tomto místě s doložením příslušných grafických znázornění. Otázka č. 2 byla položena takto : *Které změny počasí mohou významně ovlivnit stav na silnicích?* Důvodem položení této otázky bylo zjištění, zda si žáci uvědomují podmínky, které sami nemohou ovlivnit, avšak pro jejich důležitost je nezbytné s nimi počítat, předvídat je a přizpůsobit jim svůj pohyb na pozemních komunikacích tak, aby nemohly nepříznivě ovlivnit jejich zdraví či život. Nejčastějšími odpověďmi na tuto otázku byly : sníh, déšť, mlha a náledí. V mnoha případech žáci uváděli více než jeden ze zmíněných faktorů. Níže uvedené schéma (*Graf č. 1*) uvádí procentuální zastoupení odpovědí žáků 4. ročníků.

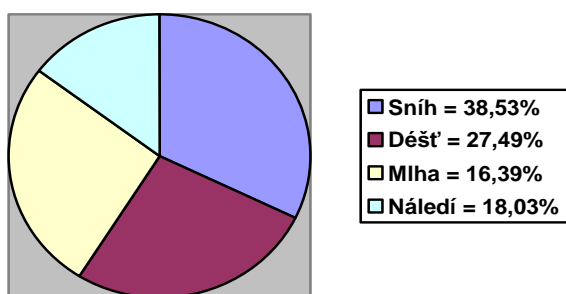
Graf č. 1



Z tohoto grafu vyplývá, že všechny uvedené možnosti byly přibližně stejného procentuálního zastoupení. Nejméně četná odpověď byla náledí, přičemž právě to se stává příčinou mnoha dopravních nehod.

Další schéma (Graf č. 2) uvádí součty odpovědí žáků 5. tříd. Zde je překvapivý fakt, že většina žáků si uvědomila nepříznivý vliv sněhu a deště, ovšem mnohem menší procento žáků bralo v úvahu také mlhu a náledí, které rovněž významně ovlivňuje stav na pozemních komunikacích.

Graf č. 2

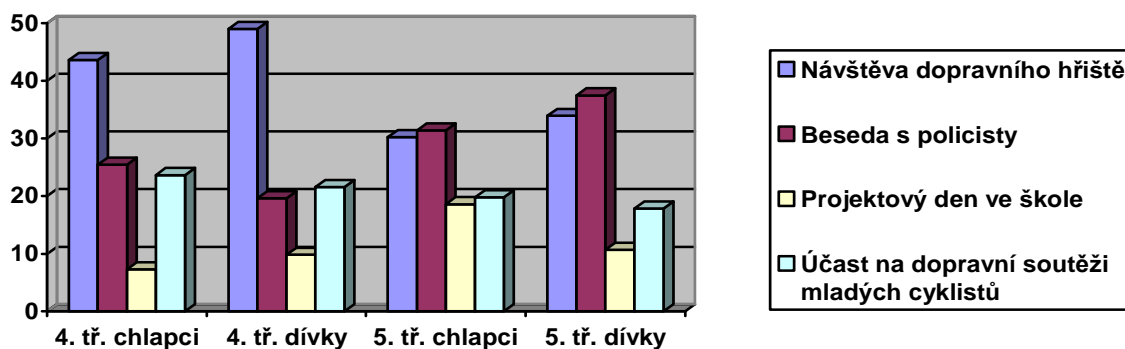


Nutno podotknout, že odpovědi žáků 4. a 5. tříd se podstatně neliší. Nelze tedy jednoznačně říci, který ročník by byl v tomto ohledu lépe informovaný. Osobně si myslím, že žáci při svých odpovědích vycházeli zejména z osobních zkušeností, které zažili z pozice

chodců, příp. cyklistů. Důležité je, aby měli na paměti, že počasí velkou měrou ovlivňuje mnoho dopravních situací. Byli schopni toto včas posoudit a uměli jednat tak, aby zamezili nežádoucím dopravním nehodám.

Předposlední otázka dotazníkového šetření byla položena ve znění : *Co bys chtěl/a v rámci dopravní výchovy zažít?* Mezi nabízenými odpověďmi bylo : návštěvu dopravního hřiště, besedu s policisty, projektový den ve škole se zaměřením na dopravní výchovu a konečně účast na dopravní soutěži mladých cyklistů. Cíl této otázky spočíval ve zhodnocení zájmu dětí o rozšiřující aktivity týkající se dopravní výchovy. Zajímavé bylo sledovat, kolik žáků by se rádo účastnilo hned několika z nich. Lze z toho usuzovat, že buď se ještě neměli možnost účastnit některé z nabízených aktivit, nebo naopak zažili tento či podobný typ programu, který je mohl oslovit a zaujmout natolik, že by jej rádi absolvovali znova. Rovněž výsledky součtu odpovědí na tuto otázku mohou sloužit jako přínosný zdroj pro tvůrce podobných programů, kteří některé z těchto aktivit mohou školám nabídnout a následně je pro žáky zrealizovat. Níže uvedený graf (*Graf č. 3*) ilustruje zájem žáků 4. i 5. tříd s ohledem na preference zájmů dívek a chlapců, které se mohou lišit.

Graf č. 3



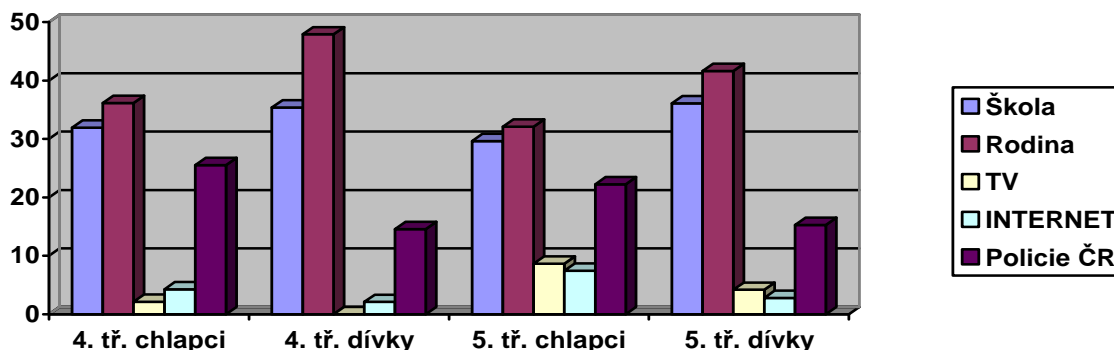
Z výše uvedeného grafu lze vyčíst, že žáky 4. tříd jednoznačně nejvíce zaujala návštěva dopravního hřiště, na němž si mohou nabyté teoretické znalosti přímo vyzkoušet v praxi, a ověřit si tak, zda si informace z dopravní výchovy řádně osvojili. Zajímavé je, že větší zájem projeví dívky. Naopak nejméně žáky 4. tříd oslovilo uspořádání projektového dne.

Pravděpodobným vysvětlením může být skutečnost, že projekty jakéhokoliv druhu mohou být žáci již přesyceni. Besedu s policisty a účasti na dopravní soutěži mladých cyklistů by rádo zažilo přibližně stejné procento dívek i chlapců ze 4. tříd. Situace v 5. třídách je v oblasti prioritní aktivity odlišná. Nejvíce žáků (dívek i chlapců) by se chtělo zúčastnit besedy s policisty. Dalším v pořadí, taktéž stejně u dívek i chlapců, byla návštěva dopravního hřiště. Chlapci z 5. tříd projeví přibližně stejný zájem o uspořádání projektového dne a o účast na dopravní soutěži mladých cyklistů. Dívky 5. tříd by raději navštívily dopravní soutěž mladých cyklistů a až po sléze uspořádaly tematicky zaměřený projektový den.

Z výše popsaného vyhodnocení dotazníkového šetření jednoznačně vyplývá, že žáci mají zájem o rozšiřující aktivity v oblasti dopravní výchovy. Poutavé je pro ně aktivní zapojení se do realizovaných programů. Důležité je tedy podporovat jejich zaujetí a dávat jim dostatek podnětů k tomu, aby mohli ze zmíněných či podobných aktivit čerpat tolik potřebné informace i praktické dovednosti vedoucí ke správnému, účelnému a bezpečnému jednání v rozmanitých dopravních situacích s cílem zachování zdraví a života svého i ostatních.

Polední otázkou dotazníkového šetření byla snaha zjistit, které instituce jsou klíčovým zdrojem v oblasti osvěty. Je zcela patrné, že dochází ke spolupůsobení mnoha z nich na žáky. Zde šlo však o to, kterou oni považují za rozhodující. Mezi nabízenými možnostmi odpovědí byly tyto : rodina, škola, TV, Internet, Policie ČR. O tom, kde žáci získávají většinu potřebných informací, vypovídá následující grafické schéma (*Graf č. 4*).

Graf č. 4



Z výše uvedeného grafu vyplývá, že všichni žáci, tedy dívky i chlapci, ze 4. i 5. tříd, považují za nejdůležitější instituci v předávání informací rodinu. Je to zcela přirozené, neboť rodina je primárním nositelem výchovy a vzdělávání svých dětí, rovněž je prostředím bezpečným a důvěrně známým, proto je naprosto nezpochybnitelné, že základní vědomosti, schopnosti i dovednosti plynou odtud. Na druhém místě uváděli všichni žáci napříč testováním shodně školu. I zde můžeme hovořit o přirozeném výsledku, škola je totiž instituce bezprostředně navazující na rodinu a zároveň s ní v mnohém spolupracující. Tak tedy by měl vypadat ideální model výchovně – vzdělávacího procesu. Škola navíc žákům umožňuje a zprostředkovává účast na řadě zajímavých aktivit (viz výše) a samozřejmě učí žáky základům dopravní výchovy v rámci vyučovacích hodin. Její místo je proto zcela nezastupitelné. Na třetím místě, opět všichni žáci totožně, uváděli jako nosný zdroj informací Policii ČR, což je dle mého názoru skutečnost vypovídající o respektu a úctě k příslušníkům státní správy, která mnoha dospělým chybí, a proto bychom ji měli v žácích pěstovat a upevňovat. Důležité je naučit se vnímat policisty nejen jako vykonavatele represních opatření, ale také jako možný zdroj mnoha nepostradatelných a zajímavých informací. Na posledních dvou příčkách pomyslného žebříčku hodnot se výsledky žáků 4. a 5. tříd lišily, proto rozebírám každý ročník zvlášť. Ve 4. třídě dali přednost chlapci i dívky vědomostem získaným na internetu a posléze v televizi. U žáků 5. tříd tomu bylo přesně naopak. Nejprve volili, taktéž shodně dívky i chlapci, jako zdroj nových poznatků televizi a až poté internet. Důvodem může být snazší přístup k jednomu, či druhému zdroji. Je nezbytné říci, že oba (TV i Internet) nabízí několik kvalitně zpracovaných výukových materiálů týkajících se dopravní výchovy. Je tedy důležité, aby o nich děti věděly, dokázaly z nich správně čerpat a naučily se jednat v souvislosti s nimi v reálných dopravních situacích. Neboť jedině v praxi ověřené předtím získané poznatky mohou fungovat jako účinný bezpečnostní prvek.

2.7 Diskuze a shrnutí výsledků výzkumu

Dopravní výchovu žáků 4. a 5. tříd lze zkoumat z hlediska míry osvojení teoretických i praktických dovedností respondentů. Přičemž lze předpokládat, že informovanost žáků 5. tříd v oblasti znalosti předpisů silničního provozu bude lepší než u žáků 4. tříd. Analýza těchto kompetencí však přináší několik problematických momentů. Přestože výzkum porovnává hlavní sledované faktory formující výchovně – vzdělávací proces v oblasti dopravní výchovy

odděleně, nelze je považovat za rysy izolované, nýbrž usouvztažněné, vzájemně podmíněné. Další skutečnost zkreslující míru objektivitu představuje momentální stav žáka, přičemž úroveň jeho písemného projevu ovlivňuje únava, míra pozornosti, zájem, atd., s čímž souvisí, v mezích výzkumu, nemožnost postihnout vývoj schopností žáků na poli dopravní výchovy. Lze pouze zachytit aktuální dosaženou úroveň odpovídající výhradně okamžiku zkoumání. Tímto je zastíněna dynamika procesu zdokonalování a rozšiřování do výzkumu zapojených žáků, neboť nelze ověřit, zda to, co jim v tuto chvíli činilo potíže přetrvalo či se stalo minulostí. Důležité je proto mít stále na paměti, že stabilita výsledků bádání je korektní pouze v momentě analýzy výzkumu.

Cílovou skupinu výzkumu představovali žáci základních škol, konkrétně 4. a 5. tříd, u nichž se předpokládá jistá vybavenost v oblasti dopravní výchovy po stránce teoretické i praktické, neboť již v tomto věku jsou aktivně zapojovány do procesu osvojování klíčových kompetencí, které rozvíjejí osobnostní potenciál a mimo jiné tříbí vědomosti a dovednosti, které jim budou nápomocny po celý život. Pokud budou jednat v souladu respektovat závazná pravidla silničního provozu a jednat v souladu s nimi. Celkem 248 žáků ze 6 základních škol pravděpodobně není dostatečně reprezentativní vzorek pro posouzení kvality informovanosti žáků 4. a 5. tříd, ovšem i tak bylo možné vykázat některá zajímavá zjištění. V žádném případě se taktéž nejedná o souhrnnou analýzu dopravní výchovy žáků prvního stupně, jde o úsilí zmapovat prostřednictvím dotazníkového šetření a v něm vymezených kategorií a jejich dílčích oblastí úroveň základních teoretických znalostí a praktických dovedností zkoumaného vzorku respondentů. Výsledky zkoumání pak poslouží zejména k posouzení znalostí žáků 4. a 5. tříd s ohledem na pohlaví dotazovaných. Dále jde o rozpoznání problematických partií, díky kterým lze dospět k cílenému rozvíjení jednotlivých složek dopravní výchovy. K dispozici je dnes řada kvalitních příruček s ověřenými návody a praktickými cvičeními, které slouží k upevňování nabytých informací a rovněž nabízejí mnoho rozmanitých úkolů pro jejich zdokonalování. Dají se rovněž velmi efektivně využít v rámci výchovně vzdělávacího působení, zejména v běžných vyučovacích hodinách, čímž jsou podporovány mezipředmětové vztahy.

Souhrnně lze analyzované dotazníky označit za zdařilé, o což se zasloužily domovské školy do výzkumu zapojených žáků, které k dotazníkovému šetření přistupovaly velmi zodpovědně. Vypracování bakalářské práce považuji za osobně přínosné zejména s ohledem na svou profesní praxi.

Závěr

Dopravní výchova má v životě člověka nezastupitelné místo. Již v raném věku dětí je nezbytné ji podporovat, postupně rozšiřovat a důkladně upevňovat. A to nejen v rámci rodinného působení, ale zejména během výchovně – vzdělávacího procesu ve škole, kde dochází k promyšlenému osvojování teoretických znalostí i praktických dovedností prostřednictvím vzájemného spolupůsobení žáků, učitelů a další institucí, např. Policie ČR.

Předmětem této bakalářské práce bylo upozornit na důležitost dopravní výchovy, zaměřit se na její cíle a způsoby jejich naplňování, dále poukázat na rizikové chování v dopravě s doplněním statistiky dopravní nehodovosti dětí, která je v mnoha ohledech alarmující. Teoretickou část taktéž doplňuje vymezení pojmů chodec a cyklista a z nich plynoucích závazných norem jednání účastníků silničního provozu. Poslední kapitolu představuje pojednání o BESIPU, jeho vzniku a vývoji, koordinátorech a jejich činnosti, a konečně také akcích zaměřených na bezpečnost dětí. Praktickou část tvoří výzkum zahrnující metodologii dotazníkového šetření, vlastní dotazníkové šetření a shrnutí z něj plynoucích výsledků. Sběr potřebných informací probíhal během měsíce prosince 2016. Osloveno bylo šest základních škol z okresu Pelhřimov, z nichž se podařilo získat celkem 248 dotazníků od žáků 4. a 5. tříd. Z dotazníkového šetření, zejména díky důsledné komparaci z něho získaných údajů, vyplynulo, že oslovení žáci jsou v zásadě dobře vybaveni základními vědomostmi z oblasti dopravní výchovy. Značný podíl na tomto zjištění mají nepochybně školská zařízení, která tyto kompetence spoluutvářejí. Žáci 5. tříd jsou v rozsahu znalostí a dovedností dále než žáci 4. třídy. Osobně považuji tento fakt za zcela přirozený a odpovídající odstupů jednoho ročníku dotazovaného vzorku respondentů. Zajímavé bylo sledovat oblasti, ve kterých byly úspěšnější chlapci (např. dopravní značky, technický stav a údržba kola), a naopak ty, které více vyhovovaly dívkám (např. znalosti pravidel silničního provozu). Je tedy patrné, že již v tomto věku lze pozorovat nepatrný rozdíl daný pohlavím. Závěrečná část dotazníku byla věnována otázkám týkajícím se zájmu žáků o dopravní výchovu a další aktivity, které by ji podporovaly a dále rozvíjely. Překvapivé a zároveň velmi povzbudivé je zjištění, že žáky dopravní výchovy baví, řada z nich má dokonce možnost navštěvovat kroužek s tímto zaměřením. Naprostá většina dotazovaných by se pak ráda zúčastnila akcí typu návštěva dopravního hřiště, beseda s policisty, projektového dne nebo dopravní soutěže mladých cyklistů. Tento výsledek slouží jako nosný zdroj sloužící k podpoře a realizaci těchto aktivit.

Cílem této bakalářské práce bylo poukázat na nezastupitelné místo dopravní výchovy ve výchovně – vzdělávacím procesu žáků základních škol, díky němuž se naučí samostatně a bezpečně pohybovat, přebírat odpovědnost za vlastní chování, prohlubovat znalosti o technickém stavu a údržbě žáky užívaných dopravních prostředků (tzn. jízdních kol, koloběžek, tříkolek), osvojit si teoretické znalosti a rovněž trénovat praktický nácvik správné a účinné techniky první pomoci. Cíl je kladený také na to, aby i žáci uvědomovali důležitost činnosti Policie ČR a chovali k ní respekt. A konečně chápali význam integrovaného záchranného systému v souvislosti s různými dopravními situacemi. Pokud toto dovedou žáci základní školy, pak je velkým předpokladem, že i v dospělosti budou jednat vždy v rámci zachování majetku, zdraví a života svého i ostatních.

Seznam použité literatury

Klasické tištěné zdroje

GRECMANOVÁ, H. et al., *Obecná pedagogika II.*, 2. vyd., Olomouc : Hanex, 2003, s. 192, ISBN 80-85783-24-X

HOLUB, J., *Zkušenosti policistů z besed na školách a z výchovných akcí pro mládež.*, 1. vyd., Praha : Themis, nakladatelství tiskárny MV, 2002, s. 8, ISBN 80-7312-010-0

LÍMOVÁ, L., *Teorie dopravní výchovy.*, 1. vyd., Praha : Karolinum, 2006, s. 82, ISBN 80-246-1157-0.

SMOLÍKOVI, K. a J., *Šimonovy pracovní listy 12 : dopravní výchova. Dej pozor, zajíci!.*, 1. vyd., Praha : Praha, 2006, ISBN 80-7367-112-3

STOJAN, M., *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů.*, Brno : MSD, 2008, s. 109, ISBN 978-80-7392-078-4

STOJAN, M., *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ.*, 1. vyd., Brno : Masarykova univerzita, 2007, s. 224, ISBN 978-80-210-4251-3

STOJAN, M., *Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy.*, 1. vyd., Brno : Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD, 2009, s. 128, ISBN 978-80-7392-123-1 (MSD: BROŽ.)

STOLIČNÝ, P., *Nové pohádky o dopravních značkách.*, 1. vyd., Praha : Fortuna Libri, 2013, s. 55, ISBN 978-80-7321-686-3

VOLNÝ, J., *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy.*, 1. vyd., Praha : SPN, 1983, s. 25, ISBN č. 36-04-11/1

VOTRUBA, J., *Dopravní výchova I. díl Chodec.*, 1. vyd., Praha : Fortuna Libri, 1992, s. 32, ISBN 80-852 98-98-8

ZVADOVÁ, Z., JANOUŠEKS., *Aby tě auto nepřejelo: prevence dopravních úrazů na 1. stupni ZŠ : edukativní text pro pedagogy.*, Praha : Státní zdravotní ústav, 2006, s. 15, ISBN 80-707-1275-9.

Legislativní zdroje

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

Elektornické informarční zdroje

AMAVET.ORG, *Policie a dopravní výchova dětí - Metodická příručka*. [online]. 2001, 2. vyd. Praha: MDS-BESIP, [cit. 2016-09-05] Dostupné z [www: <http://www.amavet.org/sites/default/files/dokumenty/dopravka/11.pdf>](http://www.amavet.org/sites/default/files/dokumenty/dopravka/11.pdf)

CYKLOCHODOV.CZ, *Povinná výbava jízdního kola*. [online]. [cit. 2016-09-18] Dostupné na [www: <http://www.cyklochodov.com/view.php?cisloclanku=2012010006>](http://www.cyklochodov.com/view.php?cisloclanku=2012010006)

CHRANMENASEDETI.CZ, *Dopravní hřiště Pelhřimov*. [online]. [cit. 2016-09-18], Dostupné na [www: <http://www.chranmenasedeti.cz/besip_places/view/71>](http://www.chranmenasedeti.cz/besip_places/view/71)

IBESIP.CZ, *Cyklistické desatero*, [online]. [cit. 2016-09-11] Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-jizda-na-kole/cyklisticke-desatero>](http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-jizda-na-kole/cyklisticke-desatero)

IBESIP.CZ, *Chůze v silničním provozu*. [online]. [cit. 2016-09-11] Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/cz/chodec/bezpecny-pohyb/chuze-v-silnicnim-provozu>](http://www.ibesip.cz/cz/chodec/bezpecny-pohyb/chuze-v-silnicnim-provozu)

IBESIP.CZ, *Dopravní výchova*. [online]. [cit. 2016-09-11] Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>](http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova)

IBESIP.CZ, *Děti - Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů*. [online]. 2016, [cit. 2016-09-11] Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/tematicke-analyzy-2015/deti1.pdf>](http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/tematicke-analyzy-2015/deti1.pdf)

IBESIP.CZ, *S dětmi na kole*. [online]. [cit. 2016-09-11] Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-na-kole/s-detmi-na-kole>](http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-na-kole/s-detmi-na-kole)

IBESIP.CZ, *Krajští koordinátoři BESIP*. [online]. [cit. 2016-09-22] Dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/besip-v-krajich/krajsti-koordinatori-besip>](http://www.ibesip.cz/cz/besip/besip-v-krajich/krajsti-koordinatori-besip)

IBESIP.CZ, *Historie BESIPu - Jak to bylo na počátku?*. [online]. [cit. 2016-09-21] Dostupné na www: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>>

IBESIP.CZ, *Historie BESIPu - Jak vzniklo logo BESIP?*. [online]. [cit. 2016-09-21] Dostupné na www: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>>

IBESIP.CZ, *Historie BESIPu - A co současnost?*. [online]. [cit. 2016-09-21] Dostupné na www: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>>

IBESIP.CZ, *Kdo jsme*. [online]. [cit. 2016-09-19] Dostupné na www: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme>>

IBESIP.CZ, *Souhrnná závěrná zpráva o činnosti Koordinačního týmu BESIP v ČR za rok 2015*. [online]. 2015, Praha, [cit. 2016-09-24] Dostupné na www: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/zaverecna-zprava-kk-besip-2015.pdf>>

IBESIP.CZ, *„Děláš to taky! - kdo se nedívá, umírá...“*, [online]. 2015, [cit. 2016-11-12] Dostupné na www: <<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/202-delas-to-taky-kdo-se-nediva-umira>>

IBESIP.CZ, *Dopravní soutěž mladých cyklistů*, [online]. [cit. 2016-11-12] Dostupné na www: <<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-soutez-mladych-cyklistu>>

IBESIP.CZ, *„Jde o naše děti...“*, [online]. 2015, [cit. 2016-11-12] Dostupné na www: <<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/199-jde-o-nase-deti>>

NADACEBESIP.CZ, *Nadace BESIP*. [online]. [cit. 2016-09-22] Dostupné na www: <<http://www.nadacebesip.cz>>

POLICIE.CZ, *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2015*. [online]. 2015, [cit. 2016-09-11] Dostupné na www: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3>>

POLICIE.CZ, *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. [online]. 2016, Praha, [cit. 2016-09-10] Dostupné na www:

<<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>

POLICIE.CZ, *Zebra se za Tebe nerozhledne!*, [online]. 2016, [cit. 2016-11-12] Dostupné na www: <<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>>

ZPRAVY.IDNES.CZ, *BESIP oprášil původní logo, nové za 100 tisíc se neujalo*. [online]. 2012, [cit. 2016-09-22] Dostupné na www: <http://zpravy.idnes.cz/besip-oprasil-puvodni-logo-ddn-/domaci.aspx?c=A120622_073938_domaci_hv>

Přílohy

- Plné znění vzoru záznamového archu dotazníkového šetření

Příloha č. 1: Plné znění vzoru záznamového archu dotazníkového šetření

Dotazník k bakalářské práci na téma

„Dopravní výchova žáků 4. a 5. tříd základních škol na okrese Pelhřimov“

Milí žáci, vyplňte tento dotazník, prosím, anonymně zakroužkováním, příp. vypsáním odpovědi, kterou považujete za správnou.

Škola

Třída

Pohlaví

1. Znáš bezpečně cestu do školy a ze školy?

- a. ANO
- b. NE

2. Které změny počasí mohou významně ovlivnit stav na silnicích?

.....

3. K čemu slouží reflexní prvky?

- a. jako ozdoba
- b. k oslnění řidičů
- c. k tomu, abychom byli lépe vidět

4. Jaké číslo voláme pro přivolání záchranné služby?

- a. 150
- b. 155
- c. 158

5. Na jaké straně chodíme po silnici?

- a. vpravo, při pravém okraji
- b. vlevo, při levém okraji
- c. vlevo i vpravo

6. Co znamená pro chodce červený panáček na semaforu?

- a. stůj
- b. jdi
- c. připrav se

7. Kdo je chodec?

- a. osoba, která jde
- b. osoba, která jede na kole
- c. osoba, která jede v autě

8. Na jaké straně chodíme po chodníku?

- a. vpravo
- b. vlevo
- c. uprostřed

9. Jakou bezpečnostní pomůcku by měl mít cyklista?

- a. ochrannou přilbu
- b. rukavice
- c. chrániče na kolena

10. Co patří do povinné výbavy kola?

- a. kryt řetězu
- b. odrazky v paprscích kol
- c. kryt sedla

11. Do kolika let je povinné mít cyklistickou přilbu?

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

12. Dokážeš odhalit, příp. opravit drobné závady na svém jízdním kole?

- a. ANO
- b. NE

13. Co znamená tato dopravní značka?



- a. Podchod nebo nadchod
- b. Přečhod pro chodce
- c. Pěší zóna

14. Co znamená tato dopravní značka?



- a. Dej přednost v jízdě
- b. Hlavní silnice
- c. Křižovatka

15. Co znamená tato dopravní značka?



- a. Hlavní silnice
- b. První pomoc
- c. Zastávka

16. Co znamená tato dopravní značka?



- a. Stůj, dej přednost v jízdě
- b. Stop
- c. Zákaz vjezdu

17. Baví tě dopravní výchova?

- a. ANO
- b. NE

18. Máš možnost navštěvovat kroužek dopravní výchovy?

- a. ANO
- b. NE

19. Co bys chtěl/a v rámci dopravní výchovy zažít?

- a. návštěvu dopravního hřiště
- b. besedu s policisty
- c. projektový den ve škole
- d. účast na dopravní soutěži mladých cyklistů

20. Kde jsi získal/a informace o dopravní výchově?

- a. v rodině
- b. ve škole
- c. v TV
- d. na INTERNETU
- e. od POLICIE ČR