

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

**DOPRAVNÍ VÝCHOVA A JEJÍ ÚLOHA PŘI
VÝCHOVĚ DĚTÍ A MLÁDEŽE**

Diplomová práce

Autor: Bc. Tibor Kurucz

Vedoucí práce: doc. Ing. Jaromír Novák CSc.

Olomouc 2019

Bibliografická identifikace

Jméno a příjmení autora: Bc. Tibor Kurucz

Název diplomové práce: Dopravní výchova a její úloha při výchově dětí a mládeže

Pracoviště: Katedra aplikovaných pohybových aktivit

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Jaromír Novák CSc.

Rok obhajoby diplomové práce: 2019

Abstrakt:

Diplomová práce se zabývá problematikou dopravní výchovy u žáků základních a středních odborných škol. Teoretická část je zaměřena na základní pojmy související s vysvětlením, co je to dopravní výchova, k čemu slouží, a s tím související pojmy. Praktická část je věnována metodice a zejména interpretaci výsledků dotazníkového šetření. Uplatněna byla kvantitativní metoda, forma dotazníku. Proveden byl průzkum mezi žáky na základní škole a zejména pak mezi studenty na střední odborné škole, studijního oboru Autotronik a učebního oboru Automechanik. Cílem tohoto průzkumu je zjistit, jakým způsobem žáci dopravní výchovu vnímají, zda je pro ně důležitou součástí pro budoucí život a je efektivně přizpůsobena aktuálním požadavkům pro úspěšné absolvování řídičského oprávnění, v porovnání s běžným absolventem autoškoly. Na základě vyhodnocených výsledků průzkumu je navrženo řešení pro zvýšení pozitivního, motivačního a zodpovědného přístupu žáků k výuce dopravní výchovy a pro učitele zkvalitnění edukativního způsobu výuky.

Klíčová slova: dopravní výchova, dětské dopravní hřiště, dotazníkové šetření, prevence, edukace v dopravě.

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

Bibliographical identification

Author's first name and surname: Bc. Tibor Kurucz

Title of the diploma thesis: Traffic education and its role in the education of children and youth

Department: Department of Adapted Physical Activities

Supervisor: doc. Ing. Jaromír Novák CSc.

The year of presentation: 2019

Abstract:

The diploma thesis deals with the issue of traffic education in primary and secondary vocational schools. The theoretical part is focused on the basic concepts related to the explanation of what traffic education is, what it is for, and related concepts. The practical part is devoted to the methodology and especially the interpretation of the results of the questionnaire. Quantitative method, form of questionnaire was used. A survey was conducted among pupils at primary school and, in particular, among students at secondary vocational schools, the Autotronics field of study and the Auto mechanic course. The aim of this survey is to find out how pupils perceive traffic education, whether it is an important part of them for their future lives, and is effectively adapted to the current requirements for passing a driving license compared to a regular driving school graduate. Based on the results of the survey, a solution is proposed to increase the positive, motivational and responsible approach of pupils to the education of traffic education and to improve the educational way of teaching for teachers.

Keywords: traffic education, children's traffic playground, questionnaire survey, prevention, education in transport.

I agree the thesis paper to be lent within the library service.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a uvedl všechny použité literární a odborné zdroje a řídil se zásadami vědecké etiky.

V Olomouci dne 31. 3. 2019

Podpis autora

Rád bych zde poděkoval vedoucímu diplomové práce za pomoc a cenné rady, které mi poskytl při zpracování diplomové práce.

Obsah

Úvod	8
1 Přehled poznatků	11
1.1 Dopravní výchova.....	12
1.1.1 Obecné pojetí dopravní výchovy	12
1.1.2 Cíle dopravní výchovy	13
1.1.3 Děti a mládež v silničním provozu.....	14
1.1.4 Vzdělávací proces a dopravní výchova	16
1.2 Výuka dopravní výchovy na základních a středních školách.....	17
1.2.1 Dopravní výchova jako součást nezbytného vzdělávání	19
1.2.2 Pomůcky používané v rámci dopravní výchovy	19
1.2.3 Dopravní výchova na prvním stupni základní školy.....	20
1.2.4 Dopravní výchova na druhém stupni základní školy	22
1.2.5 Předmět dopravní výchovy na středních školách.....	23
1.3 Dopravní výchova jako součást výchovy ke zdraví.....	24
1.4 Dopravní výchova a metody aktivní prevence	25
1.5 Dopravní výchova v zahraničí.....	26
1.6 BESIP.....	27
1.7 Preventivně bezpečnostní prvky v dopravě.....	28
1.7.1 Zádržný systém	28
1.7.2 Cyklistické přilby	29
1.7.3 Úprava dopravního prostředí	30
1.8 Dětské dopravní hřiště a dopravní výchova	30
2 Cíle	33
3 Metodika	34
3.1 Charakteristika metod zkoumání dat.....	34
3.2 Zkoumaný vzorek	35
3.3 Dotazník	39
4 Výsledky	42
4.1 Středisko dopravní výchovy jako edukační médium	42
4.2 Výsledky dotazníkového šetření na vybrané základní škole	45
4.3 Výsledky dotazníkového šetření mezi učiteli na základních školách	49
4.4 Závěrečné zhodnocení kvality výuky dopravní výchovy na základních školách.....	52

4.5 Porovnání výuky dopravní výchovy na dvou vybraných středních školách	53
4.6 Aplikace novelizace právní legislativy do výuky	55
4.7 Dotazníkové šetření mezi žáky střední školy v Brně	55
4.8 Závěrečné zhodnocení kvality výuky dopravní výchovy na středních školách	63
5 Návrhy a doporučení do praxe.....	65
5.1 Návrhy na zefektivnění dopravní výchovy na základních školách.....	65
5.2 Návrhy na zefektivnění dopravní výchovy na středních školách	67
5.3 Návrh praktické výuky dopravní výchovy na střední škole	70
5.3.1 Multimediální prezentace	71
5.3.2 Autoevaluace učitele v dopravní výchově	72
Závěry	76
Souhrn.....	79
Summary	81
Referenční seznam.....	83
Přílohy.....	87

Úvod

Doprava může být v moderním státě považována za jedno z klíčových odvětví. Existuje však trvalý rozpor mezi potřebami společnosti, která požaduje stále větší mobilitu, možnostmi ekonomiky uspokojovat potřeby rozvoje, zejména rozvoje dopravní infrastruktury, a zajištěním co největší bezpečnosti silničního provozu. Na základě svých zkušeností z praxe mohu silniční dopravu ze všech druhů dopravy považovat za nejnebezpečnější a také nejnákladnější z hlediska počtu zmařených lidských životů.

Rozvoj automobilové dopravy je jedním z charakteristických rysů moderní doby. K nejzávažnějším důsledkům dopravy patří ztráty na životech, zdravotní problémy lidí a vysoké materiální a finanční ztráty. Člověk se setkává s pozitivní i negativní známkou dopravy již v raném dětství a tento stav trvá až do dospělosti. Výuka, výchova a výcvik dopravní výchovy by se měla považovat za jednu z priorit ve vzdělávání mladé generace, která by k tomu měla být vychovávána již od raného dětství. Dnešní doba s sebou přináší řadu změn, které se bezprostředně dotýkají každého člověka. V souvislosti s tím, že se vysokou rychlostí navyšuje počet osobních automobilů na našich silnicích, tak je třeba stále častěji výchovně působit na žáky našich škol a také na dospělé a stále ve větší míře upozorňovat na úskalí silničního provozu, jak z pohledů chodců, tak z pohledu cyklistů a v neposlední řadě zejména řidičů motorových vozidel.

Jednou z možností, jak změnit nepříznivé statistiky o počtu dopravních nehod, je zařazení a rozvíjení samostatného předmětu „Dopravní výchova“ jako povinného předmětu nejen pro základní školy, ale v rámci vzdělávání a zdokonalování i zahrnutím učiva do vybraných předmětů středních škol a v neposlední řadě i do programů celoživotního vzdělávání.

Silniční doprava, jak vyplynulo z výše uvedeného textu, je jednou z důležitých součástí moderního života, bez které si jen stěží představíme existenci a rozvoj lidské společnosti. S vývojem dopravních prostředků a rozvojem rozsáhlé mezinárodní komunikační sítě tak přichází nejen obrovský prostor možností pohybu pro člověka, ale také i nežádoucí nárůst počtu dopravních nehod související s rostoucí hustotou silniční dopravy. Od všech účastníků silničního provozu se vyžaduje, aby byly dostatečně

odpovědní, ohleduplní a také vůči druhým tolerantní. K vytvoření těchto potřebných vlastností může posloužit také dopravní výchova, která se tak stává důležitým faktorem pro život ve 21. století. O dopravní výchově nelze hovořit jen jako o pojmu zahrnujícím právní vědomí platných předpisů a zákonů, o chování všech účastníků v silničním provozu, ale je zapotřebí také zmínit jeho pedagogickou stránku. Výsledky dopravní výchovy ovlivňují kvalitu života každého z nás a v moderní době již nemůžeme dopravní výchovu pojímat pouze jako školní edukaci. Dopravní výchova se stává nedílnou součástí celoživotního vzdělávání, jako klíčového předpokladu bezpečného života.

Téma zaměřené na dopravní výchovu jsem si zvolil z důvodu, že předmětná problematika je mi profesně blízká. V současnosti totiž pracuji u Vojenské policie jako učitel autoškoly a zároveň jako zkušební komisař s oprávněním na všechny skupiny řidičského oprávnění. Jsem také řidičským instruktorem ozbrojených složek a dobrovolným hasičem s více než dvacetiletou praxí v tomto oboru. Danou problematiku tedy znám jak ze strany úplných začátečníků, ale i pokročilých a zkušených řidičů profesionálů, tak ze strany hasiče, který mnohdy vyprošťuje těžce zraněné a bohužel i mrtvé z havarovaných vozidel. Vzhledem ke své profesní odbornosti si uvědomuji, že řada řidičů a to i profesionálních, postrádá i zcela základní řidičské a odborné návyky. Z tohoto důvodu se proto domnívám, a je to názor i mnohých odborníků (např. Stojan, 2008, Odvody, 2015), o nichž budu dále pojednávat, že dopravní výchova by měla být zcela samozřejmou součástí vzdělávání již v mateřských školách. Průběžné vzdělávání řidičů však stále není legislativně upraveno, a na tuto skutečnost doposud nerefletoval ani zákon č. 361/2000 Sb., v platném znění, ačkoliv byl například jen za posledních 5 let desetkrát novelizován. Jsem proto názoru, že každý řidič by měl být ideálně po 5 letech, nebo nejdéle po 10 letech, což je v podstatě platnost řidičského průkazu, pravidelně přezkušován. A to jak z pravidel silničního provozu, tak i z praktické jízdy s vozidlem a dále doložit Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Tímto by každý řidič před výměnou dokladu musel prokázat svoji odbornou i zdravotní způsobilost. Jsem přesvědčen, že toto opatření by buď řidiče donutilo se pravidelně vzdělávat v dané problematice, včetně správné techniky jízdy, nebo by řidičská obec značně prořídila a zbavila se osob, které buď potřebné znalosti a dovednosti nemají anebo mít nechtějí.

Na dané téma bych v této diplomové práci chtěl provést průzkum mezi žáky střední školy, kteří ještě nejsou aktivními řidiči v silničním provozu a do budoucna se chystají získat řidičské oprávnění, s cílem zjistit situaci na jaké vědomostní a odborné úrovni jsou v rámci dopravní výchovy připraveni se samostatně začlenit do silničního provozu a jaké návrhy by pomohly ke zlepšení dopravní situace do budoucna. S tím souvisí i oslovení učitelů autoškol, zkušebních komisařů apod., kteří mohou pomoci dotvořit celkový pohled na úlohu dopravní výchovy v rámci vzdělávání dětí a mládeže v této oblasti.

Diplomová práce je rozdělena do dvou částí, teoretické a praktické. V teoretické části je především vycházeno z odborných publikací, zabývajících se silničním provozem, dopravním značením a psychologií v dopravě, a dále syntézy k zákonům o silničním provozu. V praktické části je diplomová práce prováděna kvantitativně a kvalitativně zaměřenou metodou, a to formou dotazníkového šetření, které se uskutečnilo, jak mezi žáky základních a středních škol, tak i mezi učiteli na základních školách. Realizován byl kvantitativní výzkum, na jehož výsledky navazují možná doporučení do praxe.

1 Přehled poznatků

Jak již bylo uvedeno v úvodu práce, první kapitola představuje přehled poznatků vztahující se k řešené problematice, tj. k dopravní výchově. Je třeba si v této souvislosti klást otázku, jaký význam má doprava v současné době pro člověka. Ukazuje se, že je nepostradatelná, naprostá součást života v dnešní době, což platí zejména pro silniční dopravu, kde objem automobilů neustále vzrůstá. O to horší je docílit zajištění bezpečnosti pro všechny účastníky v silničním provozu a zamezit růstu dopravních nehod, přestože existují přesná pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Mohu ze své praxe potvrdit, že je to právě vzdělávání formou dopravní výchovy na základních školách, které je hlavní příčinou snižování vážných zranění u dětí. Ty se totiž mohou seznámit s tím, jak se v silničním provozu mají chovat, jaké předpisy mají dodržovat, čímž se chovají v dopravě odpovědněji. Je třeba také poukázat na to, že svět se stává v současné době stále méně bezpečný. Bezpečnost je tak hlavním ukazatelem i v oblasti dopravní výchovy, ale nejenom v ní. Jak uvádí Novák (2014a, s. 56), *„pojem bezpečnost lze chápat z hledisek různých stupňů významnosti. Od úrovně bezpečnosti člověka, po úroveň bezpečnosti lidstva. Z jiného pohledu pak jej můžeme chápat jako bezpečnost různých oblastí existence, např. tělesnou i duševní, potravinovou, surovinovou, energetickou, zdravotní, informační, ekologickou, vojenskou, kybernetickou a další.“*

Co se týče dopravní výchovy, problémem je v celém systému fakt, že v základních školských dokumentech stále není dopravní výchova reflektována jako zcela nedílná součást vzdělávání dítěte na základní škole. To však s sebou nese nutnost odborného kvalifikovaného přístupu. Nelze však zapomínat ani na roli rodiny a masmédií. Pokud má být vzdělávání na školách účinné, mělo by se s tím začít již v rodině, v rámci primární socializace.

Nedostatky v nynějším systému dopravní výchovy můžeme spatřit především na II. stupni základních škol. Dopravní výchova je v současnosti žákům II. stupně předkládána pouze na speciálních přednáškách, jehož součástí je praktický nácvik, a je spjata s dobrovolností. Není zde v současnosti žádný tematický celek, který by s žáky pracoval tak, aby si mohli své zkušenosti a znalosti prověřit v bezpečí na dětském

dopravním hřišti (iBesip.cz, 2018b). S problematikou dopravní výchovy tak nedílně souvisí i výchova a vzdělávání obyvatelstva v souvislosti s jejich ochranou, nicméně obsah této výchovy a vzdělávání je značně těžko interpretovatelný, což je dáno i nejednoznačností tohoto obsahu (Novák, 2014b).

1.1 Dopravní výchova

Tato podkapitola se věnuje poznatkům souvisejícím s dopravní výchovou. Je tak definováno, co dopravní výchova je, jaké jsou její cíle, proč je důležité se jí věnovat u dětí a mládeže apod.

1.1.1 Obecné pojetí dopravní výchovy

Člověk je vychováván po celý svůj život a zároveň také vychovává své okolí. Působí na nás rodina a okolní prostředí, ve kterém žijeme, škola a spolužáci a celá řada dalších faktorů, a stejně tak působíme my na ně. Do výchovy jednotlivce je také nezbytné zahrnout dopravní výchovu, se kterou se setkává člověk již od narození. Jde o dlouhodobý proces výchovy. Jsou to zejména nejbližší osoby dítěte, díky nimž získává první způsoby chování na komunikacích a jsme tak tímto prvotně ovlivněni (Děcký, 2013).

V naší zemi je nezbytné provádět dopravní výchovu již od útlého věku (Límová, 2006). Ze zkušeností jiných států, kde takto pracují s malými dětmi již dlouhá léta, jsou jasné signály, že stát musí mít na tomto procesu hlavní zájem. Rodiče nejsou mnohdy pro děti dobrým vzorem, neboť v minulosti se dopravní výchova zaměřovala zejména jen na rozpoznávání dopravních prostředků, dopravního značení a na znalost silničního zákona. Nezaměřovala se na dovednosti, které by měly být klíčové pro přežití ve zdraví v dopravním prostředí (Stojan et al., 2009). Proto většina dospělých ví jen, co je to semafor a proč na něm svítí červené světlo, přesto i tak se svými ratolestmi přebíhají vozovku. To je pouze jeden případ nebezpečné situace z mnoha. Není pak divu, že je statistika dopravních úrazů a úmrtí dětí velice neradostná, přičemž až 40 % dětských úrazů tvoří úrazy v souvislosti s dopravou (Děcký, 2013). K těmto nehodám dochází nejčastěji při jízdě na kole, při hře u silnice nebo na silnici, u zaparkovaných aut u hřišť a při chůzi po nesprávné straně vozovky. Pomocí dopravní výchovy dětí je třeba docílit

vytváření správných návyků směřujících k vnímavým a neagresivním vztahům k ostatním účastníkům silničního provozu (Límová, 2006).

Avšak pro zvýšení účinnosti dopravní výchovy je nezbytné ji systematicky provádět již u dětí předškolního věku, a pokračovat s ní i na základních a středních školách, v prostředí autoškol nevyjímaje, jak na to upozorňuje Děcký (2013). K tomu však v praxi v současnosti nedochází. Ani dnes totiž neexistuje funkční a komplexní pojetí dopravní výchovy pro jednotlivé skupiny dětí. Celonárodní koncepce se neustále mění a stále do ní není začleněna dopravní výchova jakožto samostatný předmět. Jak dále Stojan et al. (2009, 53) podotýká: „*dopravní výchova je dlouhodobě opomíjené téma na všech stupních škol. Nejlépe je dopravní výchovou pokryta skupina předškolního věku. Mnohem horší situace je na základních školách*“ (Stojan et al., 2009, 53).

V zahraničí se dopravní výchova považuje za jednu složku systému výchovy a vzdělávání a v některých zemích již dokonce existuje i jako samostatný předmět (Děcký, 2013). Dopravní výchova může být rozčleněna do dvou částí, které jsou označovány jako výchovná a nauková. Ve výchovné části se má působit na cílovou skupinu příjemců, kteří by si měli vypěstovat správné dopravní návyky, jež by jim vštěpily zásady ohleduplnosti a disciplinovanosti. To by ve své podstatě mělo vést k vyšší bezpečnosti všech účastníků na silničním provozu (Stojan et al., 2009). V naukové části dopravní výchovy se mohou žáci seznámit s pravidly silničního provozu, s tím, jaké v dopravě existují značky a s dalšími pojmy, které jim pomohou pochopit dopravní situaci a správně na ni reagovat. K tomu se také využívají praktické zkušenosti získané výcvikem na dětských dopravních hřištích (DDH), jak na to upozorňuje Límová (2006).

1.1.2 Cíle dopravní výchovy

Dopravní výchova si klade za cíl přípravu dětí k bezpečnému pohybu v dopravě. Měly by si osvojit potřebné znalosti a návyky, které budou moci využívat za účelem bezpečného pohybu na komunikacích, vedoucích k co možná největšímu omezení dopravní úrazovosti vlivem nehod. Velmi často se setkáváme s tím, že někteří účastníci silničního provozu zbytečně riskují a jsou bezohlední (Šucha, 2013). Výjimkou nejsou právě ani děti a mládež. Na jedné straně je předpoklad společnosti děti chránit a na

druhé straně je třeba vychovávat takové účastníky provozu, kteří se dokáží řídit pravidly a předpisy a dovedou se chovat ohleduplně (Límová, 2006).

Je naším cílem a úkolem naučit děti (Stojan et al., 2009):

- bezpečně se v silničním provozu chovat a jednat, a to podle toho, jak uvádí zákonná legislativa,
- získávat a utvářet dobré návyky do budoucna,
- osvojit si znalosti související s podmínkami dopravy a se zařízeními, které mají vliv na bezpečnost v silničním provozu,
- zvládnout techniky pohybu, a to jak chůze, tak i jízdy na jízdním kole,
- vážit si svého života, života ostatních lidí, chápat, k čemu slouží dopravní policie,
- předvídat rizika, správně hodnotit situace a díky tomu bezpečněji se na komunikacích chovat,
- potřebným znalostem a dovednostem jednání během dopravních nehod.

Při tomto výchovném procesu je nutné také dodržovat určité principy k docílení potřebné úrovně vědomostí a návyků a je tak zapotřebí spolupracovat s rodinou, zapojit aktivně obec a školu a rozvíjet spolupráci s kraji, Policií České republiky, městskou policií a nevládními organizacemi (Stojan et al., 2007).

1.1.3 Děti a mládež v silničním provozu

Děti patří jednoznačně k nejohroženějším účastníkům silničního provozu. To je také důvod, proč by měly být na svou úlohu náležitě připraveny a měly by mít jak teoretické, tak především praktické znalosti. Na silnici se jako řidiči můžeme s dětmi setkat již od jejich velmi útlého věku (Lisá, 2011).

Každý účastník provozu si především musí být vědom, že děti ještě nevykazují dostatečnou uvědomělost a vyspělost, a proto ještě nejsou schopny adekvátně reagovat na situaci, tuto zhodnotit a chápat, k jakým důsledkům přitom může dojít. Jejich pozornost je zaměřena za jakýchkoliv okolností na hru všeho druhu a nevěnují se pro ně nezajímavému okolí, kterým je silniční provoz. Děti mají osobité reakce a chování a mají svou logiku typickou k jejich věku. Pro děti je také charakteristické, že chápou bezpečnost jiným způsobem, a proto může být jejich hra nebezpečná, co se týče

provozu v jejich okolí. Hůře si všímají toho, co se děje kolem nich, a tak si nemusí vůbec všimnout, že kolem nich projíždějí vozidla. Mnoho dětí si také hraje přímo na vozovce, což se týká zejména silnic nižších tříd, tam, kde jezdí jenom málo vozidel. Nicméně i zde dětem hrozí nebezpečí. Naproti tomu děti, které žijí ve větších městech, v blízkosti frekventovaných komunikací, jsou při pohybu v silničním provozu opatrnější a na možné situace lépe připraveny (Límová, 2006).

Děti slyší, vidí a reagují na dopravu jinak, než dospělí. Chovají se spontánně a v dopravním provozu nelze jejich reakce dost dobře včas odhadnout. V důsledku jejich fyzických dispozic nemusí vidět přes stojící vozidlo a nejsou mnohdy schopny rychle jenom zrakem, nebo sluchem vyhodnotit, jaká je vzdálenost a rychlost vozidla, které se k nim blíží. Pro děti je typická nesoustředěnost a neschopnost vnímání několika aspektů naráz. Proto by se měl v rámci svých možností každý snažit informace o možných hrozbách na ulici dětem předávat a vychovávat je tak. Jde především o informace nejčastějšího pohybu dětí v dopravě, kdy se mohou ocitnout v roli chodce a cyklisty. Dospělí by dětem měli jít vzorem a děti by u nich měly vidět to správné chování pro svoje počínání. Obecně lze uvést, že nejlehčí je takto působit na děti do 11 let a naopak nejtěžší je edukovat děti ve věku od 12 do 15 let (Stojan et al., 2009).

Děti dělají mnoho chyb v silničním provozu, které pak často vedou k dopravním nehodám s vážnými následky. Tyto chyby si však neuvědomují a vnímají je jako součást běžného chování. Vesměs se nepoučí, a pokud jim nejsou chyby vysvětleny, postupem času tyto chyby u nich zakořeňují. Dochází tak k vytváření nesprávných návyků, které jsou přenášeny až do dospělého věku, kde se již špatně odstraňují. Děti v dopravě reagují spontánně a nesprávně na množství podnětů v dopravě a ohrožují tak sebe i své okolí (Johnová, 2008). Děti v provozu nejčastěji (Stojan et al., 2009; Lišková, 2005; Hájek, Harmach et al. 2004):

- vykazují špatné rozlišování pravé a levé strany,
- při rozhlédnutí se ve vozovce preferují opačné pořadí, správně by měla být nejprve levá, poté teprve pravá strana, děti to zpravidla nedodržují, často se nerozhlédnou vůbec, mohou vylétnout do vozovky, přičemž na následnou situaci neumí adekvátně reagovat,
- spolehlivě nerozlišují zvuky, které by spojily s konkrétními jevy,

- prostředí pro hru volí kdekoliv, i na vozovce,
- nezhodnotí situaci poté, co právě vozidlo přejelo, aniž by zhodnotily, co se děje v protisměru,
- k přecházení volí jakékoliv místo, a to i takové, kde je mohou řidiči vozidla špatně vidět, kde není možné spolehlivě predikovat rychlost vozidla apod.,
- při přechodu silnice nereagují na nastalou situaci, přebíhají ji aj.,
- pokud jsou děti cyklisty, často neoznamují, že se budou rozjíždět, odbočovat nebo objíždět překážku, nedávají znamení také v případě, že budou měnit směr jízdy, často tak činí bez jakéhokoliv ohlednutí, směr mění náhle, na což vozidlo není schopno reagovat flexibilně,
- v případě snížené viditelnosti nemají dostatečně osvětlené jízdní kolo,
- z jejich strany není dostatečně zvládnutá technika jízdy na kole, neumí ještě dostatečně udržet rovnováhu, a to když nastupují a sestupují z kola,
- na jízdním kole také převážejí své kamarády, a to i na místech, které k tomu nejsou určené, tím mohou své kolo hůře ovládat,
- při spolujždě v autě často z oken vyhazují různé předměty, děti se v autě také pošťuchují, čímž mohou rozptýlit pozornost řidiče,
- v místech s malým provozem se neřídí pravidly silničního provozu, nereflektují dopravní značky aj.,
- v případě, že jezdí na in-linech nebo na skateboardu po chodníku, činí náhlá rozhodnutí, např. znenadání vjedou do silnice, kde jezdí vozidla.

Všechny tyto vyjmenované chyby jsou výsledkem nedostatečného soustředění dětí, absencí jejich znalostí a zkušeností (Límová, 2006).

1.1.4 Vzdělávací proces a dopravní výchova

Nedílnou součástí všech stávajících programů ve školských zařízeních poskytujících základní vzdělání je problematika dopravní výchovy. Žáci jsou vzděláváni v oblasti společenských a přírodních věd, což tradičně vede k tomu, že jsou schopni hodnotit různé situace, hledat souvislosti, vyvozovat závěry, zaujímat postoje a vytvářet si společensky žádoucí vzorce chování (Děcký, 2013). S tím též souvisí schopnost poskytnout první pomoc, osvojit si pravidla silničního provozu pro chodce,

ale také pro jízdu na kole. Žáci se díky tomu stanou v silničním provozu ohleduplnějšími, slušnějšími a zdvořilejšími (Stojan et al., 2007).

Školská reforma s sebou nese mnoho otázek. Přesto vzbuzuje u některých osob naději, a u druhých obavy. S tím souvisí i začlenění dopravní výchovy do systému vzdělávání. Reforma školství byla začleněna do nového legislativního prostředí vlivem školského zákona, který začal v České republice platit v roce 2005. Jak uvádí Vokáč (2016), reformou vzdělávacího systému je myšlena jak reforma jeho obsahu, tak organizace vzdělávání. Podle zdroje Dopravníalarm.cz (c2018) se inovace vzdělávacího systému sice projevuje větší svobodou pedagogů v oblasti plánování a realizace vzdělávacího obsahu, nicméně ani dnes není dopravní výchova na českých školách zařazena jako samostatný předmět.

1.2 Výuka dopravní výchovy na základních a středních školách

Děti jsou nedílnou součástí silničního provozu jako jeho účastníci, přičemž se může jednat o chodce, jezdce na kole nebo koloběžce, mohou se zde pohybovat i na inlinech nebo skateboardu, a v neposlední řadě spolucestují v osobním autě. Proto je důležité, aby byla jedním z předmětů nebo alespoň součástí jiného na základní škole dopravní výchova, která by měla být povinná pro všechny žáky. Musí se totiž naučit, jak se v různých situacích v silničním provozu zachovat, jak zajistit vlastní bezpečnost apod.

S ohledem na vyspělost každého žáka, se rozlišuje výchova dítěte na základní škole, a to na prvním a druhém stupni a dále výchova v rámci mimoškolní činnosti (Grecmanová, Holoušová, Urbanovská, Bůžek, 2003). Dopravní výchovou se zabývala také řada různých projektů, do nichž se mohly zapojit celé kolektivy, např. třídy nebo školy, ale i jednotlivci. Součástí těchto projektů bylo také vybudování dětských dopravních hřišť (DDH), které se nacházely kolem škol, aby zde mohly být aplikovány již nabyté teoretické znalosti. Problémem však byla finanční a personální otázka škol jako zřizovatelů DDH. Zde se pak nabízí spolupráce institucí a školy v praktickém výcviku na DDH (Olšan, Konečný, 2008).

Dopravní výchova dětí a mládeže na základních školách je součástí výchovně-vzdělávacího procesu. Jejím cílem je na prvním stupni školy připravit žáky k aktivní účasti v silničním provozu, jak chodce, tak cyklisty a naučit je základním pravidlům silničního provozu, rozvíjet jejich charakterové vlastnosti (např. ukázněnost, rozvážnost, rozhodnost) a zvláště pak vlastnosti vyjadřující vztah k lidem (např. ohleduplnost a společenskou odpovědnost), jak uvádí Votruba (2001). Na ZŠ do současné doby není dopravní výuka samostatným předmětem, kdy prvky výchovy jsou začleněny do jednotlivých předmětů výuky (Dopravníalarm.cz, c2018).

Na prvním stupni ZŠ je výuka začleněna do předmětu prvouka, jehož náplní pro jednotlivé ročníky jsou následující bloky, kdy od 1. ročníku až po 4. ročník, je probírána prostorová orientace, bezpečná cesta do školy, světlené signály, dopravní prostředky, bezpečnost v dopravě, znalost tísňových linek v případě potřeby přivolání pomoci, základy první pomoci, znalost světových stran, besedy s odborníky z integrovaných záchranných složek, znalost dopravních předpisů v praxi, a to jízdou na kole, např. na dopravních hřištích (Odvody, 2015). Cílem dopravní výchovy na I. stupni ZŠ je naučit žáka především prakticky uplatňovat obecné zásady účelného a bezpečného chování, coby účastníka provozu na pozemních komunikacích v roli chodce a cyklisty, samostatného používání prostředků hromadné dopravy osob, znalostem obecných příčin nesprávného chování účastníků silničního provozu, odpovědnosti za vlastní chování a jednání v dopravním provozu, pochopení významu dobrého technického stavu vozidla a jeho údržby, uvědomění si odlišných možností jízdy při změnách povětrnostních podmínek, přivolání pomoci při dopravní nehodě, uvědomění si významu řízení provozu při činnosti dopravní policie (Stojan, 2008).

Dopravní výchova na II. stupni ZŠ by se měla po praktické i teoretické stránce přibližovat a plynule navazovat na výuku I. stupně (Plucková et al., 2016). Podle Límové (2006) však praxe poukazuje na skutečnost, že návaznost výuky dopravní výchovy mezi I. a II. stupněm ZŠ není dostatečně zajišťována, proto je důležité, aby se učitelé odpovídajících předmětů postarali o výuku a následné proškolení v teorii pravidel silničního provozu, zaměřených zejména na zásady bezpečné chůze a jízdy na jízdním kole (Límová, 2006). Cílem dopravní výchovy žáka II. stupně ZŠ je naučit ho: dodržovat zásady účelného a bezpečného chování účastníků silničního provozu s uplatněním morální a právní odpovědnosti, znát příčiny a důsledky nesprávného

chování v provozu, základním znalostem a zásadám poskytnutí první pomoci, zásadám údržby jízdního kola a prakticky ho umět ovládat, vědět, jak může doprava negativně ovlivňovat životní prostředí, respektovat řízení provozu dopravními značkami, světelnými signály a pokyny dopravní policie a uvědomovat si jejich význam (Stojan, 2008). Cílovým vyvrcholením dopravní výchovy na ZŠ by měla být možnost získat řidičské oprávnění skupiny „AM“ (do ní se řadí mopedy a skútry s objemem motoru do 50 cm³), jak uvádí Havlík (2005).

1.2.1 Dopravní výchova jako součást nezbytného vzdělávání

Žáci na I. a II. stupni základní školy by si měli osvojit a respektovat základní pravidla, pomocí nichž je možné se pohybovat na komunikacích i jezdit na kole. Dopravní výchova je u nás většinou v rámci vzdělávacího procesu povinné školní docházky integrovaná do různých vyučovacích předmětů (Límová, 2006). Jsou to především: prvouka, český jazyk, vlastivěda, přírodověda, tělesná výchova, pracovní vyučování, výtvarná výchova. Je vždy na škole, jaké předměty se budou vyučovat, jaký bude jejich počet a obsah, tak je i v kompetenci školy obsah předmětu dopravní výchova (Odvody, 2015).

K tomu je třeba zmínit formy, které základní školy hojně využívají, a tou je výuka v blocích, projektech nebo kurzech. Může se jednat třeba o dopravní soutěže, systematický výcvik na DDH nebo kurzy pro chodce a cyklisty považované za osvědčené formy, s nimiž se v dopravní výchově pracuje. Při tvorbě školního vzdělávacího programu se školám otevírá obrovská příležitost pro vytvoření opravdu funkčního systému dopravní výchovy šitého na míru konkrétní škole a je zde třeba také nezapomínat na spolupráci s příslušnými institucemi (Stojan, 2008).

1.2.2 Pomůcky používané v rámci dopravní výchovy

Základním smyslem začlenění dopravní výchovy do výchovně vzdělávacího procesu na I. stupni ZŠ je zajistit pro žáky příležitost poznat, pochopit a přijmout faktickou stránku bezpečnosti v silničním provozu a smyslem zařazení dopravní problematiky na II. stupni ZŠ je další rozvíjení vědomostí, dovedností a návyků v oblasti bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu a přijetí etických norem chování (Límová, 2006).

Vyučující dopravní výchovy by měl položit základy pro utváření vztahů mezi účastníky silničního provozu a k tomu může při své práci využívat celou řadu didaktických prostředků ve spojitosti s názorností a rozmanitostí pro upoutání větší pozornosti dětí. Nejčastěji jsou využívány vizuální didaktické pomůcky, k nimž se řadí učebnice, informační a metodické zpravodaje a pracovní sešity převážně dodávané institucí BESIP (iBesip.cz, 2018a, iBesip.cz, 2018b).

Jestliže se bude pracovat s větším počtem dětí, je vhodné použít projekční techniku nebo práci na počítačích v sítích. V oblasti multimédií se pak skrývá vysoký potenciál při práci s dětmi, a to vzhledem k jejich modernosti a atraktivitě, kdy dětem nabízíme obraz, zvuk a především moderní interakci. Děti tak nejsou jen pasivní posluchači nebo diváci. V současnosti je velkou možností internetová výuka (Zormanová, 2017). V neposlední řadě lze při dopravní výchově použít názornosti na modelech, což mohou být i modely prezentující dopravní značky nebo dopravní křižovatky a také skutečné předměty jako jsou autosedačky, cyklistické helmy a jízdní kola (Stojan, 2008).

1.2.3 Dopravní výchova na prvním stupni základní školy

Ministerstvem dopravy je vytvořen systém teoretické dopravní výchovy od předškolního věku dítěte až do plnoletosti, nicméně k praktickému využívání ve školských osnovách nedochází tak, jak by mělo, ačkoliv se situace postupně zlepšuje. Začíná se ve školách mateřských, pokračuje na základních i speciálních a měl by být zakončen na středních. V tomto systému žáci získávají základní vědomosti, dovednosti a prohlubují si schopnosti o chování v silničním provozu. Učivo vztahující se k tématům dopravní výchovy musí být žákům podáno tak, aby mu vzhledem ke svému věku porozuměli. Na počátku pedagog žáky seznámí s učivem, který je prostředkem k tomu, aby si žáci mohli osvojit potřebné klíčové kompetence. Totéž platí i pro dopravní výchovu, jak podotýká Stojan et al. (2007). Při výuce žáků na I. stupni se v oblasti dopravní výchovy častokrát využívají společenské hry a soutěživosti dětí. Nicméně je nutno brát v úvahu i individualitu každého dítěte zvlášť (Odvody, 2015).

Podle přehledu znalostí zpracovaného institucí BESIP (iBesip.cz, 2018c) by měli žáci I. stupně dosáhnout těchto dovedností:

1. ročník

- schopnost rozeznat nebezpečná místa pro přecházení vozovky,
- schopnost umět přecházet přes vozovku v úseku, který je rovný a přehledný,
- bezpečná cesta do školy – přechod pro chodce,
- chůze po chodníku a stezka pro chodce,
- význam světelných signálů pro chodce,
- pravidlo vidět a být viděn – nosit reflexní typy materiálů, jestliže je zhoršená viditelnost,
- vědět, že při jízdě na kole si mají děti nasadit cyklistickou přilbu,
- naučit se bezpečnému chování v automobilu – sedět v autosedačce, připoutat se bezpečnostními pásy.

2. ročník

- opakování a upřesňování znalostí předcházejícího ročníku,
- naučit se správně chodit přes silnici,
- naučit se pravidlům chůze v prostředí, kde se nachází železniční přejezd, a to buď se závorami, nebo bez nich,
- znát nebezpečí, které hrozí chodcům v případě snížení viditelnosti,
- znát formy hromadné dopravy,
- naučit se, jak být ukázněný a ohleduplný v silničním provozu,
- naučit se, jak se správně chovat při jízdě v osobním autě.

3. ročník

- opakování a upřesňování znalostí předcházejícího ročníku,
- doplnit si, jak se má správně chovat chodec,
- naučit se, kam by neměl chodec vstupovat,
- naučit se, jaké jsou světelné signály, co znamenají a jaké pokyny vydávají v silničním provozu policisté,
- osvojit si pravidla související s bezpečnou jízdou na in-linech, na koloběžce i na skateboardu,
- naučit se, jak vozidla vysílají zvláštní výstražná znamení a jak by se na ně mělo reagovat,

- jakým způsobem lze přivolat pomoc v případě dopravní nehody, jakým způsobem může být ošetřena osoba s drobným poraněním

4. a 5. ročník

- opakování a upřesňování znalostí předcházejícího ročníku,
- upevnění zásad správného chování, a to v roli chodce, a v roli cyklisty,
- naučit se a procvičit pravidla silničního provozu pro cyklisty,
- znát, jaké je povinné vybavení u jízdního kola,
- praktická výuka na DDH dle Tematického plánu dopravní výchovy.

Problematika základního vzdělávání dopravní výchovy by tímto výčtem měla být obsažena v dostatečné míře a v dostatečném stupni obecnosti. Pro tyto účely základní výuky jsou zpracovány konkrétní vzdělávací programy, které dále počítají s tím, že na konkrétních formách a obsahu dopravní výchovy ve škole a na dalších aktivitách, jako jsou například soutěže, se budou spolupodílet svou aktivitou samotní žáci a rodiče žáků, dále dopravní policie, městská policie, orgány místní samosprávy a orgány státní správy (Stojan et al., 2009).

Pravidelné návštěvy na DDH mají ve výuce dopravní výchovy děti nezastupitelnou roli a měly by být neodmyslitelně spjaty s teoretickou přípravou ve škole ať už jako samostatného předmětu, nebo jako dílčí výuky v současných předmětech (Havlík, 2005). DDH je možné chápat jako simulaci reálné situace silničního provozu, kde si mohou žáci vyzkoušet praktickým nácvikem své teoretické znalosti získané ve škole. Zdokonalí se v jízdě na kole, mohou si osvojit správné udržování správné rovnováhy na kole spojené s ukázáním paže při odbočování, prohloubí si v praxi znalosti základních dopravních značek a v neposlední řadě si připomenou povinné vybavení jízdního kola. Je také důležité neustále žákům připomínat, že jako cyklisté nesmí před dovršením desátého roku věku bez doprovodu jezdit na pozemních komunikacích a do dovršení plnoletosti jsou povinni používat ochrannou cyklistickou přilbu (Stojan, 2008).

1.2.4 Dopravní výchova na druhém stupni základní školy

Pro druhý stupeň základní školy je charakteristické pokračování v rozšiřování znalostí dopravní výchovy, s tím, že si žáci prohlubují vědomosti týkající se zákonných

pravidel pro cyklistu. Opakovat by se též mělo učivo z dopravní výchovy na prvním stupni, kdy se tak bohužel v dostatečné míře neděje. Žáci mají možnost většinou navštěvovat jen nepovinné předměty nebo zájmové kroužky, jejichž absolvováním mohou později snadněji získat řidičské oprávnění pro jízdu na malém motocyklu (Stojan, 2008).

Na II. stupni dopravní výchovu hledáme jen stěží a setkáme se s ní, jak uvádí Límová (2006) či Odvody (2015), už jen okrajově, např. v hodinách fyziky (brzdná dráha, spalovací motory), chemie (paliva), českého jazyka a literatury (články či slohová cvičení na téma dopravy), zeměpisu (orientace a čtení v mapě) nebo přírodopisu (zdravověda). V rámci výchovných cílů v dopravní výchově na základní škole by se měli mít žáci takové znalosti a vědomosti, že budou vědět, jak se v silničním provozu pohybovat a chovat se, ať již budou hrát roli chodce, cyklisty či spolucestovat v osobním autě. Tyto cíle jsou obsaženy při výuce už na I. stupni a dále se již dostatečně nerozvíjejí (iBesip, 2018c).

1.2.5 Předmět dopravní výchovy na středních školách

V minulosti měly střední školy možnost začlenit do svého vzdělávacího procesu i nepovinný předmět “Řízení motorových vozidel – ŘMV“. Tento předmět byl jednou z forem dopravní výchovy mládeže a jeho cílem bylo připravit ohleduplného a zodpovědného řidiče motorového vozidla, který bude umět ovládat nejen vozidlo, ale i sám sebe. Učitelé nepovinného předmětu měli žáky vychovávat k právnímu vědomí, vést je k poznání sociálně etických hodnot a napomáhat tím ve vytváření žádoucích postojů k člověku a životnímu prostředí (Límová, 2006).

Uvedený předmět se tehdy vyučoval na středních školách podle učebních osnov Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR a byl v souladu s učebními osnovami výcviku řidičů silničních motorových vozidel vydanými Federálním ministerstvem dopravy. Při výuce se postupovalo podle metodického návodu Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR, který byl přímo vydán pro tento nepovinný předmět. Dopravní výchova na středních školách probíhala ve spolupráci s příslušnou autoškolou, která vzdělávala žáky 4. ročníků po dobu osmi měsíců v teoretických předmětech, a to pravidlech silničního provozu, nauce o konstrukci a údržbě vozidla, zásadách bezpečné jízdy a zásadách první pomoci. Výsledkem tehdejší výchovy bylo získání řidičského

oprávnění skupiny „B“. Žáci se výuky zúčastňovali povinně a byli z ní průběžně přezkušováni. Tímto způsobem byla alespoň částečně řešena situace na středních školách a učilištích (Stojan et al., 2009).

V současné době je situace taková, že výuka dopravní výchovy se na středních školách prakticky nevyskytuje a je svěřena do rukou soukromých autoškol, vyjma specializovaných středních škol a učilišť (např. obor automechanik, opravář zemědělských strojů, apod.). Výsledkem je, že žadatelé o řidičské oprávnění přicházejí do autoškol s téměř nulovými znalostmi a musí se pravidlům učit od samého začátku. Podstatou dopravní výchovy na školách není jen zvládnutí školní látky, ale především získání nových dovedností a zkušeností (Havlík, 2005; Řehulka et al., 2009). Problémem je právě skutečnost, že ačkoliv se dopravní výchově věnuje již větší pozornost na základních školách a mnohdy již i v mateřských, v prostředí středních škol jde stále o tzv. hluché místo. Navíc neexistuje ani žádný rámcový dokument, který by tuto problematiku na středních školách upravoval.

1.3 Dopravní výchova jako součást výchovy ke zdraví

Na podkladě většiny mezinárodních studií, statistického výzkumu, včetně publikace ze strany Mezinárodní zdravotnické organizace WHO v Ženevě, se dopravní nehody považují za hlavní příčinu smrti, a to jak u dětí, tak u dospívajících. Ze všech humánních hledisek patří tato skupina k nejnákladnějším a nejnenahraditelnějším obětem dopravních nehod. Podle Stojana et al. (2009) je jedinečnou možností, jak v politice prevence dopravních nehod účinně postupovat, koordinovat součinnost všech účastných ministerstev spojených s dopravou. Je důležité zabývat se prevencí dopravních nehod a jejich následků, to by však primárně měly mít na starosti vrcholové řídicí státní orgány, jejichž funkcí jsou všechna základní opatření tzv. holistické humanizace dopravy, mezi které lze zařadit (Stojan et al., 2009):

- Koncepce budování bezpečnějších komunikací, od základních (silnice I. II. III třídy) až po rychlostní komunikace a mezinárodní tahy.
- Zapracování na zkvalitnění dopravní legislativy z hlediska vývoje dopravního řádu, dopravní techniky a intenzifikace dopravy neboli zvýšení kapacity.

- Efektivní kontroly chování řidičů, potlačování agresivity, dominance ohleduplnosti, prioritizace pěší dopravy v hustě osídlených obytných aglomeracích.
- Strategický rozvoj potřeb zdravotnictví, vybavení mobilních záchranných jednotek a prostředků traumacenter.
- Koordinace všech složek integrovaného záchranného systému.

1.4 Dopravní výchova a metody aktivní prevence

Dopravní výchova je považována za opomíjenou problematiku po delší dobu, a to na úrovni celého školství (základního, středoškolského). Největší pozornost je dopravní výchově věnována v mateřských školách v rámci předškolního vzdělávání. Již v mateřských školách je kladen velký důraz na rozvoj smyslů u dětí, které jsou velmi důležité pro ochranu zdraví a života v dopravním prostředí (Límová, 2006). Na základních školách je výuka ve většině případů prováděna jmenovanými poradci pro dopravní výchovu. Praxe však ukázala, že jejich práce často začínala a končila koordinací návštěvy nejbližšího dopravního hřiště (Odvoď, 2015).

Cílem dopravně-výchovných akcí bylo žáky naučit (Stojan et al., 2009):

- Vnímat různá rizika v dopravním prostředí a vnímat možné nebezpečí.
- Upozornit rodiče a pedagogy na nutnost primární prevence.
- Ukázat, že dopravní výchova může probíhat zábavnou formou.
- Ukázat, že informace, které žák získává vlastní prací a zkušeností, jsou mnohem cennější, než informace předané dospělými.

V rámci výuky a různých projektových systémů jsou žáci seznamováni s problematikou, kterou je možno v dopravním prostředí předvídat a je na ně působeno aktivní prevencí na poznávání možných rizik. Přitom se mohou seznámit s různými fyzikálními zákony, mezi které lze například zařadit (iBesip.cz, 2018c; Stojan et al., 2009; Děcký, 2013):

- Vlečnou křivku, což znamená, že různě rozměrná vozidla potřebují k zatočení různě velkou plochu.

- Reakční dobu – zde jsou žáci informováni o riziku při jejich náhlém vběhnutí do vozovky, když nedokážou odhadnout bezpečnou vzdálenost, rychlost vozidla a reakční dobou řidiče, kterou potřebuje ke zhodnocení situace.
- Viditelnost a retroreflexní materiál – v dopravním prostředí je velmi důležité, aby osoby byly za ztížených optických podmínek pro ostatní řidiče viditelné, pro žáky je přínosem v použití vhodného oděvu s funkčně použitelným reflexním materiálem.
- Brzdná dráha – je ovlivňována mnoha faktory, především kvalitou pneumatik, rychlostí vozidla, stavem komunikace, technickým stavem vozidla, reakční dobou řidiče apod.
- Mrtvý úhel a zpětné zrcátko – projevuje se v okamžiku, kdy je vozidlo předjížděno jiným vozidlem a na malý okamžik se ztratí z výhledu řidiče nebo např. při couvání rozměrného vozidla, kdy tento jev je eliminován za pomoci zrcátek umístěných na vozidle a především schopnostmi řidiče.

1.5 Dopravní výchova v zahraničí

Obsahová stránka průzkumu o dopravní výchově byla zaměřena především na země spadající do Evropské unie, kde by předpokladem pro dopravní výuku měla být dodržována stejná, ve výjimečných případech alespoň obdobná pravidla chování v silničním provozu. Cílem je nastínit, jakým způsobem a použitými metodami se dopravní výchova ve vybraných zemích provádí. Začneme-li například v Belgii, kde každá ze tří hlavních národních komunit (vlámská, francouzská a německá) má vlastní organizaci vzdělávání. Výuka se v jednotlivých oblastech liší, například ve Flandrech (vlámská oblast) je dopravní výchova povinná ve všech mateřských, základních i středních školách a je součástí osnov pedagogických fakult. Tato oblast je charakteristická velkou popularitou v cyklistice, která je začleněna i do způsobů výchovy v dopravním prostředí (dopravnialarm.cz, c2018).

Francouzská komunita (Brusel a Valonie) má oproti vlámské rozdíl v tom, že dopravní výchova není součástí průběžných, ani konečných vzdělávacích cílů a výuka je zahrnuta částečně v jiných vyučovacích předmětech, například tělocviku, přírodovědě, jazykových předmětech. Německá komunita má, oproti dvěma předchozím, výuku dopravní výchovy na základní škole půl hodiny týdně a na středních

školách není součástí vzdělávacího programu, kdy školy navštěvují na požádání zástupci federální policie. Mezi další země, které lze zařadit do výchovně-vzdělávacího procesu, kde je dopravní výchova součástí řádného vyučovacího předmětu, je například Velká Británie, Německo, Finsko, Španělsko, Francie, Polsko, Holandsko a Lucembursko. V ostatních zemích je výuka dopravní výchovy začleněna do osnov ostatních povinných předmětů, jako například v Itálii je součástí předmětu občanské nauky, v Nizozemí se vychází z konceptu celoživotního vzdělávání, na středních školách je součástí předmětů fyzika a chemie, v Polsku je začleněna do předmětu technologie, ve Slovinsku do vědeckých a technických předmětů (dopravnialarm.cz, c2018).

Dopravní výchova ve většině vyspělých zemí má své opodstatnění, kdy výuka v převážné většině funguje dobře na základních školách, zatímco na středních školách je veliký rozpor mezi požadavky kurikula a školní reality. Dopravní výchova je často podávána tradičními prostředky a je vnímána jako podřadná ve srovnání se společenskou výchovou nebo naukou o životním prostředí. Výuka je většinou prováděna přímo učiteli školských zařízení, dále přizvanými odbornými a proškolenými poradci, ať už z řad ministerstev dopravy, ministerstev školství nebo školitelů různých odborových organizací, automotoklubů a v neposlední řadě s účastí státních nebo městských policistů (Gillham, Thompson, 2005, dopravnialarm.cz, c2018).

1.6 BESIP

BESIP (iBesip.cz, 2018e) je důležitou součástí Ministerstva vnitra (jeho logo je znázorněno na obrázku č. 1). V kompetenci této organizace (BESIP) je preventivní činnost, která je prováděna v rámci bezpečnosti silničního provozu, a to v návaznosti na platnost zákona č. 361/2000 Sb.

Obrázek č. 1: Logo BESIP



Zdroj: iBesip.cz (2018d)

BESIP se považuje za hlavního garanta dopravní výchovy a všech aktivit, které s tímto souvisejí. To má za následek, že organizuje řadu dopravních kampaní a akcí, různé dopravní soutěže, též má v kompetenci vydávání výchovných a metodických materiálů související s dopravní výchovou (iBesip.cz, 2018d).

1.7 Preventivně bezpečnostní prvky v dopravě

1.7.1 Zádržný systém

Zádržný systém je jako odborný termín vymezen v ustanovení § 2 písm. ii) zákona č. 361/2000 Sb.,¹ přičemž se jedná o certifikované a schválené zařízení, jehož účelem je zajistit bezpečnost osob, které jsou ve vozidle přepravovány. K tomu se využívá bezpečnostního pásu nebo dětského zádržného systému (dětské autosedačky, viz obrázek č. 2).

Obrázek č. 2: Dětská autosedačka



Zdroj: vlastní zpracování

Jak uvádí iBesip.cz (2018f), v případě, že je dítě v automobilu nepřipoutáno, při dopravní nehodě bude prudce vymrštěno, což se zpravidla pojí se smrtelnými následky. Jestliže ke srážce dojde při rychlosti 50 km/h, lze to přirovnat k situaci, kdy by dítě dopadlo na zem při pádu z 10 metrů.

¹Jak je uvedeno v ustanovení § 1 tohoto zákona, jsou jeho prostřednictvím upravena práva a povinnosti, které mají účastníci silničního provozu, je zakotveno, jakými pravidly je nutno se na silničních komunikačních řídit, jak lze získat řidičské oprávnění, jakou působnost mají jednotlivé orgány, jako je např. Policie ČR nebo orgány státní správy.

V zákoně č. 361/2000 Sb., v ustanovení § 9 odst. 1 je uvedeno, že povinností přepravované osoby je „být za jízdy připoutána na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno, užívat za jízdy na motocyklu nebo mopedu ochrannou přilbu, kterou má nasazenou a řádně připevněnou na hlavě, neohrožovat svým chováním bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména neomezovat řidiče v bezpečném ovládní vozidla, dbát pokynů řidiče, zejména při nastupování do vozidla a vystupování z něj.“

1.7.2 Cyklistické přilby

Cyklisty je možno spolu s chodci považovat za velmi zranitelné účastníky v silničním provozu. Je to dáno tím, že nejsou ochraňováni karosérií auta, ani jinými formami prvků řazených k pasivní bezpečnosti. Navíc nejvíce ohroženou částí těla u cyklistů je hlava. Přibližně 50 % všech úrazů cyklistů souvisí s poraněním jejich hlavy, přičemž jde o tak vážné pády, že dochází k ohrožení života cyklistů (Filler, Motýl, 2018).

Jedna z podob cyklistické přilby je znázorněna na obrázku č. 3, přičemž se jedná o důležitou součást výbavy každého cyklisty, u dítěte je tato forma ochrany ještě důležitější než u dospělého, přičemž je zvlášť významná jeho kvalita, podobně jako kvalita dětské autosedačky (Lišková, 2005; Reichert, Krejčíř, 2006). Jak se dále zmiňuje Vaculčík (2013), přilby by měly být vybaveny tzv. schvalovací značkou a doložkou.

Obrázek č. 3: Cyklistická ochranná přilba



Zdroj: vlastní zpracování

1.7.3 Úprava dopravního prostředí

Pravidla silničního provozu se podle zdroje iBesip.cz (2018g) uplatňují i v rámci stavby nových přechodů nebo během jejich renovací. Začleňují se do nich takové prvky, jsou např. 3D malby, účastníci silničního provozu oblékají reflexní materiály, díky nimž se stávají viditelnější, reflexní materiály se dávají i do renovací přechodů, podobně jako osvětlovací technologie (viz obrázek č. 4).

Obrázek č. 4: Bezpečné přecházení vozovky po přechodu pro chodce s dozorem



Zdroj: Myslitel.cz (2018)

Jak uvádí zdroj iBesip.cz (2018h), cesta do školy a z ní je cestou, kdy se dítě zpravidla nejčastěji setkává se silničním provozem. A právě na této cestě se může poměrně lehce stát účastníkem dopravní nehody. Proto je nutné snížit důsledky dopravních nehod, a to právě i zlepšenou stavbou přechodů, ovšem dítě musí také vědět, jak se chovat, jaká jsou pravidla chodců nejenom na přechodu (iBesip.cz, 2018h).

1.8 Dětské dopravní hřiště a dopravní výchova

V této podkapitole se blíže dotkneme tématu DDH, které je znázorněno na obrázku č. 5. Zdroj iBesip.cz (2018i) uvádí, že DDH je hlavním činitelem strategie, které se věnuje problematice, jak děti naučit pravidlům silničního provozu, a to jak předškolního, tak školního věku.

V této souvislosti lze uvést, že základní škola připravuje dítě na život. V ní získává základní znalosti, dovednosti a návyky a zde se vytváří i jeho charakter. Povinná školní docházka dítěte do školy přináší i hluboké změny ve způsobu jeho života a potřebu přizpůsobovat se novému životnímu rytmu. Abstraktní myšlení dětí na 1. stupni ZŠ není ještě na takové úrovni, aby dítě umělo správně reagovat na symboly a do důsledků si umělo uvědomit význam dopravních značek a dopravních předpisů a následky nesprávných rozhodnutí. Právě v této souvislosti vystupuje ve vyučování do popředí zásada názornosti, posloupnosti a přiměřenosti věku žáka. Zejména z důvodu použití názornosti ve výuce a potřeby zajistit přímou zkušenost v aplikaci získaných poznatků a dovedností, které si žák osvojil během teoretického vyučování, je nezbytné pro žáky zajistit praktický výcvik v simulovaných podmínkách na dopravním hřišti.

Jednou z nejvýznamnějších forem dopravní výchovy se proto uvádí výcvik na dětském dopravním hřišti, ať už organizovaný v rámci vyučování nebo v rámci mimoškolní výchovy. I pro děti je tato forma velmi přitažlivá, zábavná, ačkoliv jde o výcvik podřízený zásadám disciplinovanosti (Heinrichová, 2006).

Obrázek č. 5: Dětské dopravní hřiště – nejvhodnější prvek dopravní výchovy



Zdroj: Český červený kříž (2016)

Dětské dopravní hřiště podle Votruby (2001) a Stojana et al. (2009) slouží k výchově a vzdělávání a k praktickému výcviku žáků základních škol, a umožňuje jim získat a upevnit si základní znalosti, dovednosti a návyky bezpečného chování v provozu na pozemních komunikacích v roli chodce nebo cyklisty v simulovaných podmínkách blízkých skutečnému silničnímu provozu. Dětské dopravní hřiště slouží

i k organizování dětských dopravních soutěží a jiných akcí s dopravně bezpečnostní tematikou, jakož i k organizování odborně metodických akcí pro pedagogické pracovníky.

Závěrem teoretické části diplomové práce lze shrnout, že dopravní výchova je v naší společnosti všeobecně velmi podceňována. Vede k tomu především fakt, že účast v silničním provozu, tzn. každodenní pohyb v dopravním prostředí, je věc tak samozřejmá a jednoduchá, že asi ani není potřeba se jí učit. V současné době se dopravní výchově v České republice věnuje nedostatečné množství subjektů, což souvisí s tím, že se dopravní výchově v oblasti vzdělávání a výchovy žáků věnovala v minulosti nedostatečná pozornost. Na základních školách by se dopravní výchově mělo věnovat více času, její prvky by se měly zařazovat do více předmětů, nebo lépe by bylo zřídit samostatný předmět. Podle stávajícího názoru odborníků je osvěta žáků stále nedostatečná, kdy právě na základních školách by se mělo dát dopravní výchově ve výuce více prostoru a času.

2 Cíle

Cílem diplomové práce je zjistit, jakým způsobem, v jaké formě a časové dotaci jsou poznatky dopravní výchovy aplikovány jak na základní, tak na střední škole ve městě Brně, resp. na jedné z vybraných základních a středních škol. Dále na jaké odborné úrovni, jakým způsobem, v jakém rozsahu a v kterých odborných předmětech se v současné době aplikuje dopravní výchova v rámci učiva na vybrané střední odborné škole se zaměřením na problematiku dopravy v České republice a zda je prováděná výuka efektivní v návaznosti na současnou, stále se vyvíjející legislativu a přípravu na začlenění do dopravního provozu v aktuální době.

Zamýšleným cílem je tedy analýza problematiky dopravní výchovy s návrhem na zlepšení přístupu žáků k zodpovědnosti v silničním provozu a efektivního edukačního procesu pro učitele.

Cílem dotazníkového průzkumu bylo také zjištění stavu dopravní nehodovosti mládeže a úrovně znalostí dopravní výchovy žáků základní školy v Brně. Průzkum byl zaměřen na význam slova dopravní nehoda, zda-li se žáci s dopravní nehodou setkali a jaké mají návrhy na snížení nehodovosti.

Pro ověření těchto cílů byly stanoveny tři hypotézy:

Hypotéza 1: Většina žáků rozumí slovu „dopravní nehoda“.

Hypotéza 2: Více než 50% žáků se setkalo s dopravní nehodou.

Hypotéza 3: Znalosti žáků, kteří se zúčastnili přednášek dopravní výchovy (dopravní soutěže), jsou na lepší úrovni než žáků, kteří se přednášek dopravní výchovy nezúčastnili.

3 Metodika

Jak je uvedeno v teoretické části této diplomové práce, v současné době je výuka dopravní výchovy zpravidla zakomponována převážně v učivu základních škol, a je součástí pouze několikahodinové přípravy určitého vybraného předmětu. Diplomová práce je v praktické části, mimo jiné, zaměřena na výuku žáků střední školy, kde je dopravní výchova součástí povinného předmětu. Cílem praktické části je zjistit, jak dopravní výchova na základní a střední škole skutečně probíhá a jaká je vybavenost školy nejen po stránce teoretické (metodika, osnovy, učebnice), ale i po stránce technické (pomůcky a technická vybavenost). V neposlední řadě také to, zda je na škole nějaký gestor odpovídající za dopravní výchovu, nebo zda si tuto část výuky organizuje a zajišťuje každý z učitelů sám. V praktické části je však také analyzováno, jakým způsobem je dopravní výchova začleněna do systému vzdělávání na základní škole.

Cíl v edukačním procesu nemá pouze kognitivní, vzdělávací funkci. Při formulování cílů je nutné respektovat také funkci výchovnou, neboli afektivní. Důležité opodstatnění zde má i funkce psychomotorická, čili výcviková. Vycházel jsem z předpokladů, že dopravní výchova na určené střední škole by neměla vést pouze k získání základních vědomostí o dopravní problematice, potřebných k získání řidičského oprávnění, ale i k výchově a kázni při účasti v silničním provozu nebo i například ke kladnému přístupu k životnímu prostředí ve spojení s dopravou. Důležitým bodem by měla být i praktická příprava žáků s prohlubováním zručnosti v ovladatelnosti dopravního prostředku a techniky jízdy.

3.1 Charakteristika metod zkoumání dat

V teoretické části diplomové práce jsou zpracovány sekundární informace (hlavním zdrojem je odborná literatura, získané poznatky z vyučovacích materiálů, legislativních dokumentů, zákoníků, předpisů a prováděcích vyhlášek), v praktické části jsou zpracovány primární informace (výsledky dotazníkového šetření mezi žáky a učiteli). Tímto průzkumem, za použití uvedených metod, chci zjistit:

- V jakých odborných předmětech je dopravní výchova aplikována.
- V jakém časovém rozsahu a pro jaké studijní obory.

- Zda je výuka dopravní výchovy přizpůsobena aktuálním změnám v legislativě.
- Jak žáci dopravní výchovu vnímají a zda je pro ně důležitou součástí pro budoucí život.

Pro zpracování diplomové práce bylo nezbytné seznámit se s obsahem pedagogických dokumentů vybrané střední školy, vyučovacích materiálů (učebních osnov, učebního plánu, rozpisu učiva) a právní legislativy - zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákona 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů v České republice.

Na základě provedeného průzkumu lze vyhodnotit, zda je prováděná výuka efektivní v návaznosti na současnou, stále se vyvíjející legislativu a přípravu na začlenění do dopravního provozu v aktuální době. V závěru bude provedeno porovnání rozdílů učebních osnov pro absolvování řídičského oprávnění pro skupinu B + C mezi přípravou žáků střední školy a přípravou běžného uchazeče o řídičské oprávnění v autoškolách v České republice.

3.2 Zkoumaný vzorek

Pro absolvování průzkumu byla v rámci této diplomové práce zvolena střední škola v Brně, neboť se jedná o školu s ekonomickým zaměřením, a dále po praktické stránce má blízko k povolání v oboru dopravy a automobilismu. Samotný průzkum, včetně dotazníkového šetření, byl proveden pod záštitou zástupce ředitele této školy, který mi zajistil přítomnost náslechoových hodin žáků studijních i učebních oborů a rozhovor s lektory vyučujícími odborné předměty, zabývající se dopravní výchovou.

Provedeným průzkumem na předemtné střední škole bylo zjištěno, že problematika dopravní výchovy v rámci odborných předmětů je implementována celkem ve třech studijních oborech, a to oboru „*Technik autoservisu*“, „*Autotronik*“ a „*Provozní technika*“, kde mezi hlavní předměty patří Dopravní systémy; Dopravní prostředky; Doprava a logistika; Doprava a přeprava; Řízení motorových vozidel a dále v celkem 3 učebních oborech „*Automechanik*“, „*Karosář*“, „*Autolakýrník*“, kde hlavním

předmětem je „Řízení motorových vozidel“, který je povinný pro všechny typy studijních i učebních oborů a je jakýmsi základním pilířem pro přípravu žáků k úspěšnému absolvování závěrečných zkoušek pro řidičské oprávnění skupiny B + C, neboli stručně řečeno pro skupiny řidičského oprávnění pro osobní a nákladní automobil. Výše uvedené informace jsem zjistil na základě rozhovoru s ředitelem školy. Dále jsem využil poskytnuté interní materiály vybrané střední školy, stejně jako rozhovoru s několika učiteli, abych charakterizoval níže uvedené vyučovací předměty.

Pojetí vyučovacího předmětu: Dopravní prostředky

Obecným cílem vyučovacího předmětu, je rozvinutí logického a tvůrčího technického myšlení, které žákům umožňuje získat vědomosti a dovednosti v oblasti dopravních prostředků a technologií. Mezi hlavní tematické celky, z nichž se učivo skládá, patří rozdělení vozidel a jejich účelů, druhy dopravních a přepravních činností, základy právního povědomí o dopravě, vliv na životní prostředí, moderní způsoby provozování dopravy a minimalizace škod na životním prostředí. Smyslem vzdělávání je to, aby žák uměl rozdělit dopravní prostředky podle druhu a použití, vyjmenovat způsob označování dopravních prostředků, rozdělit dopravní prostředky na hlavní konstrukční skupiny, rozčlenit dopravní obory podle zaměření, pojmenovat základní vlastnosti silniční dopravy, pojmenovat případy nekonvenční dopravy, vysvětlit činnosti dopravního inženýrství, aby byl obeznámen s vlivem dopravy na životní prostředí, dále znalostí v ekonomickém zaměření na základní způsoby financování a obnovy vozového parku (oceňování ojetých vozidel, přejímky, reklamační a záruční podmínky), aby uměl vyhodnotit dopravní nehodu a měl znalosti týkající se bezpečnosti dopravy.

Pojetí vyučovacího předmětu: Doprava a přeprava

Obecným cílem vyučovacího předmětu, je seznámit žáky s dopravními a přepravními technologiemi jednotlivých druhů doprav, konstrukcí a používáním dopravní infrastruktury, které umožňují efektivně řídit dopravu a provoz, a vést žáky k samostatnosti a odpovědnosti. Tento předmět se podílí na profilování žáka jako specialisty na provozní techniku a je úzce propojen s dalšími odbornými předměty, a to především s dopravou, logistikou, ekonomikou a řízením. Charakteristikou učiva je získání základních znalostí, potřebných pro zvládnutí chodu malé a střední dopravní společnosti, operativně řešit problémy vzniklé v dopravě a hledat alternativní a ekonomicky výhodnější způsoby provozu. Orientovat se v oblasti silniční dopravy

a znát provozní podmínky jednotlivých druhů doprav, znát základní druhy úmluv a provozně technické normy. Smyslem vzdělávání je, aby žák měl znalost v odborné dopravní terminologii, znal pojem silniční doprava, její vývoj a principy, měl vědomosti v oblasti železniční, vodní, letecké, městské, příměstské a nekonvenční dopravě, měl znalost v pracovněprávních vztazích, přepravních smlouvách v mezinárodní dopravě, věděl co znamená například dohoda CMR, ADR, ATP, AETR, orientoval se v logistických technologiích a přepravních systémech (např. Kanban, Just in Time, Hub and Spoke, Cross-Docking apod.), věděl jakou působnost a funkci mají celní orgány a celní řízení v mezinárodní dopravě, věděl co je společný tranzitní celní režim a režim TIR.

Pojetí vyučovacího předmětu: Dopravní systémy

Obecný cíl a charakteristika vyučovacího předmětu jsou téměř totožné s učební osnovou předmětu Doprava a přeprava. Kromě jiného je tento předmět úzce propojen mimo jiné s odbornými předměty Doprava a logistika, Strojírenská technologie, Stroje a zařízení, Ekonomika a řízení. Smyslem vzdělávání je, aby žák kromě znalostí druhu dopravy a jejího vývoje, ovládal zásady řízení dopravního provozu, rozeznal druhy komunikací, jejich stavbu a údržbu s využitím optimalizačních metod, měl přehled o údržbě a rekonstrukci dopravních cest, rozeznal specifika přepravy, ovládal dopravní technologii a přepravní provoz, uměl ekonomicky vyhodnotit náklady na výstavbu a provoz parkoviště, naplánovat přepravu s ohledem na sociální předpisy v dopravě, uměl navrhnout optimalizaci dopravní intenzity s využitím dostupných informací, měl přehled o dopravní infrastruktuře jednotlivých druhů dopravy a nejdůležitějších zahraničních trasách, měl znalost v zákonitostech dopravních pohybů (např. křižovatky a dopravní sítě, intenzita dopravního proudu, provozní a řídicí zásady jednotlivých druhů dopravy).

Pojetí vyučovacího předmětu: Doprava a logistika

Obecným cílem vyučovacího předmětu je, seznámit žáky s dopravou a logistikou, základem jednotlivých druhů doprav, které se využívají při provozu silniční a městské dopravy, s hospodárností provozu, sledováním provozu a bezpečností s ochranou zdraví při práci. Poskytnout žákům základní odborné znalosti v oblasti péče o techniku a o technický stav vozidel, které jim umožní efektivní a ekonomické řízení dopravy, seznámit žáky se základními druhy skladů, logistických technologií, manipulačními

a přepravními prostředky. Charakteristikou učiva je operativně řešit problémy vzniklé v dopravě a logistice společnosti a znát základní druhy úmluv a provozně technické normy. Smyslem vzdělávání je, aby žák znal technickou základnu silniční a městské dopravy, uměl zařadit náklady v rámci hospodárnosti provozu (výpočet spotřeby vozidla, jeho opotřebením, náklady na použitou techniku), znal druhy oprav dle technické dokumentace vozidla, měl přehled o péči a technickém stavu vozidel.

Pojetí vyučovacího předmětu: Řízení motorových vozidel

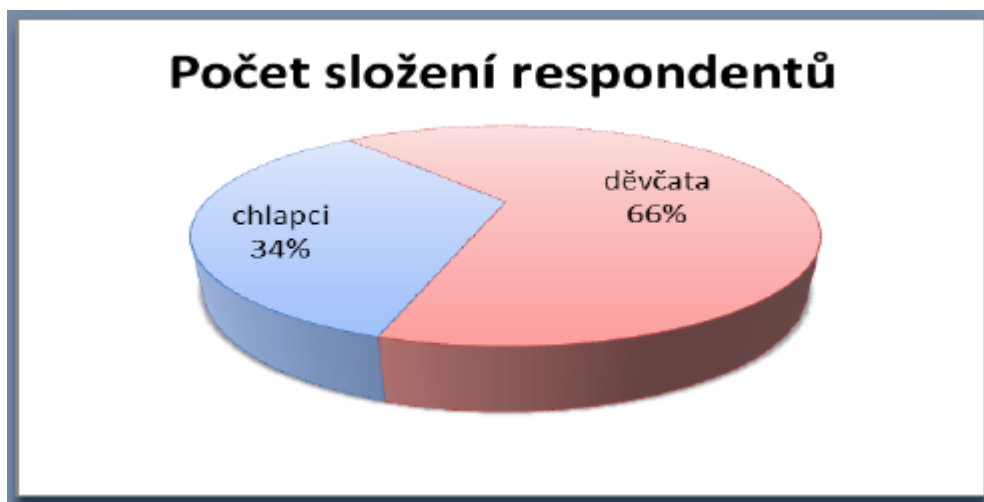
Obecným cílem vyučovacího předmětu je příprava žáků na získání řidičského oprávnění a znalosti pravidel silničního provozu. Výsledkem vzdělávání je, aby žáci měli znalost předpisů o provozu na pozemních komunikacích, měli znalost o dopravních značkách a uměli vysvětlit jejich význam, rozuměli jednotlivým dopravním situacím a dokázali je řešit podle pravidel, ovládali teorii řízení a zásady bezpečné jízdy, uměli ovládat funkční celky a postupy spojené s údržbou vozidla, uměli základy zdravotnické přípravy (základy anatomie člověka, život ohrožující stavy při dopravních nehodách, způsoby obnovení životních funkcí, seznámení s právními důsledky neposkytnutí pomoci, obsah a použití autolékárničky), uvědomovali si svoji zodpovědnost při účasti v silničním provozu v roli různých účastníků provozu (chodec, cyklista, řidič), znali rozdíl v kvalifikaci přestupku a trestného činu na úseku dopravy, způsoby jejich řešení a postihy za jejich spáchání, uměli se orientovat v problematice bodového systému, měli základní vědomosti v rámci mezinárodních předpisů o dobách řízení, odpočinků, při řízení nákladních vozidel ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě.

Jak jsem již uvedl, součástí diplomové práce je také dotazníkové šetření mezi žáky základní školy v Brně. Tato škola je zřizována statutárním městem Brno a je zde zajišťováno všeobecné vzdělávání pro děti v rozsahu základního vzdělávání na prvním a na druhém stupni, tj. pro děti od 6 do 15 let věku. Zajišťována je jak školní, tak i mimoškolní činnost.

Tato škola realizuje výuku dopravní výchovy dětí a mládeže na místním dětském dopravním hřišti, provádí údržbu výukového materiálu, obnovuje dopravní značky, zajišťuje a uskutečňuje okresní i krajská kola dopravní soutěže cyklistů – žáků základních a speciálních škol a zabezpečuje semináře pedagogických pracovníků dopravní výchovy. Kvalitní výuka dopravní výchovy ve školním věku hraje velmi důležitou roli v pozdějším chování všech účastníků silničního provozu.

Průzkum na této základní škole byl proveden v období od září do října 2018. Průzkumu se zúčastnilo celkem 50 žáků, z toho 17 chlapců a 33 děvčat ze 4., 7, a 9. ročníků. Struktura požadovaných žáků je prezentována na obrázku č. 6.

Obrázek č. 6: Grafická struktura respondentů podle pohlaví



Zdroj: vlastní zpracování

3.3 Dotazník

Za nejvhodnější nástroj této diplomové práce byl zvolen dotazník, neboť ho lze charakterizovat jako způsob shromažďování informací od respondentů, a to na základě písemně předkládaných otázek nebo výroků. Jedná se o nejčastěji využívanou formu výzkumu pro zjišťování názorů a postojů k různým záležitostem edukační skutečnosti a je písemnou obdobou ústního rozhovoru. Je velmi oblíben pro zdánlivou snadnost vytváření. Preferoval jsem explorační a kvantitativní metodu výzkumu, kdy hlavním zdrojem k získání informací bylo dotazníkové šetření u žáků střední školy v Brně a také u žáků a učitelů na základní škole v Brně.

Za asistence hospitujícího učitele bylo provedeno dotazníkové šetření ve vybraných dvou třídách 3. ročníku studijního oboru Autotronik a dvou třídách 2. ročníku učebního oboru Automechanik, které jsou podle mého názoru v rámci prováděného průzkumu nejbližšími a nejvhodnějšími respondenty. Hlavním cílem tohoto průzkumu bylo zjistit, jaké rozdíly v přístupu k výuce dopravní výchovy mají žáci studijního (maturitního) oboru, oproti žákům učebního oboru a naopak, ve stejném vyučovacím předmětu Řízení motorových vozidel.

Než bylo přistoupeno k samotnému průzkumu, ujistil jsem se, aby položené otázky byly lehce pochopitelné s přihlédnutím k věkové kategorii oslovených žáků, dále aby nebyly vícevýznamové, respektive neměly více tvrzení, nebyly použity sugestivně, nebyly příliš dlouhé a náročné, citelně se nedotýkaly žádného jedince a byly anonymní. Důležitým faktem bylo dodržení zásady reliability (spolehlivosti) a validity (vhodnosti), proto bylo dotazníkové šetření provedeno přímo ve vyučovacích hodinách uvedeného předmětu. Současně byli žáci seznámeni s účelem dotazníkového šetření a formuláře jim byly předány v tištěné podobě. Žáci byli instruováni, jakým způsobem postupovat při zodpovídání jednotlivých otázek v dotazníku a určité nejasnosti byly upřesněny, což přispělo k dosažení stoprocentní návratnosti dotazníků obsahujících všechny požadované informace.

Asi nejdůležitější a nejobtížnější na dotazníku byla jeho samotná konstrukce, kdy bylo žákům položeno celkem 11 otázek, při kterých byly využity následující typy otázek: uzavřené (označují se odpovědi z nabídnutých alternativ), polouzavřené (částečně nevnučují volbu odpovědi, ale dávají volnost) a škálové (hodnotí podle zadané stupnice). Dotazník je začleněn do Přílohy č. 1.

První 3 otázky byly informativního charakteru, přičemž byly zaměřeny na věk, pohlaví, studijní ročník a doposud získané řidičské oprávnění. Otázky 4 až 11 byly zaměřeny na přístup žáka k výuce dopravní výchovy, zejména jakým způsobem je pro něho zajímavá, zda má vliv na jeho chování v silničním provozu, zda upřednostňuje raději teoretickou nebo praktickou výuku, zda je pro něho výuka důležitá pouze za účelem získání řidičského oprávnění nebo i pro budoucí zkušenosti v silničním provozu v budoucím životě, jakým způsobem se dozvídá o novelizaci v právní legislativě, zda je škola podle názoru žáka dostatečně vybavena potřebnými pomůckami pro výuku a zda by uvítal při výuce účast odborného pracovníka z řad Integrovaného záchranného systému. Na konci dotazníku byl dotázaným respondentům poskytnut prostor pro jejich komentář či poznámku k samotnému dotazníku. Tohoto využil pouze jeden respondent z učebního oboru Automechanik a dotazník okomentoval vtipnou poznámkou „servus“.

Pro zpracování diplomové práce v praktické části byla použita empirická metoda pedagogického průzkumu ve formě dotazníku. U dotazovaných osob byla tato metoda stanovena za účelem shromáždění údajů, vyhodnocení a následného potvrzení či vyvrácení hypotéz. V dotazníkovém průzkumu bylo stanoveno 10 otázek, kdy 1. – 4.

otázka byly pokládány respondentům všeobecně o dopravní nehodovosti a 5. – 10. otázka z pravidel silničního provozu. Dotazník byl anonymní a před jeho vyplněním byl žákům objasněn účel průzkumu a uvedeny instrukce k jeho vyplnění. Otázky byly uzavřené i otevřené za účelem vyjádření svého názoru. Celkový počet otázek dle mého názoru byl dostatečný, otázky byly položeny tak, aby byly pro respondenty srozumitelné s jasnou odpovědí, měli dostatečný prostor pro zvážení odpovědí, naopak aby nebyli časově zatíženi a průzkum celkově nezatěžoval chod vyučovacích jednotek.

4 Výsledky

4.1 Středisko dopravní výchovy jako edukační médium

V roce 2005 vznikl záměr vybudovat multifunkční zařízení v blízkosti vybrané brněnské základní školy sloužící k výuce v oblasti dopravní výchovy jak žáků mateřských, základních a středních škol, tak zároveň k přípravě uchazečů k získání řidičského oprávnění, k podpoře volnočasových aktivit a akcí pořádaných např. školami, městem Brnem, městskou a státní policií (Interní materiály základní školy v Brně).

Jelikož nejrizikovější skupinou účastníků provozu na pozemních komunikacích jsou děti a mládež, vznikla myšlenka projektu, který by měl oslovit mimo jiné právě tuto skupinu našich občanů. Toto edukační zařízení během školního roku v dopoledních hodinách, mimo zimní měsíce, slouží především k dopravní výchově žáků základních škol. Areál mohou využívat nejen školy místní, ale i školy z jiných obcí. Pedagogický dozor přivádí své žáky a ti se pod vedením odborných pedagogů účastní hodin teoretické i praktické výuky z oblasti dopravního prostředí. V odpoledních hodinách je areál k dispozici volnočasovým aktivitám a široké veřejnosti. Návštěvníci si mohou zapůjčit jízdní kola různých velikostí, koloběžky a elektromobily. Areál mohou využívat i bruslaři na kolečkových bruslích. Použitím elektromobilů v tomto areálu je zajištěn ekologický přístup k dopravní problematice a jsou podporovány principy udržitelného rozvoje. V rámci areálu probíhá celoživotní vzdělávání občanů (děti, mládež, dospělí) v problematice udržitelného rozvoje dopravy (Interní materiály základní školy v Brně).

Vzhledem k cílové skupině, kterou tvoří hlavně žáci základních škol, je cena stanovena za využití dopravního hřiště pro uživatele více než příznivě. Cílem je, aby co nejvíce osob využilo možností, které jim zařízení poskytuje, a cena nebyla demotivační. Během dopoledního teoretického i praktického vyučování činí úhrada za jednoho žáka 10,- Kč za jednu hodinu. Každá škola řeší úhradu tohoto poplatku

rozdílně. Některé školy celou částku uhradí z rozpočtu školy, jiné školy tuto částku vyberou od rodičů žáků, nebo polovinu hradí rodiče a druhou polovinu hradí škola. Jelikož poplatek jen částečně pokrývá náklady na provoz zařízení, zbývající část hradí město. Náklady na mzdy vyučujících hradí ze svého rozpočtu Krajský koordinátor BESIP pro Jihomoravský kraj. V krátkosti shrnuto, na dopravní výchově žáků se podílí město, škola, rodiče a Krajský koordinátor BESIP (Interní materiály základní školy v Brně).

V odpoledních hodinách a o sobotách a nedělích je zařízení otevřeno pro širokou veřejnost, rodiče s dětmi, organizace a výcvik autoškol. Cena je obdobná jako pro dopolední výuku a výcvik 10,- Kč za hodinu včetně zapůjčení jízdního kola a pro zapůjčení elektromobilu je stanovena cena 50,- Kč za hodinu. Tyto ceny jsou stanoveny tak, aby umožnily návštěvnost i osobám ze sociálně slabých rodin. Autoškoly (používají svá vozidla) platí cenu tržní a to 30,- Kč za hodinu a vozidlo. Pravidla chování a bezpečného pohybu osob po dopravním hřišti řeší provozní řád dopravního hřiště (Interní materiály základní školy v Brně).

Ke zlepšení nepříznivé situace v oblasti silničního provozu vede jen soustavná a cílevědomá prevence a vzdělávání. Čím dříve zahájíme u dětí výuku, tím více snížíme riziko ohrožení dětí a mládeže v silničním provozu.

Jak jsem se již zmínil, cílovou skupinou jsou také ostatní účastníci silničního provozu, kteří neformální či informální formou celoživotního vzdělávání mohou na tomto edukačním zařízení získat nové vědomosti, dovednosti a návyky. Změna chování a celoživotní vzdělávání účastníků silničního provozu je jedním z důležitých nástrojů snížení nehodovosti na pozemních komunikacích.

Každoročně využije služeb dopravního hřiště v průměru 55 tříd ze 17 škol. Výuka probíhá ve dvou obdobích. První období, tzv. podzimní začíná přibližně tři dny po zahájení školního roku což je v prvním týdnu měsíce září a končí v prvním týdnu měsíce listopadu (Interní materiály základní školy v Brně).

V zimních měsících výuka žáků škol neprobíhá, neboť nelze vzhledem k povětrnostním podmínkám provádět její praktickou část. V zimních měsících probíhají nutné opravy a revize zařízení dopravního hřiště. Cvičná plocha je i v zimním období využívána pro výcvik autoškol a v učebně probíhají semináře pro veřejnost. Druhé období výuky žáků, tzv. jarní je zahajováno v posledním týdnu měsíce března a končí v posledním týdnu měsíce června. V období letních prázdnin dopravní hřiště využívají především mateřské školy a veřejnost (Interní materiály základní školy v Brně).

Plánování výuky pro jarní období probíhá v měsíci lednu (dva měsíce před zahájením výuky) a pro podzimní období v měsíci červnu. Pracovník odboru dopravy vyzve jednotlivé ředitele škol, aby do čtrnácti dnů zaslali své požadavky. Nazpět zaslané požadavky obsahují počty tříd a informace o termínech, ve kterých se nemohou dopravní výchovy zúčastnit (plavání, exkurze, výročí, výlety), nebo naopak které termíny by jim nejlépe vyhovovaly. Jakmile odbor dopravy obdrží všechny požadavky ředitelů škol, schází se pracovník odboru dopravy s pedagogy, kteří vyučují dopravní výchovu na dopravním hřišti a naplánují termíny výuky na jedno celé období. Výuka žáků vyšších ročníků probíhá v měsících s nižším průměrem teplot (březen, duben, říjen, listopad) a žáci z nižších ročníků se účastní výuky v teplejších měsících roku (květen, červen, září). Po naplánování termínů je obsah zveřejněn na internetových stránkách dopravního hřiště a ředitelé předmětných škol mohou požádat o případnou korekci termínů. Po odsouhlasení se stávají termíny závazné (Interní materiály základní školy v Brně).

Žáci čtvrtých ročníků základních škol se účastní dopravní výchovy dvakrát po pěti vyučovacích hodinách (3 hod. teoretická část a 2 hod. praktická část). Po odučení deseti vyučovacích hodin (2 x 5 hod.) skládají žáci zkoušku k získání Průkazu cyklisty. Od věku deseti let totiž umožňuje zákon o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.) jízdu cyklistů bez dozoru jiné osoby. U žáků ostatních ročníků probíhá dopravní výchova jednou až dvakrát ročně v rozsahu čtyř až osmi vyučovacích hodin (Interní materiály základní školy v Brně).

4.2 Výsledky dotazníkového šetření na vybrané základní škole

V otázce 1 byla respondentům položena otázka, zda rozumí významu slova „dopravní nehoda“. Z nabídky odpovědí: a) rozumím, b) nerozumím a c) nejsem si přesně jist, bylo označeno všech 50 odpovědí slovem rozumím, což je vyobrazeno na obrázku č. 7.

Obrázek č. 7: Rozumíte významu slova dopravní nehoda?



Zdroj: vlastní zpracování

Výše uvedenou otázkou 1 jsem ověřoval Hypotézu 1. Vyhodnocením této otázky bylo zjištěno, že významu slova „dopravní nehoda“ všichni oslovení žáci rozumí. Hypotéza 1 se jednoznačně potvrdila.

Na otázku 2 měli žáci odpovědět, zda se setkali s dopravní nehodou. Z nabídky možností a) ano b) ne a c) nevím bylo označeno 37 odpovědí ano a 13 odpovědí ne. Žádný z dotazovaných neoznačil možnost nevím. Zastoupení žáků, kteří se setkali s dopravní nehodou (viz obrázek č. 8) zjišťujeme, že převažuje zastoupení žáků, kteří se setkali s dopravní nehodou – 74%, oproti žákům, kteří se s dopravní nehodou nesetkali (26%).

Obrázek č. 8: Setkal (a) jste se s dopravní nehodou?



Zdroj: vlastní zpracování

Otázka 3 zněla v návaznosti na otázku 2, kde měli respondenti, kteří se setkali s dopravní nehodou odpovědět, kdo v tomto případě byl účastníkem. Z možností měli žáci na výběr a) přímo já osobně b) má rodina (matka, otec, sourozenec, babička, dědeček) c) moji příbuzní d) spolužáci e) ostatní. Celkem 8 žáků odpovědělo a), tedy přímo se účastnili dopravní nehody, 5 žáků označilo b) má rodina, 5 žáků označilo c) moji příbuzní, 19 žáků označilo e) ostatní. Žádný z dotazovaných neoznačil možnost e) spolužáci. Jednotlivé procentuální odpovědi obrázek č. 9.

Obrázek č. 9: Jestliže jste se setkal s dopravní nehodou, kdo byl účastníkem



Zdroj: vlastní zpracování

V otevřené otázce 4 měli žáci uvést, jak by se podle nich snížila dopravní nehodovost. Žáci měli na výběr ze sedmi možností, kdy v osmé odpovědi se mohli sami vyjádřit. Celkem 18 žáků odpovědělo, že by snížili dopravní nehodovost výukou dopravní výchovy na základních školách, 9 žáků by snížilo rychlost na pozemních komunikacích, 7 žáků by pro snížení nehodovosti zlepšilo stav komunikací, 5 žáků bylo pro prevenci osvětou, 4 žáci jsou pro větší pokuty řidičům, 4 žáci jsou pro více policistů v provozu a 2 žáci by ke snížení nehodovosti zlepšili stav dopravního značení. V posledním případě, kdy se žáci mohli samostatně vyjádřit, využil 1 žák, který by snížil dopravní nehodovost tím, že řidiče, který zaviní dopravní nehodu, by dal na půl roku do vězení.

Otázkami 2 až 4 jsem ověřoval Hypotézu 2. Vyhodnocením těchto otázek bylo zjištěno, že z celkového počtu 50 dotazovaných žáků se 37 žáků, tj. 74 %, setkala

s dopravní nehodou a 13 žáků, tj. 26 %, se s dopravní nehodou nesetkalo. Z počtu 37 žáků bylo 8 žáků přímo účastníky dopravní nehody, 5 žáků se setkalo s dopravní nehodou v rodině, 5 žáků u příbuzných a 19 žáků se setkalo s dopravní nehodou v ostatních případech. Dále z celkového počtu dotazovaných žáků se 18 žáků vyjádřilo, že by se výukou dopravní výchovy na základních školách snížila dopravní nehodovost.

Vyhodnocení Hypotézy 2, zda se více než 50% žáků setkalo s dopravní nehodou, bylo na základě výsledků a doplněných zjištění potvrzena hypotéza 2, kdy z celkového počtu 50 náhodně vybraných dotazovaných žáků se 74% žáků setkalo s dopravní nehodou. Podle mého názoru a dlouholeté praxi v silniční dopravě je toto číslo alarmující a vede nejenom k mému zamyšlení.

Otázky 5-10 byly položeny žákům ke zjištění jejich znalostí z provozu na pozemních komunikacích. Tyto testy odpovídaly věkové hranici nad 10 let, kdy již jako řidiči nemotorového vozidla (cyklisté) mohou jet samostatně na komunikaci a jsou účastníky silničního provozu. Z celkového počtu 50 žáků se 19 žáků účastnilo a 31 žáků neúčastnilo dopravní výchovy.

Žákům, kteří se zúčastnili dopravní výchovy, bylo položeno celkem 114 otázek, kdy 100 otázek bylo správně zodpovězeno, a ve 14 případech byla špatná odpověď, jak ukazuje obrázek č. 10 s procentuálním vyhodnocením.²

Obrázek č. 10: Odpovědi respondentů, kteří se zúčastnili dopravní výchovy



Zdroj: vlastní zpracování

² Šlo o znalostní otázky, které byly vypracovány spolu s učiteli ZŠ, šlo o prověření, jaké znalosti žáci ZŠ mají ve vztahu k dopravní výchově (rozdělení na respondenty, kteří se účastní, a kteří se neúčastní dopravní výchovy). Tyto poznatky pak mohli využít také učitelé ZŠ v rámci dalších hodin.

Žákům, kteří se nezúčastnili dopravní výchovy, bylo položeno celkem 186 otázek, kdy 131 otázek bylo správně zodpovězeno, a v 55 případech byla špatná odpověď, jak ukazuje obrázek č. 11 s procentuálním vyhodnocením.

Obrázek č. 11: Odpovědi respondentů, kteří se nezúčastnili dopravní výchovy



Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení Hypotézy 3, zda znalosti žáků, kteří se zúčastnili přednášek dopravní výchovy (dopravní soutěže) jsou na lepší úrovni než žáci, kteří se nezúčastnili přednášek dopravní výchovy. Ze 114 otázek bylo zodpovězeno 100 správných odpovědí, tj. 88 % od žáků, kteří se zúčastnili dopravní výchovy. Naproti tomu od žáků, kteří se nezúčastnili dopravní výchovy, bylo ze 186 otázek zodpovězeno 131 správných odpovědí, tj. 70 %.

Vyhodnocením Hypotézy 3 bylo zjištěno, že většina žáků základní školy má velmi dobré znalosti z pravidel silničního provozu, ale žáci, kteří se zúčastnili dopravní výchovy, jsou na lepší vědomostní úrovni než žáci, kteří se výuky dopravní výchovy nezúčastnili. Hypotéza 3 se potvrdila.

4.3 Výsledky dotazníkového šetření mezi učiteli na základních školách

Zhodnocení kvality a obsahu dopravní výchovy bylo realizováno pomocí dotazníkového průzkumu také mezi učiteli na základních školách.

Na zhodnocení kvality výuky dopravní výchovy na ZŠ jsem použil dotazníkový průzkum, na který mi odpověděli učitelé. Ptal jsem se učitelů na to, zda mají dost prostoru na správné poučení žáků o správném chování v silničním provozu nebo i na to, zda podle jejich názoru je důležité zlepšit dopravní výchovu. V této podkapitole tedy budu pokračovat v zhodnocování dotazníkového průzkumu, ale vzhledem ke kvalitě výuky dopravní výchovy.

První otázka, které se budu věnovat, byl výrok, se kterým učitelé mohli nebo nemuseli souhlasit. Výrok zněl: „Máme dost prostoru na to, abychom žákům dokázali vysvětlit chování v silničním provozu.“

Už z této odpovědi je zřetelné, že kvalita výuky dopravní výchovy není na takové úrovni, jak by měla být. Až 54% učitelů uvedlo, že nemají prostor na to, aby se mohli této problematice věnovat. Třeba ale uznat, že ne každý učitel má chuť nebo potřebné znalosti na to, aby se mohl této otázce plně věnovat. Proto lze některým učitelem stačí, když dopravní výchovu vzpomenou při některých předmětech.

Dopravní výchova jako předmět zatím neexistuje. Je jen součástí osnov některých předmětů. Někteří učitelé jsou vedoucími nepovinných kroužků, kde se děti učí o dopravní výchově. Ale to je na úkor volného času žáků i učitelů a je to jen dobrá vůle konkrétního učitele, že takový kroužek otevře.

Jelikož je dopravní výchova součástí předmětů, tak další otázka pro učitele se zaměřovala na konkrétní předměty. Tedy u kterých předmětů se žáci setkávají s dopravní výchovou. Podle učitelů se žáci s dopravní výchovou setkávají zejména při jazycích. Tam ale je výrazný problém v tom, že na cizí jazyky má právo si vybrat každá škola vlastní učebnici. Ne v každé učebnici je zase kapitola, kde se vzpomene doprava. Proto se s problematikou silničního provozu nemusí setkat na jazycích každý žák. Další předmět, který učitelé označili, byl přírodověda. Tyto dva předměty označila nejpočetnější skupina. Dále ještě zmínili například geografii, matematiku. Z toho je zase vidět, že ne každý učitel se věnuje tomuto tématu stejně a tak ne každý žák má stejné znalosti.

A právě různý přístup a různá znalost učitelů je největší problém dopravní výchovy. Někteří učitelé jsou toho názoru, že základy dopravní výchovy by měli dostat

žáci už doma. To je samozřejmě pravda, ale na základních školách by se měly tyto znalosti prohlubovat. Proto si myslím, že dokud nebude globální pravidlo o výuce dopravní výchovy na základních školách, je těžké vyhodnocovat její kvalitu. Kvalita výuky v tomto tématu se liší už v rámci tříd – jedna třída ví více než druhá, protože učitel tomu věnuje větší pozornost. Samozřejmě nemůžeme chtít, aby učitel na úkor svého volného času nebo na úkor jiného předmětu se věnoval dopravní problematice. Další otázkou pro učitele bylo zhodnocení znalostí žáků o silničním provozu.

Z této otázky vyplývá, že přesně 50% učitelů ohodnotili své žáky známkou 3. Co vidím jako pozitivum je, že žádný učitel neoznámkuje svého žáka pětkou, čili každý žák už nějaký základ má. Znamka číslo 3 je podle mě adekvátní vzhledem k odpovědi žáků z předešlé kapitoly. Učitelé známkovali jako ve škole.

Našli se tací, kteří věděli, jak se správně a bezpečně chovat v silničním provozu. Ale našli se i tací, kteří porušovali legislativu tím, že například nepoužívali bezpečnostní pásy nebo nejenom sebe ohrožují tím, že nevědí, po které straně komunikace mají kráčet, ať už sami nebo ve skupině.

Co se týče kvality vzdělávání žáků v oboru dopravní výchova, je vidět z těchto odpovědí učitelů, že určitě by měla pozvednout. To, zda s tím souhlasí učitelé a pokud ano, tak zda na to je potřebný prostor, jsem se ptal učitelů v další otázce. Otázka zněla, zda je podle názoru učitelů třeba zlepšit dopravní výchovu na základních školách. Na tuto otázku mohli odpovědět ano, ne nebo ano, ale není na to prostor. Až 70% učitelů si myslí, že je třeba zlepšit dopravní výchovu na školách.

Podle výsledků průzkumu, který jsem adresoval žákům, je jasné, že mezery v této oblasti žáci mají. Někteří učitelé si však myslí, že na to chybí prostor. Jak jsem vzpomínal, tento je mnohdy pouze na úkor volného času učitelů nebo na úkor jiných předmětů, takže problém s prostorem na tuto problematiku určitě je.

Protože tato podkapitola se týká zhodnocení kvality výuky dopravní výchovy, zjistil jsem, že kvalita znalostí je nízká i kvůli nedostatku prostoru na vyučování. Pokud sama škola nebo sám učitel nemá zájem o zlepšení, tak žáci nebudou ve znalostech silničního provozu pokračovat.

Další otázky pro učitele se týkaly dopravního hřiště, kde každý učitel odpověděl, že na dopravní hřiště chodí žáci pravidelně – nejméně jednou za školní rok. Stejně 90% dotazovaných učitelů odpovědělo, že dopravní hřiště má pozitivní vliv na znalosti žáků. Dá se z toho dedukovat, že při vyšším počtu návštěv dopravního hřiště by se zlepšovaly znalosti žáků v tomto tématu.

V poslední otázce v tomto průzkumu měli učitelé možnost doplnit vlastní názory a nápady na zlepšení znalosti žáků. Tato otázka byla nepovinná, protože ne každého učitele se tato problematika týká (není například třídní učitel nebo neučí předmět, jehož součástí osnov je dopravní výchova). Proto většina učitelů tuto otázku nevyplnila. Jeden učitel napsal, že možnost ke zlepšení tam určitě je a to častější návštěvou dopravních hřišť pod dohledem odborníka. Také zmínil, že by bylo potřeba mít více akcí zaměřených na tuto problematiku například i formou hry, aby to žáky bavilo. Učitelé, kteří tuto otázku vyplnili, se vyjádřili, že dopravní výchova musí začít od rodičů, což je logické.

4.4 Závěrečné zhodnocení kvality výuky dopravní výchovy na základních školách

Z analyzovaných výsledků všech dotazníkových průzkumů musím zhodnotit, že dopravní výchova v základních školách nedosahuje požadované kvality. Dopravní výchova není součástí osnov, a tak jediná možnost vzdělávání se je na dopravním hřišti nebo prostřednictvím jiných předmětů, či prostřednictvím zájmových kroužků. Na mnoha dopravních hřištích nejsou přítomni odborníci, kteří by uměli žákům vysvětlit lepší chování v silničním provozu. V minulosti v této oblasti spolupracovali dopravní policisté spolu s učiteli a díky tomu byly znalosti lepší. Teď to tak nefunguje a velká část výuky dopravní výchovy je na bedrech učitelů. Bohužel mnozí z nich mají tak špatné znalosti dané problematiky, že jsou schopni například děti učit na semaforu oranžovou barvu na místo správné žluté.

Ke špatné kvalitě této výuky přispívá i fakt, že nejsou momentálně k dispozici žádné pracovní sešity nebo materiály, které by pomohly žákům a také učitelům v tomto tématu.

Na závěr této podkapitoly je třeba konstatovat, že i když kvalita dopravní výchovy na základních školách podle mého názoru není nejlepší, někteří žáci přesto mají obstojné znalosti v dopravě. V každém případě je třeba dodat, že prostor pro zlepšení tam je a v další, páté kapitole, se pokusím navrhnout postupy a řešení, která by podle mě přispěla k lepšímu rozvoji žáků v dopravní výchově takovým způsobem, aby to nepřidalo více práce učitelem a tak, aby to ani nešlo na úkor jiných předmětů.

4.5 Porovnání výuky dopravní výchovy na dvou vybraných středních školách

Žáci na střední škole v Brně jsou hodnoceni průběžnými písemnými testy, ústním zkoušením v průběhu tematického celku, testem na závěru tematického celku, průběžným zjišťováním vědomostí v rámci diskuze na dané téma, zadáváním seminárních prací s důrazem na samostatné a individuální řešení. Na základě uvedených učebních osnov je poté žák schopen uplatnit následující klíčové kompetence: kompetence k učení, kompetence komunikativní, personální a sociální, občanské kompetence a kulturní povědomí, kompetence k pracovnímu uplatnění a podnikatelským aktivitám, kompetence využívat prostředky informačních a komunikačních technologií a pracovat s informacemi. Zkoumaný vzorek byl dále porovnán s aplikovanou výukou na vybrané střední škole obdobného typu v Ostravě, kde za pomoci zástupkyně ředitele pro teoretickou výuku, byly poskytnuty studijní a výukové materiály zabývající se předmětnou problematikou.

Vyhodnocením obou porovnávaných škol vyplynulo, že obě školy poskytují žákům výuku k přípravě závěrečných zkoušek pro získání řidičského oprávnění, střední škola v Brně pro skupinu B a C, střední škola v Ostravě pouze pro sk. B. Pro výuku autoškoly má každá z porovnávaných škol k dispozici vlastní prostory a vlastní výukové předměty. Zaměříme-li se na porovnání předmětů zabývajících se přípravou žáků k získání řidičského oprávnění, jsou zde patrné určité odlišnosti, kdy žáci střední školy v Brně oproti žákům střední školy v Ostravě podstupují výuku vždy v předposledním ročníku před ukončením studia, závěrečný ročník je určen pro závěrečné absolvování závěrečných zkoušek.

Žáci střední školy v Ostravě bez rozdílů oborů mají povinnou výuku vždy ve třetím ročníku. Důležitým faktem je i počet vyučovacích hodin, kdy pro střední školu v Brně je stanovený počet 66 hodin/rok pro sk. B, C, a střední škola v Ostravě má stanovený počet 77 hodin/rok pro sk. B. Na střední škole v Brně je problematika dopravní výchovy (DV) v rámci povinného učiva aplikována v celkem 3 studijních oborech a 3 učebních oborech, přičemž je problematika u studijních oborů součástí celkem 5-ti odborných předmětů. Na střední škole v Ostravě je DV aplikována pouze v 1 odborném předmětu v celkem 2 studijních oborech a 4 učebních oborech.

Zajímalo mě tedy, proč tomu tak je, kdy po konzultaci s odpovědným pracovníkem ze střední školy v Ostravě vyplynulo, že výuku autoškoly u nich na škole provádí mistři odborného výcviku, kteří ovšem nemají potřebnou kvalifikaci pro instruktora autoškoly, aby mohli provádět i teoretickou výuku pro danou problematiku. Aplikace DV v předmětu Odborného výcviku se osvědčila a stala se mimo učební obory i součástí výuky pro žáky studijních oborů.

Dalším průzkumem byla zjišťována technická vybavenost školy, včetně používaných pomůcek pro absolvování předmětů s dopravní tematikou a kurzu autoškoly pro odborný výcvik a přípravu pro teorii a praktické cvičení. Na střední škole v Brně byla vybavenost školy z našeho pohledu hodnocena velmi kladně, kdy žáci mají pro každý předmět k dispozici speciálně vybavené třídy, jak už diaprojektory, výpočetní technikou, ale i interaktivní tabulí, která je používána např. pro řešení situací v křižovatkách. Dále mají žáci k dispozici dílny, ve které probíhá praktická výuka pro servis a opravy motorových vozidel, kde mají možnost se přímo seznámit s údržbou a technickými prvky vozidel, která je dle mého názoru důležitá pro vhodnější pochopení látky v teoretických předmětech. V konečné řadě mají žáci pro praktický výcvik jízdy k dispozici osobní vozidlo značky Fiat Punto a Škoda Roomster pro ŘO sk. B, dále nákladní vozidlo Iveco Daily – skříňová nástavba pro ŘO sk. C1 a nákladní vozidlo Iveco Eurocargo pro ŘO sk. C. Obdobně tomu tak je i na střední škole v Ostravě, kde výuka autoškoly probíhá ve vlastních výukových prostorách za využití osobního vozidla značky Škoda Fabia. Kurz pro získání řidičského oprávnění obě školy poskytují žákům zdarma.

4.6 Aplikace novelizace právní legislativy do výuky

V České republice od vydání zákona č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu na pozemních komunikacích, tzn. od 14. září 2000 po současnost, bylo provedeno celkem 41 novel, které se dotýkaly především změn a úprav dopravních předpisů, práv a povinností účastníků silničního provozu, dopravního značení, ale také rozšíření působnosti represivních složek v návaznosti na zpřísnění postihů za dopravní přestupky.

Jednou z aktuálních novel se stal zákon č. 48/2016, platný od 13. 1. 2016, který vešel v účinnost dne 20. 2. 2016 a přinesl sebou řadu změn, a to v oblastech úpravy aspektů cyklistické dopravy, provozu osobních přepravníků se samovyvažovacím zařízením (typu segway), návrat oprávnění policie zadržet Osvědčení o registraci vozidla ve vymezených případech při špatném technickém stavu vozidla, úpravy pravidel zajišťující viditelnost chodců na pozemních komunikacích (reflexní prvky), dopravně psychologických vyšetření, sankcí, profesní způsobilosti řidiče, dílčích úprav směřujících ke zvýšení provozu na pozemních komunikacích a v oblastech směrnic Evropské unie o řidičských průkazech.

V rámci průzkumu na vybrané střední škole bylo cílem zjistit, zda prováděná výuka navazuje na aktuální změny v legislativě a je tímto zajištěna efektivita výuky, přizpůsobená aktuálnímu stavu v pravidlech silničního provozu. Současně bylo cílem tohoto průzkumu zjistit, zda se o těchto změnách žáci dozvědí nejdříve od učitele, nebo prostřednictvím médií, případně je výuka aplikována přímo v učebních osnovách odborných předmětů, jejichž náplní je dopravní výchova.

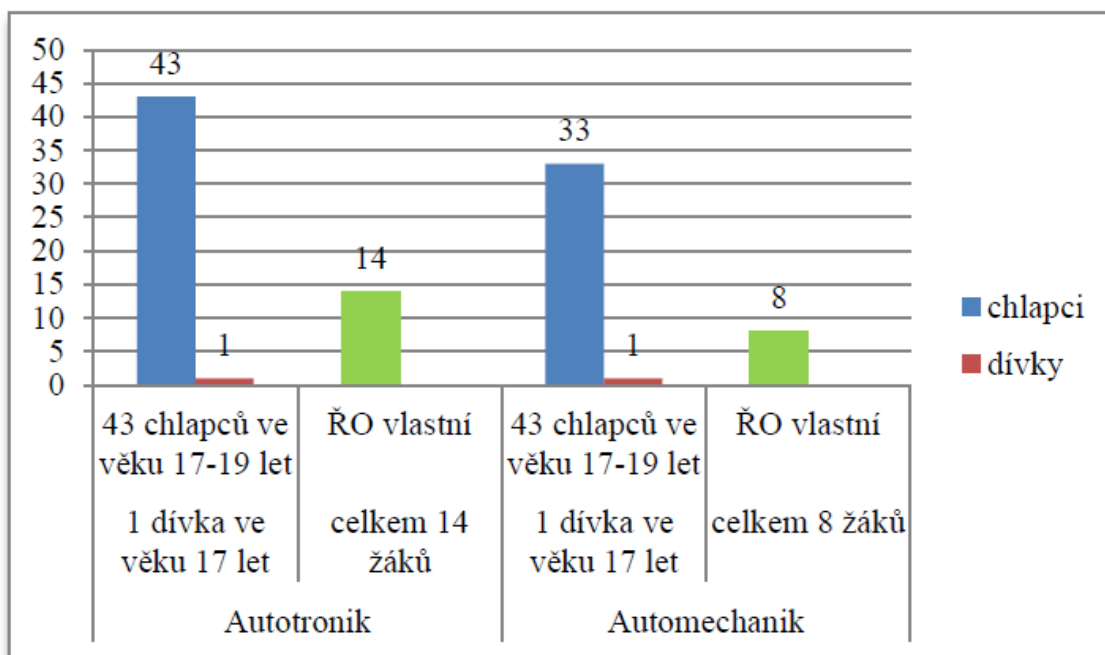
4.7 Dotazníkové šetření mezi žáky střední školy v Brně

Po sběru dat následovalo zpracování nashromážděného materiálu, jeho přehledné uspořádání, roztřídění a příprava k následné analýze.

V první fázi dotazníkového šetření bylo provedeno vyhodnocení informačních údajů. Byl zjištěn celkový počet 78 zúčastněných respondentů, z tohoto údaje bylo dále vycházeno pro další vyhodnocení jednotlivých bodů v předmětném dotazníku. Členění probíhalo ve dvou hlavních skupinách, a to podle celkového počtu 44 žáků ve studijním oboru Autotronik a celkového počtu 34 žáků v učebním oboru Automechanik. Další

podskupinou bylo zastoupení pohlaví, podle počtu chlapců a dívek pro daný studijní a učební obor a jejich rozdělení podle věkové skupiny. Poslední podskupinou bylo vyhodnocení počtu žáků, kteří již vlastní řidičské oprávnění (ŘO). Pro lepší přehlednost bylo zvoleno grafické znázornění sloupcového typu na obrázku č. 12.

Obrázek č. 12: Počet žáků podle oborů pohlaví, věku, řidičského oprávnění



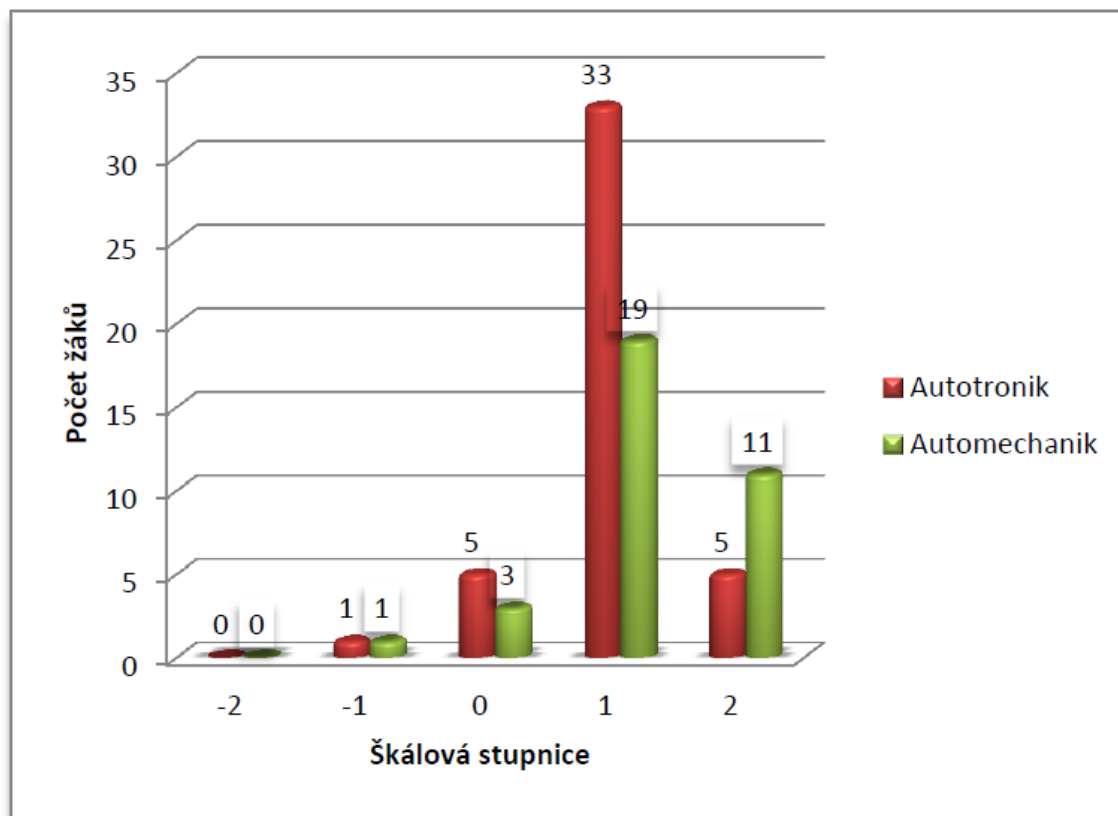
Zdroj: vlastní zpracování

V další části dotazníkového šetření, týkající se vyhodnocení otázek 4 až 11, bylo porovnání zaměřeno na skupinu rozdělenou podle formy studia na žáky studijního a učebního oboru, s porovnáním jejich názorů k jednotlivým bodům dotazníku.

Cílem otázky č. 4, zda je pro žáky výuka dopravní výchovy na škole zajímavá, bylo zjistit přístup žáků k dané problematice s určením, zda k výuce mají spíše pozitivní nebo naopak negativní vztah. Svůj názor měli žáci vyjádřit pomocí škálové stupnice v rozmezí -2, -1, 0, 1, 2, přičemž uvedená čísla pro žáky vyjadřovala, zda výuka je pod -2 nezajímavá, -1 nebaví ho, 0 je mu to jedno, 1 zajímá ho, 2 velice ho zajímá. Vyhodnocením dotazníkového formuláře bylo zjištěno, že výuka dopravní výchovy na škole, na první pohled, nejvíce zajímá žáky studijního oboru, kdy výuka je zajímavá pro 75% autotroniků a 55,9% automechaniků. Jistý obrat ale nastal v případě odpovědi: „zda je výuka pro žáky velmi zajímavá“, kdy výsledek ukázal, že v případě autotroniků je tomu v 11,36% a u automechaniků ve 32,35%. Budu-li brát v úvahu součet

pozitivních hodnot dle škálové stupnice, dojdou k závěru, že žáci učebního oboru projevují větší zájem o výuku DV, v tomto případě v 88,25% oproti žákům studijního oboru v 86,36%. Z objektivního úhlu pohledu z tohoto vyplývá, že převážná většina žáků obou oborů o výuku projevuje zájem a má k této výuce kladný vztah.

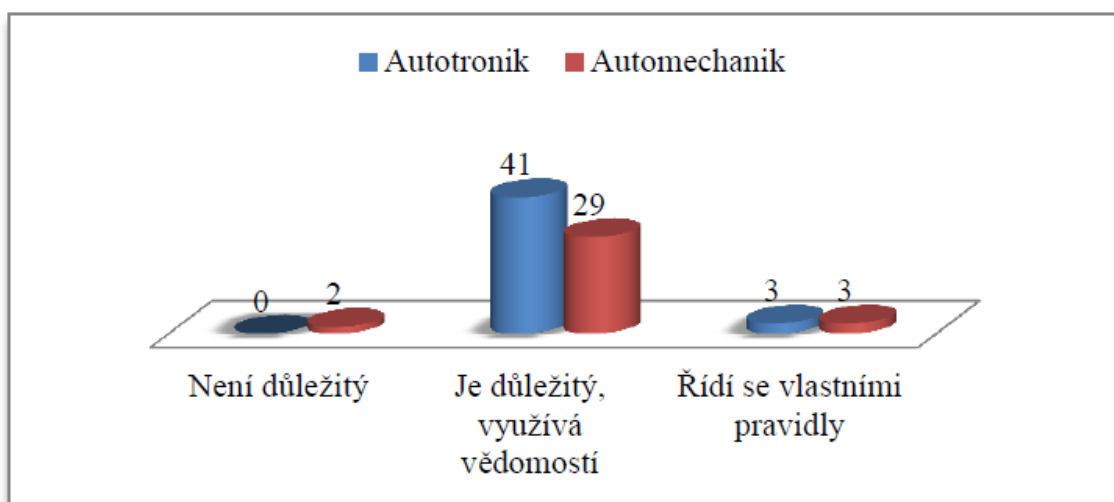
Obrázek č. 13: Přístup žáků k výuce dopravní výchovy



Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 5 byla zaměřena na zjištění, jaký vliv má výuka dopravní výchovy ve škole na chování žáků v silničním provozu. Z vyhodnocení odpovědí žáků vyplynulo, že u obou porovnávaných oborů je pro většinu žáků důležitá, kdy průzkum ukázal, že u autotroniků je tomu v 93,2% a u automechaniků v 85,29%. Z tohoto vyplývá, že žáci vnímají výuku jako důležitou součást ovlivňující jejich chování v silničním provozu.

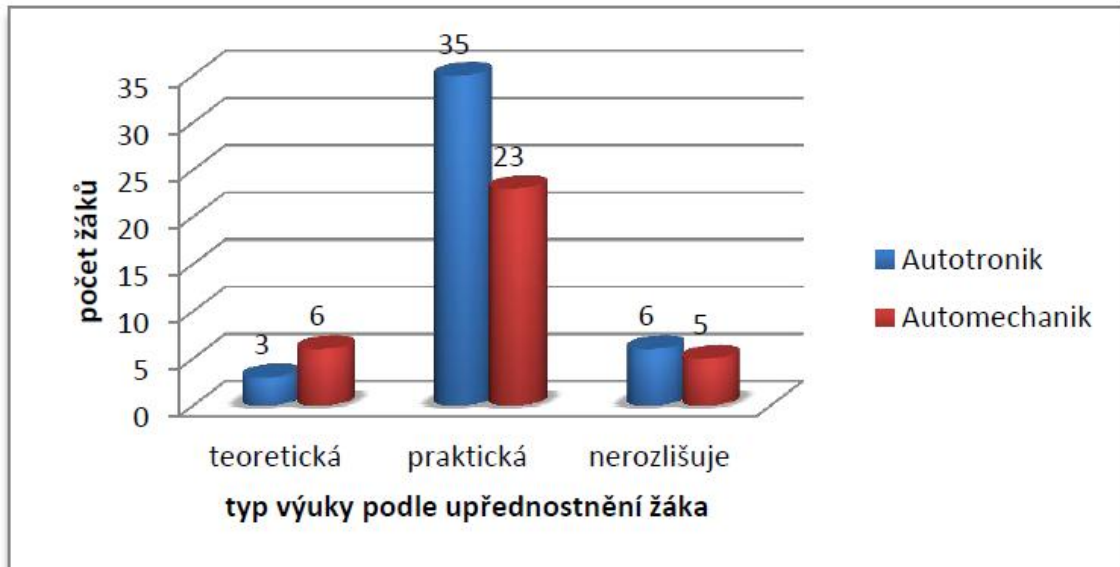
Obrázek č. 14: Vliv výuky na chování žáka v silničním provozu



Zdroj: vlastní zpracování

V otázce č. 6 byli žáci dotázáni, zda upřednostňují spíše výuku teoretickou nebo praktickou. Cílem bylo zjistit, která část výuky je pro žáky zajímavější, zda dávají přednost studiu zákonů, práv a povinností účastníka silničního provozu, před jízdou motorovým vozidlem spojenou s jeho údržbou, nebo tyto dvě věci vůbec nerozlišují. Vyhodnocením bylo zjištěno, že žáci obou oborů dávají přednost praktické výuce před teoretickou. U autotroniků je tomu v 79,5% a u automechaniků v 52,27%. Výsledek tohoto průzkumu ukázal, že přístup žáků je v podstatné části ovlivněn jejich objektivním přístupem k vyučování, kdy u žáků studijního oboru převládá teoretická výuka před praktickou, oproti žákům učebního oboru, kde převládá praktický výcvik.

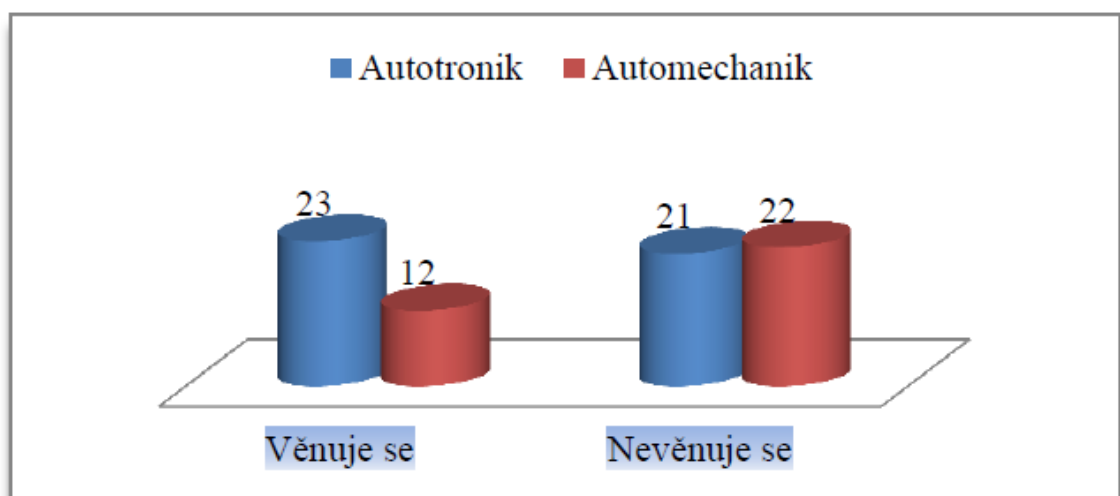
Obrázek č. 14: Rozdělení oborů podle upřednostnění výuky



Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 7 se zabývá tím, zda se žáci problematice dopravní výchovy věnují i ve svých volnočasových aktivitách. Smyslem otázky je zjistit, zda žák k výuce přistupuje aktivně a má zájem se v rámci této problematiky sebevzdělávat. Vyhodnocením bylo zjištěno, že autotronici se jí věnují v 52,3% oproti automechanikům, kteří se vzdělávání ve volném čase věnují v 35,3%. Průzkum ukázal, že žáci studijního oboru mají větší zájem o sebevzdělávání v problematice DV než žáci učebního oboru. Podle mého názoru z objektivního hlediska bude zájem o sebevzdělávání narůstat s přibývajícím věkem a získanými zkušenostmi.

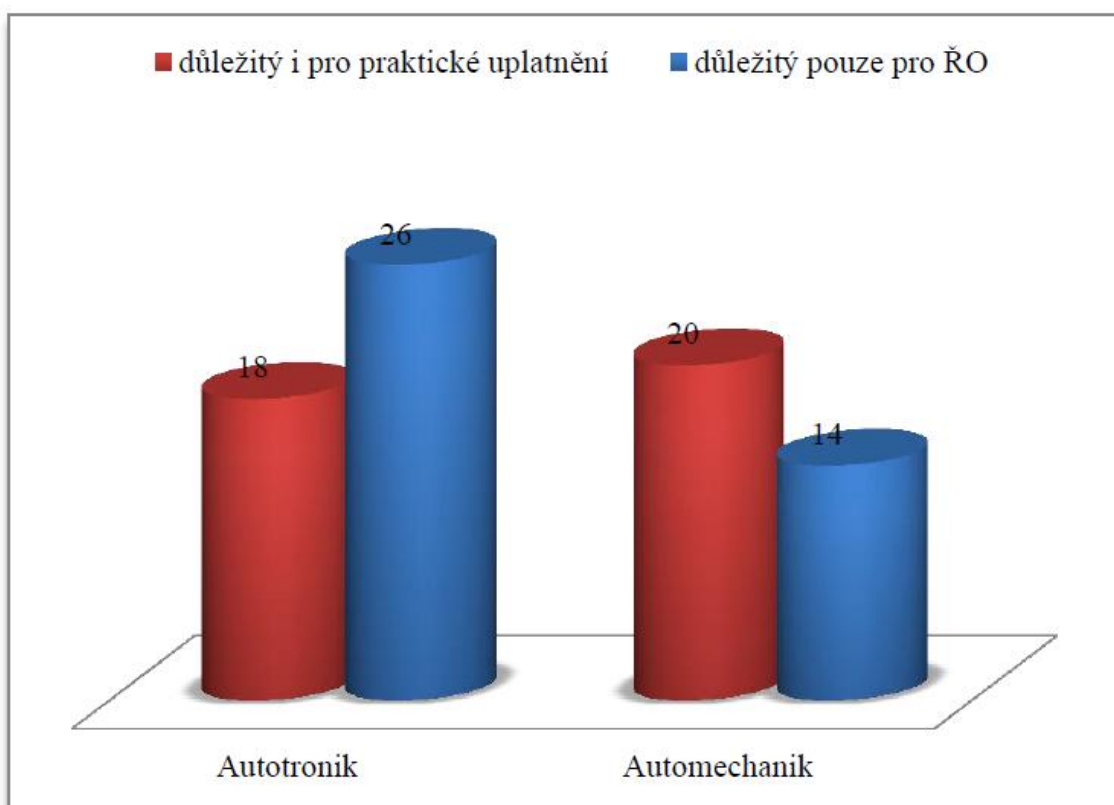
Obrázek č. 15: Zájem žáků o DV ve volné časové aktivitě



Zdroj: vlastní zpracování

V otázce č. 8 byli žáci dotázáni, zda předmět Řízení provozu motorových vozidel považují za důležitý pouze za účelem získání řidičského oprávnění. Podstatou této otázky bylo zjistit, zda žáci tento předmět vnímají pouze za účelem získání řidičského oprávnění nebo je pro ně důležitou přípravou pro jejich praktické uplatnění, coby budoucích řidičů. Průzkum ukázal, že uvedený předmět je důležitý pouze pro získání řidičského oprávnění u autotroniků pro celkem 26 žáků a u automechaniků pro celkem 14 žáků. Pro ostatní žáky je předmět mimo jiné důležitý i pro další vzdělávání, kdy u autotroniků odpovědělo 18 žáků a u automechaniků 20 žáků. Na základě tohoto výsledku lze vyvodit, že žáci učebního oboru předmět Řízení motorových vozidel považují za důležitý i pro svoje vzdělávání a zkušenosti pro budoucí život, oproti studijnímu oboru, jehož žáci považují předmět za důležitější pouze za účelem získání řidičského oprávnění.

Obrázek č. 16: Vztah žáků k předmětu Řízení motorových vozidel

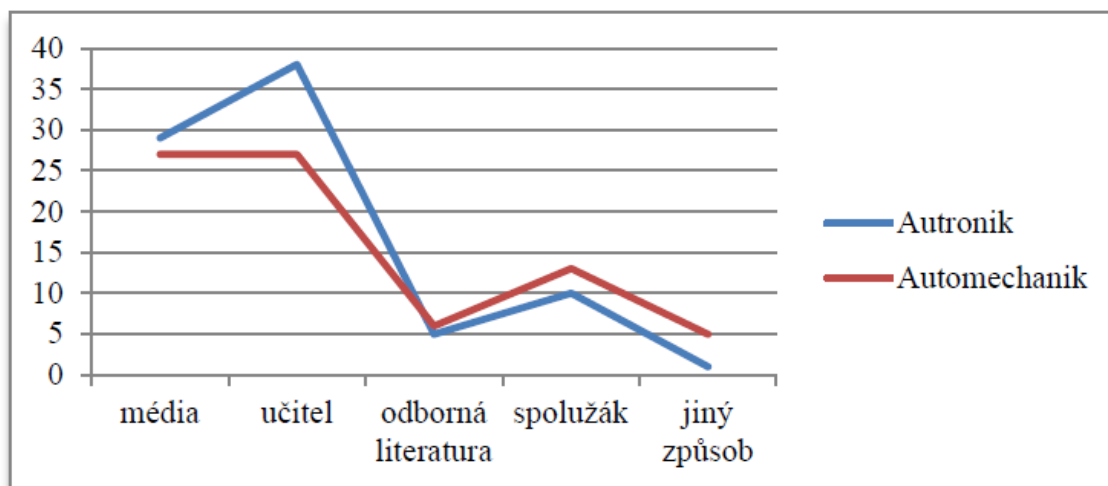


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 9 je zaměřena na obecné povědomí žáků o změnách v právní legislativě. Cílem otázky je zjistit, zda je prováděná výuka efektivní v návaznosti na současnou, stále se vyvíjející legislativu a přípravu na začlenění do dopravního provozu v aktuální

době. Výsledek ukázal, že předávání informací o změnách v legislativě je u obou oborů obdobný, kdy za nejčastější způsob, jakým se o změnách dozvědí, je od učitele, poté následují informace prostřednictvím médií, dále od spolužáka, v předposlední řadě z odborné literatury a na závěr jiným způsobem, za který žáci označili internet a úřední desku.

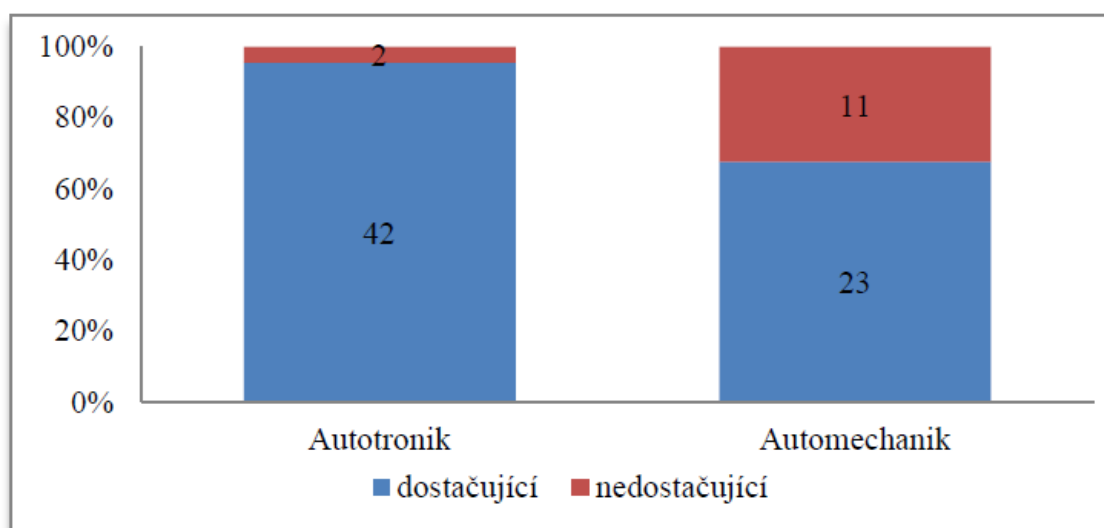
Obrázek č. 17: Způsoby předání informací o změnách v právní legislativě



Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 10 se věnuje problematice vhodné literatury a technického vybavení školy pro výuku dopravní výchovy. Cílem otázky je zjistit, zda je podle žáků vybavenost školy dostačující, či nikoliv. Průzkum ukázal, že vybavenost školy pro výuku DV je dostačující v 95,5% u autotroniků a v 67,6% u automechaniků a dále nedostačující ve 4,5% u autotroniků a ve 32,4% u automechaniků. Průzkumem bylo zjištěno, že vybavenost školy pro výuku DV je podle žáků na velmi dobré úrovni.

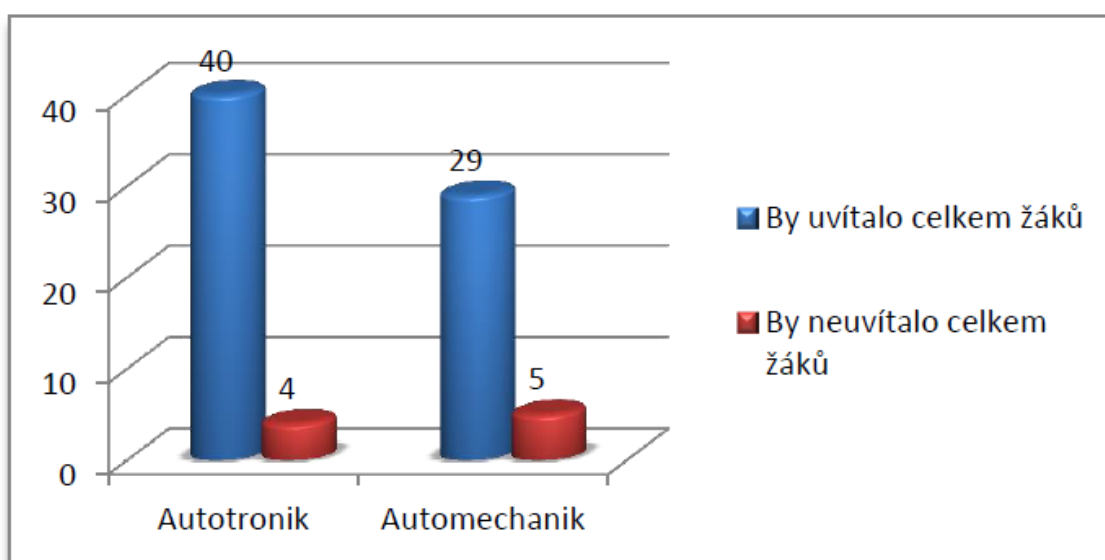
Obrázek č. 18: Vybavenost školy pro výuku DV podle žáků



Zdroj: vlastní zpracování

Cílem otázky č. 11 je zjistit, zda by žáci při výuce dopravní výchovy uvítali účast externího pracovníka z řad IZS (hasiče, policistu, záchranáře), který by přispěl ke zkvalitnění výuky a tím zlepšení vnímání výuky a získání širšího povědomí o dopravní problematice.

Obrázek č. 19: Názor žáků k účasti odborného pracovníka IZS při výuce DV



Zdroj: vlastní zpracování

Výsledek průzkumu ukázal, že externího pracovníka IZS by uvítalo celkem 91% autotroniků a 85% automechaniků. Z tohoto průzkumu vyplynulo, že ze strany žáků je o účast odborného pracovníka velký zájem. Podle mého názoru by tento způsob výuky

byl vhodným řešením k získání odborných zkušeností nejen pro žáky, ale i pro učitele, u nichž převládají teoretické vědomosti.

4.8 Závěrečné zhodnocení kvality výuky dopravní výchovy na středních školách

Výsledek dotazníkového šetření ukázal po vyhodnocení odpovědí od dotázaných respondentů následující skutečnosti. Žáci ve studijním oboru Autotronik, v celkovém počtu 44, z toho 43 chlapců a 1 dívka, ve věkové skupině v rozmezí 17-19 roků uvedli, že výuka dopravní výchovy na škole podle škálové stupnice je pro ně v 86,25% zajímavá až velice zajímavá. Vědomosti, které získali během výuky, jsou pro ně v 93,2 % důležité a vnímají je za podstatnou součást ovlivňující jejich chování v silničním provozu.

Výuku DV upřednostňují po praktické stránce před teoretickou v 79,5%. Problematice DV se ve svém volnu věnuje 52,3%, tedy větší polovina respondujících žáků studijního oboru. Předmět Řízení motorových vozidel považuje za důležitý pouze za účelem získání řidičského oprávnění 23 žáků oproti 18, kteří předmět vnímají i v rámci dalšího vzdělávání pro budoucí život. O změnách v právní legislativě se dozvídají nejčastěji prostřednictvím učitele, následují média, od spolužáka, z odborné literatury a v poslední řadě z internetu. Vybavenost školy po materiální stránce pro výuku DV je podle nich na dobré úrovni a dostatečná a v neposlední řadě by většina z nich uvítala účast odborného pracovníka z řad IZS při výuce.

Žáci v učebním oboru Automechanik v celkovém počtu 34, z toho 33 chlapců a 1 dívky, ve věkové skupině mezi 16-22 roky uvedli, že výuka dopravní výchovy na škole podle škálové stupnice je pro ně v 88,25% zajímavá až velice zajímavá, tedy procentuálně projevují větší zájem oproti autotronikům. Vědomosti, které získali během výuky, jsou pro ně důležité v 85,29%. Zde nastal mírný pokles oproti autotronikům. Výuku upřednostňuje po praktické stránce 52,27% žáků, zbývající část v počtu 6 žáků upřednostňuje výuku teoretickou a 5 žáků výuku nerozlišuje.

Problematice DV se ve svém volnu věnuje 35,3% žáků. Z toho vyplývá, že žáci učebního oboru se oproti žákům studijního oboru samostudiu či vzdělávání v dané

problematice spíše nevěnují. Předmět Řízení motorových vozidel považují ve své většině za důležitý, kromě přípravy k absolvování zkoušek pro řidičské oprávnění i v rámci dalšího vzdělávání pro budoucí život. Tedy naopak jak je tomu u autotroniků.

O změnách v právní legislativě se dozvídají nejčastěji prostřednictvím učitele a médií (na stejné úrovni), dále následují informace od spolužáka, z odborné literatury, z internetu a na závěr z úřední desky. Vybavenost školy po materiální stránce pro výuku DV je podle nich ve své většině na dobré úrovni, kdy výsledek ukázal, že pro 23 žáků je dostačující a pro 11 žáků nedostačující. V neposlední řadě by většina z nich uvítala účast odborného pracovníka z řad IZS při výuce, stejně jak je tomu i u autotroniků.

5 Návrhy a doporučení do praxe

5.1 Návrhy na zefektivnění dopravní výchovy na základních školách

Jelikož podle výsledků v dotazníkových průzkumech, učitelé označili, že na dopravní hřiště chodí maximálně jednou za školní rok, tak dopravní hřiště by mělo být prioritou na zlepšování znalostí žáků v oblasti dopravní výchova. Dopravní hřiště jsou vybavena různými modelovými situacemi, kde se žáci umí připravit na mnoho situací, která je čeká v silničním provozu. Samozřejmě, nemůžeme čekat, že učitelé, z nichž podle průzkumu vlastní řidičské oprávnění jen necelých 40% dotázaných, budou vysvětlovat žákům vyhlášky. Každé dopravní hřiště by mělo mít k dispozici odborníka, který ve spolupráci s učitelem bude vysvětlovat žákům problematiku silničního provozu. V závislosti na věku žáka by právě díky učiteli mohl navrhnout vysvětlování i zábavnou formou – formou soutěže, aby dokázali zaujmout pozornost i těch nejmenší. Pokud by šlo o starší ročníky, tak tam by už mohli začít připravovat na řidičské oprávnění.

Dopravní hřiště je třeba navštěvovat více než jen jednou za školní rok. Druhý stupeň základních škol dokonce už dopravní hřiště většinou ani nenavštěvuje. Problém je v tom, že pro učitele je těžké dohnat jeden celý ztracený vyučovací den. Avšak podle názorů učitelů, by na jednu třídu stačilo mít vymezenou jednu až dvě vyučovací hodiny – podle velikosti třídy. Tím pádem by byl ještě prostor na vrácení se do školy a pokračovat v řádném vyučování. No podnět na tato zlepšení musí přijít buď od samotných majitelů dopravních hřišť, města, nebo samotné školy. V každém případě dopravní hřiště je třeba využívat a využívat je správně – ne na odpočinek od školy, ale na vzdělávání žáků. Samozřejmě pod dohledem nejen učitele, ale i odborníků.

Na samotné zlepšení dopravní výchovy v základních školách mohou přispět učitelé. Mnozí učitelé jsou vedoucí různých zájmových kroužků. Určitě by pomohlo, kdyby na každé škole byl alespoň jeden zájmový kroužek se zaměřením na dopravní výchovu. Nešlo by o to, aby se žáci naučili zákon o silničním provozu, ale aby si zábavnou formou navykli na pravidla v silničním provozu. Aby se naučili, že vždy je třeba se připoutat nebo že reflexní prvky by měly být neodmyslitelnou součástí chodce.

I učitelé by mohli vyvinout více aktivity na častější návštěvy dopravních hřišť nebo akcí zaměřených na toto téma. I když je jasné, že učitelé mají více než dost práce s předměty, které učí, i tak by se určitě našel na každé škole nějaký učitel, který má zájem o zlepšení znalosti žáků v oblasti dopravy.

Mnoho učitelů prošlo za poslední roky přeškolením na různé předměty. Z některých učitelů se stali učitelé etické výchovy, informatiky či výtvarné výchovy, přičemž ani jeden z těchto předmětů nestudovali. Prošli školicím procesem a nakonec mohli začít učit tyto předměty. Stejně by se mohli někteří učitelé zaškolit v oblasti dopravy a díky tomu by žákům věděli lépe vysvětlit chování v silničním provozu.

A právě i díky tomu by si později mohli otevřít zájmové kroužky zaměřené na tuto tematiku. Jelikož většina učitelů by ohodnotila znalosti svých žáků o dopravní výchově na trojku, možná by někteří z nich i takovéto školení přivítali. I když v průzkumu učitelé odpověděli, že dopravní výchova je součástí školních osnov, tak jsou tam značné mezery. Jak jsem již zmiňoval, je to součást jen některých předmětů – čili v praxi nemají žáci dostatečný počet hodin zaměřených na dopravu.

Dopravní výchova by při momentálním růstu automobilizace a motorizace měla být řádným předmětem, který by měli žáci minimálně jednou za týden. Samotní učitelé také sdělili, že znalosti žáků nejsou na nejhorší úrovni, avšak bylo by ji třeba zvýšit, a to doplněním osnov. Takto odpovědělo až 63% dotázaných učitelů. Předmět dopravní výchova by ale nemusel být známkovaný. Takto by se podle mého názoru žáci více těšili na daný předmět, a tak si i více zapamatovali. V rámci osnov by mohly být zavedené i povinné návštěvy dopravních hřišť žáky prvního i druhého stupně.

Pro základní školy by také měly být dostupné pracovní sešity nebo učebnice, které by pomáhaly učitelům při vysvětlování dopravní výchovy. Žáci v dnešní době již využívají počítač na každodenní bázi a také školy jsou vybaveny počítačovými učebnicemi. Proto by tyto pracovní sešity či učebnice nemuseli být v tištěné formě, ale stačilo by, aby byly v elektronické podobě. Pro učitele by díky tomu bylo snazší zaujmout žáky, protože žáci se vždy do počítačových učeben těší.

Všechny tyto zmíněné body při zlepšování výuky dopravní výchovy v základních školách se dají snadno aplikovat do vyučovacího procesu a věděli by zlepšit znalosti

žáků. To by časem vedlo ke snižování počtu dopravních nehod, protože žáci by si více uvědomovali, že bezpečnost na silnici je priorita. Když se člověk už jako žák naučí, že je třeba chodit přes přechod pro chodce, tak to už podvědomě bude stále dělat. Netřeba však zapomínat na rodiče, kteří by měli dát dětem základy bezpečného chování v silničním provozu už doma. V každém případě považují za extrémně důležité, aby si už děti navykly na dodržování legislativy, a díky tomu to později budou brát jako samozřejmost. K tomu by měli pomáhat rodiče, učitelé, ale zejména dopravní výchova.

5.2 Návrhy na zefektivnění dopravní výchovy na středních školách

V rámci osobního pohovoru s lektorem předmětu Řízení motorových vozidel, který je současně školitelem zkušebních komisařů pro Jihomoravský kraj, vyplynulo, že problematikou výuky, zabývající se teoretickou i praktickou částí pro přípravu žáků, s cílem získání řidičského oprávnění a tím spojenou samostatnou aktivitu žáků na přípravu je:

- Rozsah 66-ti vyučovacích hodin, rozdělených pro jeden celý školní rok. Zde poukázal na příliš dlouhou dobu oproti hodinám v autoškole, kdy výuka pro jednu skupinu probíhá řádově v období 2 měsíců. Žák se ve škole během 1 roku připraví po teoretické stránce ke složení zkoušek řidičského oprávnění, ale samotnou zkoušku vykoná až o rok později. V případě samostudia postupně zapomíná naučenou látku. Zkrácený způsob výuky na škole je však realizovatelný. Oproti minulým ročníkům již byla výuka z 2 roků zkrácena na 1 rok.
- Pokles populační křivky, kdy u žáků klesá motorická a fyzická zdatnost a s tím spojená zručnost při ovládní vozidla. Od roku 2000-2001 klesá počet žáků na škole a s tím se snižují i kritéria, na základě kterých jsou žáci přijímáni na školu.
- Finanční stránka, kdy žák není motivovaný, jelikož má výuku hrazenou z prostředků školy. Oproti komerčním subjektům – autoškolám, škola financuje žáky z vlastních prostředků a žák nemá z vlastní iniciativy zájem a snahu se seberealizovat, učit se nad rámec základních povinností. Konečné vědomosti o probíraném učivu se poté projevují před závěrečným testem pro

získání řidičského oprávnění, kdy se žáci probranou látku učí na poslední chvíli.

- Kombinace řidičských oprávnění, souběh sk. B + C v jednom vyučovacím roce. Problém nastává v době, kdy žák po absolvování teoretické části usedne do osobního motorového vozidla a po 10-ti vyučovacích hodinách praktické jízdy, která odpovídá asi 300 km, přesejde do nákladního vozidla. V té době většina žáků nemá tolik zkušeností v ovladatelnosti vozidla menších rozměrů a hmotnosti, která se poté výrazně projevuje při jízdě s nákladním vozidlem, u kterého je ovladatelnost podstatně náročnější.

Řešením k jednotlivým bodům problematiky výuky, by podle provedeného průzkumu a našeho názoru, bylo zejména začlenění externího smluvního pracovníka s odbornou praxí pro jednotlivou vyučovací látku, který žákům po absolvování teoretické části konkrétního vyučovacího tématu poskytne informace z praxe, např. z řad policie, vojenské policie, hasičského záchranného sboru, celní správy, popř. úředníků magistrátu. Pro učitele by byl tento postup vhodným řešením pro zkvalitnění výuky, spojený s praktickou ukázkou probraného učiva, při které by odpadly určité nejasnosti ve výkladu teorie, a přispěl by k vhodnějšímu pochopení učiva pro žáka.

V současné době je konkrétně na střední škole v Brně poskytována součinnost pouze ze strany zdravotnického personálu při výuce zdravotní přípravy. Účast ostatních složek integrovaného záchranného systému se ve škole vyskytuje zřídka, např. při společné akci nazvané „Veletrh dopravní prevence“. Vhodným řešením je i návštěva projektu pod názvem THE ACTION, který publikuje příběhy záchranářů, svědků, účastníků a obětí dopravních nehod a střední škola v Brně své žáky tímto projektem motivuje k dalšímu zamyšlení nad problematikou dopravní výchovy. Dalším řešením pro školu by byla vhodná finanční spoluúčast ze strany zákonných zástupců žáků, k odvrácení demotivujícího přístupu žáků k výuce a tím posílení zodpovědnosti, kdy zejména teoretické zkušenosti budou jistě důležité pro další vývoj v praxi.

V následující tabulce označené pod č. 1, jsou vyjádřeny údaje úspěšnosti testů zkušební zkoušky před absolvováním řidičského oprávnění mezi všemi žáky střední školy v Brně, podle interní statistiky, vedené předmětnou školou a všemi autoškolami v Brně v roce 2016. Z uvedené statistiky jednoznačně vyplývá, že žáci jsou po

teoretické stránce v průměru vědomostně úspěšnější oproti běžnému uchazeči o řidičské oprávnění pro sk. B, C1, C v autoškole. Po praktické stránce jsou výsledky téměř srovnatelné pro řidičské oprávnění sk. B a C1. Výrazný rozdíl je spatřován u praktické zkoušky pro řidičské oprávnění sk. C, kdy jsou žáci úspěšnější v 72% oproti uchazečům v autoškole, kteří jsou úspěšní v 58%.

Tabulka 1: Statistika úspěšnosti testů na SŠ Brno a brněnských autoškol

Druh zkoušky	SŠ Brno 2015/2016	Autoškoly Brno 2016
Testy (teorie)	86 %	84 %
Ovládání a údržba vozidla (praxe)	77 %	71 %
Jízda B (praxe)	59 %	58 %
Jízda C1 (praxe)	57 %	
Jízda C (praxe)	72 %	

Zdroj: Interní materiály střední školy v Brně, vlastní zpracování

Z objektivního hlediska podle uvedené statistiky vyplývá, že žáci střední odborné školy jsou k absolvování řidičského oprávnění, po ukončení povinného vyučovacího předmětu, lépe připraveni po stránce teoretické než praktické. V případě tzv. ostré zkoušky by řidičské oprávnění úspěšně vykonalo přibližně $\frac{3}{4}$ žáků, zbývajících $\frac{1}{4}$ by musela absolvovat minimálně opravnou zkoušku. Podle úspěšnosti v praktických zkouškách, do které spadá ovládání motorového vozidla, údržba a samotná jízda v motorovém vozidle vyplývá, že žáci střední školy v Brně jsou v celkovém průměru o 5 % zdatnější než běžní uchazeči v autoškole.

Na základě těchto skutečností bychom v rámci implementace dopravní výchovy do edukace na odborných školách navrhli následující doporučení pro praxi, a to:

- Začlenění externích pracovníků z řad IZS přímo do výuky, což vychází ze zjištění dotazníkového šetření ze střední školy v Brně, kdy by řada respondentů uvítala účast odborného pracovníka z řad IZS při výuce. Odborník, např. policista, zdravotník nebo hasič, žákům po absolvování teoretické části konkrétního vyučovacího tématu poskytne informace z praxe. Ideálním řešením by bylo, kdyby měli i tito externí pracovníci pedagogické vzdělání nebo minimálně pedagogickou praxi. Pro učitele by byl tento postup vhodným řešením pro zkvalitnění výuky, spojený s praktickou ukázkou probraného

učiva, při které by odpadly určité nejasnosti ve výkladu teorie a přispěl by k vhodnějšímu pochopení učiva pro žáka. Současně se tak sníží i časové ztráty při organizovaných exkurzích mimo školní areál na specializovaná pracoviště IZS. Provedený průzkum také prokázal, že účast externích pracovníků by uvítala naprostá většina oslovených respondentů.

- Průběžné opakování a přezkušování teoretických znalostí žáků během vyučování odborného praktického výcviku. Žák se ve škole během 1 roku připraví po teoretické stránce ke složení zkoušek řídičského oprávnění, ale samotnou zkoušku vykoná až o rok později. V případě samostudia postupně zapomíná naučenou látku.
- Navýšení vyučovacích hodin praktického výcviku při kombinaci přípravy na řídičské oprávnění dvou skupin (sk. B, C). Většina žáků nemá tolik zkušeností v ovladatelnosti vozidla menších rozměrů a hmotnosti, což se poté výrazně projevuje při jízdě s nákladním vozidlem, u kterého je ovladatelnost podstatně náročnější.
- Zavedení finanční spoluúčasti zákonných zástupců žáků na výuce dopravní výchovy, pro zvýšení motivace žáků v případě opakujícího se neprospěchu při ověřování znalostí, během zkušebních testů. Oproti komerčním subjektům – autoškolám, škola financuje žáky z vlastních prostředků a žák nemá z vlastní iniciativy zájem a snahu se seberealizovat, učit se nad rámec základních povinností. Konečné vědomosti o probíraném učivu se poté projevují před závěrečným testem pro získání řídičského oprávnění, kdy se žáci probranou látku učí na poslední chvíli.
- Návštěvy různých vzdělávacích programů. Doporučeným řešením by byl např. projekt pod názvem THE ACTION, který publikuje příběhy záchranářů, svědků, účastníků a obětí dopravních nehod a motivoval by žáky k hlubšímu zamyšlení nad problematikou dopravní výchovy.

5.3 Návrh praktické výuky dopravní výchovy na střední škole

Cíl výuky jsem zaměřil na osvojení obecných základů dopravy, negativ plynoucích z dopravy a osvojení významu a uplatnění udržitelné dopravy v životě člověka. Pro výuku byla vybrána metoda výkladu s podporou multimediální prezentace, doplněná krátkými dialogy mezi učitelem a žáky. Kombinace uvedených vyučovacích

metod s učební pomůckou v podobě multimediální prezentace byla zvolena zcela záměrně pro učitele „začátečníka“. Výklad lze při frontálním vyučování považovat za základní metodu pro předávání informací žákům, kterou by měl zvládnout od počátku své praxe každý učitel. Multimediální prezentace slouží učiteli při výuce jako osnova (pomocné vodítko) při výkladu, současně plní důležitou roli názorné pomůcky k přiblížení dané problematiky žákům. Dochází k pozitivní kombinaci sluchového a zrakového vnímání, což žákům usnadňuje zapamatování si prezentovaného učiva. Doplnění výuky o krátké dialogy mezi učitelem a žáky zpestřuje výklad učitele a napomáhá udržet pozornost žáků.

5.3.1 Multimediální prezentace

Různé přístupy dle specializace oborů vedou k rozdílným definování pojmu „multimediální“. Obecně lze podle mého názoru pro potřeby edukace považovat za multimediální informace v různých formách (mluvené slovo, psaný text, obrazové nebo grafické znázornění, audiovizuální ukázka, atd.), spojené v jednotný celek, který je vnímán minimálně dvěma informačními kanály, tedy smyslovými schopnostmi žáka. Souběžné působením na více smyslových receptorů umožňuje hlubší a trvalejší osvojení učiva tedy dosažení lepších výsledků výuky.

Pro prezentaci k výuce dopravní výchovy jsem zvolil standardní aplikaci PowerPoint z kancelářského softwarového balíčku Microsoft Office 2010. Jedná se o univerzální nástroj vhodný nejen na tvorbu prezentací pro výuku, ale též ukázkou různých produktů, služeb, událostí či jiných aktivit. Prezentace umožňuje vkládání a pestrou editaci textu pro zvýraznění podstatných informací, práci s obrázky, animacemi či videem. Tyto prvky lze využít ke zpestření výkladu učitele. Slouží také k názorným ukázkám, které přibližují teoretické informace praxi a umožňují tak žákům lepší vnímání předávaných informací.

V současnosti jsou v dopravní výchově na školách poměrně často používány různé prezentace zejména k osvojování pravidel silničního provozu, bezpečnosti dopravy či základů první pomoci při dopravní nehodě. Prezentace bývají zejména u starších žáků doplňovány videoukázkami, které citově působí na žáky. Jsou zařazovány konfrontace s obětmi dopravní nehody, jejími rodiči, členy integrovaného záchranného systému přítomnými při záchraně obětí nehody, atd. Citové působení je

zcela záměrné, aby si žáci lépe uvědomili rizika často neuváženého chování spojeného s následky dopravních nehod.

Přestože si uvědomuji význam bezpečnosti dopravy a mnohdy tragické dopady nehodovosti, což si vyžaduje zvýšenou pozornost v edukačním procesu, připravil jsem a zrealizoval výuku v jiné oblasti dopravy. Zabýval jsem se dopravou z obecného hlediska, jejími druhy a složkami, negativními dopady. Podrobněji byla výuka směřována na udržitelnost dopravy a její význam. Na základě zvoleného tématu jsem stanovil konkrétní cíle výuky:

- Definovat pojem doprava, popsat její druhy a složky (kognitivní cíl)
- Vysvětlit negativní dopady dopravy (kognitivní cíl)
- Popsat význam a uplatnění udržitelné dopravy v životě člověka (kognitivní cíl)
- Motivace k využívání udržitelných způsobů dopravy (afektivní cíl)

Stanovené cíle mi posloužily jako osnova při tvorbě PowerPointové prezentace, coby názorné didaktické pomůcky při vyučování. Důležité bylo také předem stanovit vlastní strukturu vyučovací jednotky (pro výuku byla předem určena vyučovací dvouhodina).

5.3.2 Autoevaluace učitele v dopravní výchově

Realizaci dopravní výchovy na střední odborné škole v rámci praktické části diplomové práce jsem směřoval k předání nových informací žákům v oblasti dopravní výchovy. Dále k ověření pedagogických předpokladů, kvality jeho přípravy a realizace výuky dopravní výchovy. Tyto předpoklady, průběh výuky, ale i obsah učiva byly plánovaně, systematicky a objektivně zhodnoceny v rámci autoevaluace učitele. Na základě výsledků autoevaluace je možné posoudit osobní předpoklady studenta pro povolání učitele. Současně zjištěné výsledky slouží jako ukazatel efektivity studia na vysoké škole.

Objektivní sebehodnocení (sebereflexi) kladů i záporů vlastní činnosti považuji za nejpřínosnější pro možnost dalšího rozvoje studenta a zkvalitňování jeho práce. Když člověk sám sebe dokáže vidět a uvědomí si své klady, ale i nedostatky, může efektivně usměrňovat své schopnosti a dovednosti, a také lépe plánovat a realizovat svoji práci.

Proto jsem při výuce dopravní výchovy využil audiovizuální záznam, na základě kterého jsem mohl zhodnotit roli učitele a průběh vlastní výuky. Při sebereflexi jsem vycházel nejen z videozáznamu z průběhu vyučování, ale také ze závěrů hospitace a vyplněných dotazníků od žáků.

V oblasti zvoleného tématu dopravní výchovy jsem dlouholetým praktikem s dostatkem zkušeností, které bylo možné zužitkovat například v diskusi se studenty v případě jejich dotazů. Přesto jsem věnoval přípravě prezentace zvýšenou pozornost. Multimediální prezentaci bylo nutné sestavit v souladu s didaktickými zásadami tak, aby výuka na téma doprava a udržitelná doprava byla pro žáky střední školy nejen srozumitelná a přínosná, ale také zajímavá. V rámci přípravy na vyučování jsem se seznámil s náplní Rámcových vzdělávacích programů pro střední odborné vzdělávání a Školním vzdělávacím programem školy, na které byla výuka dopravní výchovy naplánována. Rozsah vzdělávání v oblasti dopravy není v uvedených pedagogických dokumentech jasně definován. Současně bylo obtížné u žáků 3. ročníku střední školy předpokládat rozsah faktických znalostí v dané oblasti dopravní výchovy.

Příprava výuky tedy probíhala s vědomím rizika, že žáci již budou připravený obsah výuky znát, nebo naopak bude učivo pro žáky zcela neznámé a složité. Oba případy by patrně vedly k nezájmu žáků o výuku, která by byla bezpředmětná. Udržení pozornosti žáků s efektivním dosažením cíle výuky by bylo velmi náročné. Tento negativní scénář naštěstí nenastal. Podle atmosféry ve třídě, reakcí žáků, závěrečného testu k upevnění nových poznatků i následně vyplněných dotazníků lze usoudit, že po odborné stránce byla výuka zajímavá, přiměřená věku a obecným znalostem žáků i přínosná pro rozšíření jejich obecných vědomostí.

Součástí přípravy bylo také zjištění dostupného technického vybavení ve třídě, kde měla být výuka realizována. Z hmotných didaktických prostředků bylo nutné vzhledem k použité počítačové prezentaci zajistit počítač, projektor a promítací plátno. Určená třída pro výuku dopravní výchovy byla těmito prostředky vybavena. V přípravě bylo podceněno ověření softwarového vybavení počítače v učebně. Až bezprostředně před výukou jsem zjistil, že ve školním počítači nelze přehrát připravené video zpracované v prezentaci. Jelikož jsem ovšem na takovéto situace v rámci profese připraven, operativně jsem využil osobního notebooku, na kterém bylo možné spustit kompletní prezentaci i s motivačním videem.

I přes nedostatky ve využití prostředků pro udržení pozornosti a malé spektrum použitých vyučovacích metod v průběhu osvojování nového učiva, lze říci, že žáci věnovali výuce po celou dobu dostatečnou pozornost. Neobjevovaly se rušivé elementy, kdy by žáci z nezájmu o výuku například diskutovali mezi sebou, případně se věnovali jiným zájmům v podobě mobilních telefonů, časopisů, atd. Atmosféru ve třídě lze hodnotit jako pozitivní pracovní atmosféru, spíše směřující k demokratické a přátelské rovině. I přesto je pro další výuku vhodné respektovat doporučení na zařazení samostatné nebo skupinové práce žáků k danému tématu, aby byla zvýšena zajímavost vyučování a zájem žáků o probíranou látku. Konkrétně při výuce dopravní výchovy se zaměřením na její udržitelnost by jednotliví žáci, nebo skupiny mohly například v mapě města navrhovat vhodné vedení tras různých druhů dopravy na základě učitelem prezentovaných teoretických informací.

Vzhledem k významu dopravy a rozsahu její problematiky by dopravní výchova nejen na základních, ale také středních školách měla mít pravidelné místo s hodinovou dotací alespoň 1 vyučovací hodina týdně. Dopravní výchova na školách by nadále měla efektivně přispívat k vyšší bezpečnosti silničního provozu s cílem snižovat nehodovost na komunikacích. Tedy snižovat ztráty na životech, újmu na zdraví a hmotné škody. Současně by se žáci, zejména na středních školách, měli důsledně seznámit s dalšími negativními dopady dopravy, například v environmentální oblasti a osvojit si návyky směřující k podpoře udržitelné dopravy, jako je využívání chůze, jízdního kola, prostředků hromadné dopravy osob a jejich vhodná kombinace s individuální automobilovou dopravou.

Pro tyto účely byla navržena učební pomůcka v podobě multimediální prezentace na dané téma dopravní výchovy. Samozřejmě by bylo možné dle celkové hodinové dotace učební pomůcku pro výuku dopravní výchovy (udržitelné dopravy) dále rozpracovat do větších podrobností. Doplnit více praktických ukázek a navrhnout vhodné příklady, modelové situace a projekty na dané téma, které by mohli žáci prakticky řešit.

I když navýšení hodinové dotace na dopravní výchovu na školách může být s ohledem na široký záběr vzdělávání problém, je možné hledat jiné cesty ke zvýšení povědomí dětí o negativních dopadech dopravy, a jak tyto dopady snižovat. Významnou roli hraje i v tomto směru rodina, kdy bohužel nejsou ojedinělé případy, že už od mateřské školy

je dítě relativně na krátkou vzdálenost dopravováno autem. Rodiče by měli zvažovat a omezovat každodenní používání osobního automobilu a dávat dětem vhodné příklady využíváním jiných dopravních prostředků. Také by mohly být například lépe využito potenciálu dětských dopravních hřišť. V mnohých městech jsou, ale většinou fungují jen pár hodin denně po dobu vyučování. Obdobně jako jiná hřiště pro děti, by bylo účelné tato hřiště otevřít v odpoledních hodinách veřejnosti, aby je mohli rodiče s dětmi využívat.

Závěry

Vše, co je v této práci uvedeno, tvoří soubor teoretických a praktických zkušeností v oblasti dopravní nehodovosti mládeže a řešení jejího snížení. Pro bezpečný pohyb všech účastníků v provozu na pozemních komunikacích je dle mého úsudku třeba, aby všichni, kdo se tohoto provozu účastní, byli dostatečně připraveni.

Velmi důležitým předpokladem zlepšení situace v chování účastníků provozu na pozemních komunikacích je dokonalá a zejména systematická dopravní výchova již od nejtělejšího věku. Jednou ze složek celkového výchovného systému dětí a mládeže je výchova mládeže k dopravní kázni. Proto je také nutnost pro tuto výchovu vyčlenit samostatný předmět do učebního plánu, popřípadě i doplnit mimoškolní zájmovou činností.

Současná úroveň znalostí a dovedností žáků základních škol je v oblasti výuky dopravní výchovy velice rozdílná. Často je spoléháno na uvědomění učitelů a na jejich dobrou vůli zařazovat do výuky svých předmětů dopravní výchovu. Je sice pravdou, že se poměrně výrazně v této oblasti angažují i mnohé instituce, například: BESIP, Policie ČR, Městská policie, Centrum dopravního výzkumu, Český červený kříž a řada dalších institucí, ale je i skutečností, že systematická a účinná dopravní výchova může být pouze ta, která bude realizována v rámci povinné školní docházky s odborně připravenými učiteli.

V předkládané práci bylo snahou shrnout a konkretizovat srozumitelnou formou problematiku dopravní výchovy a poukázat na její rozsáhlost a složitost. Hlavním cílem této diplomové práce bylo provést průzkum v problematice aplikace dopravní výchovy v edukaci odborných předmětů mezi žáky střední školy, kteří ještě nejsou aktivními řidiči v silničním provozu a do budoucna se chystají získat řidičské oprávnění.

Cílem této práce bylo také získat základní informace o dopravní nehodovosti mládeže, zhodnocení a vyjádření celkového počtu dopravních nehod, hlavních příčin a podílu dětí a mládeže na dopravní nehodovosti.

Dopravní výchova, jako jeden z aspektů snížení nehodovosti, byla a i nadále musí být spojována s problémem řešení negativních dopadů motorizace na společnost a vedle ekologických projevů především s trvalým snižováním tolik závažné dopravní nekázně a nehodovosti.

V závěrečné části práce byly potvrzeny všechny hypotézy, z kterých se zjistilo, že většina dotazovaných žáků se setkala s dopravní nehodou. Celkové vědomosti žáků z pravidel silničního provozu jsou všeobecně na dobré úrovni, avšak vědomosti žáků, kteří se zúčastnili výuky dopravní výchovy, jsou na vyšší úrovni a převyšují znalosti ostatních žáků.

Provedenou analýzou, za využití kvantitativních a komparativních metod, bylo zodpovězeno na stanovené otázky týkající se rozsahu a počtu odborných předmětů studijních a učebních oborů, ve kterých je dopravní výchova aplikována. Přitom byly zjištěny určité rozdíly v porovnání mezi zkoumanou střední odbornou školou v Brně a v Ostravě a poukázáno na odlišnosti v prováděné výuce.

Mezi výrazný rozdíl lze např. uvést větší počet vyučovacích předmětů v Brně v poměru 5:1. Dále byl proveden rozbor výukových osnov odborných předmětů, zabývajících se edukací v dopravě, s cílem zjistit, v jaké kvalitě jsou žáci pro danou problematiku po teoretické stránce vzdělávání. Průzkum zkoumaného vzorku na vybrané škole ukázal, že dopravní výchova v tomto školním zařízení je na velmi vysoké úrovni. Z objektivního hlediska jsou žáci lépe připravováni po stránce teoretické než po stránce praktické.

Ve srovnání s běžnými uchazeči v autoškole mají dobrý předpoklad pro získání budoucího řidičského oprávnění, chybí jim však širší rozhled týkající se možných rizik spojených se skutečným provozem na silnicích. Dalším bodem bylo prověření, jakým způsobem je dopravní výchova přizpůsobena aktuálním změnám v legislativě a zda žáci vnímají dopravní výchovu za důležitou součást svého života a budoucího vzdělávání. Na základě realizovaného průzkumu bylo zjištěno, že žáci se v podstatné většině o změnách v legislativě dozvídají přímo od učitele a prostřednictvím médií. Dopravní výchova je ze strany žáků vnímána jako důležitá součást pro jejich budoucí život. Rozdíly mezi učebními a studijními obory byly zjištěny především u přístupu v zájmu o samostudium, kdy žáci učebního oboru vzdělávání v problematice dopravní výchovy

věnují podstatně méně času oproti žákům studijního oboru. Opačně je tomu však v případě, kdy výuka dopravní výchovy je pro žáky učebního oboru zajímavější oproti žákům studijního oboru. Větší důraz jsem kladl hlavně výzkumnému šetření na střední odborné škole v Brně.

Má-li dnešní společnost připravit děti a mládež pro život, musí je zejména naučit, jak si život zachovat. Touto cestou bych chtěl apelovat na celou pedagogickou veřejnost, aby chápala dopravní výchovu jako neoddělitelnou a plnoprávnou součást všeobecného vzdělávání a jako systematický proces, který vyžaduje odborný přístup a vstřícný vztah. Své zkušenosti aby dále předávali svým žákům a tito dopravní výchovu vnímali za nezbytné pravidlo pro zlepšení jejich chování v silničním provozu a zachování povědomí ke své zodpovědnosti, při řešení mnohdy krizových situací. Dopravní výchova by se měla stát přirozenou součástí vzdělávacího procesu každého člověka, neboť je a v budoucnu bude nepostradatelná pro další vývoj současné populace, rozvoje ekonomiky, přístupu k životnímu prostředí, ale především k upevňování a dodržování stanovených pravidel, důležitých pro snížení nehodovosti a s tím spojené bezpečnosti vedoucí k omezení újmy na zdraví, obětech na životech a majetkových škodách.

Jak ukázala tato diplomová práce, a dovolím si uvést, že velký přínos na tom má můj výzkum na základních a středních školách, dopravní výchova je stále opomíjenou ve školství v České republice. Právě moje zkušenosti z praxe a poznatky z odborné literatury mi pomohly vytvořit takové výzkumné podmínky, jejich prostřednictvím jsem dosáhl dalších zjištění, jež problematiku dopravní výchova v rámci vzdělávání dětí a mládeže v České republice doplňují.

Na úplný závěr si neodpustím vyslovit přání, abych své praktické a odborné zkušenosti a znalosti z dopravní problematiky mohl v budoucnu uplatnit ve školství a dále je předávat žákům, v řádném předmětu Dopravní výchova. Moc rád bych alespoň trochu přispěl ke snížení nevědomosti, agresivity a netolerance v silničním provozu.

Souhrn

Předkládaná diplomové práce se věnovala stále aktuální a důležité problematice dopravní výchovy jako předmětu, který by měl být vyučován na všech základních a středních školách po celé České republice. Vzhledem k mým dlouholetým zkušenostem (pracuji u Vojenské policie na pozici učitele autoškoly, řidičského instruktora a jsem zároveň zkušebním komisařem pro oblast získávání řidičského oprávnění) si uvědomuji, jak je důležité mít poznatky související s praktickým uplatněním řidičských a odborných návyků. A proto by se mělo s dopravní výchovou začít co nejdříve, již v mateřských školách, nejspíše na prvním stupni základních škol.

Cílem diplomové práce bylo zjistit, jakým způsobem, v jaké formě a časové dotaci jsou poznatky dopravní výchovy aplikovány jak na základní, tak na střední škole, resp. na jedné z vybraných základních a středních škol. Dále na jaké odborné úrovni, jakým způsobem, v jakém rozsahu a v kterých odborných předmětech se v současné době aplikuje dopravní výchova v rámci učiva na vybrané střední odborné škole se zaměřením na problematiku dopravy v České republice a zda je prováděná výuka efektivní v návaznosti na současnou, stále se vyvíjející legislativu a přípravu na začlenění do dopravního provozu v aktuální době.

První část diplomové práce se věnovala přehledu teoretických poznatků. Zde jsem začlenil důležité informace týkající se pojetí dopravní výchovy v systému základního a středního školství. Zatímco na základních školách je v určité míře dopravní výchova probírána (ne vždy však v samostatném předmětu, někdy jako součást jiných předmětů), na středních školách je situace o to tristnější. Zaměřil jsem se i na definici dětského dopravního hřiště, kde se mohou malé i větší děti naučit reagovat na situace na silnicích, vyzkoušet si různé situace, s nimiž se mohou setkat jako chodci či jako cyklisté.

Výzkumné šetření probíhalo na dvou základních školách, a to na střední škole s automobilním zaměřením, a pak na jedné ze základních škol v Brně, kde si plní povinnou školní docházku děti od 6 do 15 let. Pro všechny respondenty byl vytvořen vlastní polostandardizovaný dotazník, především s uzavřenými otázkami. Bylo zjištěno, že vědomosti těch žáků, kteří se zúčastnili výuky dopravní výchovy, z pravidel

silničního provozu, jsou všeobecně na vyšší úrovni a převyšují znalosti ostatních žáků. Větší důraz jsem však kladl na výzkumné šetření na odborné střední škole v Brně. Zde jsem došel k poznání, že žáci se v podstatné většině o změnách v legislativě dozvídají přímo od učitele a prostřednictvím médií. Dopravní výchova je ze strany žáků vnímána jako důležitá součást pro jejich budoucí život.

Summary

The presented thesis deals with the current and important issues of traffic education as a subject that should be taught at all primary and secondary schools throughout the Czech Republic. Given my many years of experience (working as a driving school teacher, driving instructor at the Military Police and also being a driving license examiner), I realize how important it is to have knowledge related to the practical application of driving and professional habits. Therefore, traffic education should be as soon as possible, already in nursery schools, at the latest at the first stage of primary schools.

The aim of the thesis was to find out how, in what form and time grant, the knowledge of traffic education is applied to both primary and secondary schools in Brno, respectively at one of the selected primary and secondary schools. Furthermore, at what professional level, how, to what extent and in which professional subjects the traffic education is currently applied within the curriculum at a selected secondary vocational school with a focus on transport issues in the Czech Republic and whether the instruction is effective in relation to the current, constantly evolving legislation and preparation for inclusion in traffic at the current time.

The first part of the thesis is devoted to an overview of theoretical knowledge. Here I have included important information concerning the concept of traffic education in the system of primary and secondary education. While at elementary schools traffic education is discussed to a certain extent (but not always in a separate subject, sometimes as part of other subjects), the situation in secondary schools is even worse. I also focused on the definition of a children's traffic playground, where young and old children can learn to respond to road situations, experience different situations they may encounter as pedestrians or cyclists.

The research was conducted at two primary schools, namely at a high school with a focus on automotive, and then at one of the elementary schools in Brno, where children aged 6 to 15 are required to attend compulsory schooling. A semi-standardized questionnaire was created for all respondents, especially with closed questions. Pupils' knowledge of road traffic rules has been found to be generally good, but the knowledge

of pupils who have been trained in traffic education is at a higher level and exceeds that of other pupils. However, I put more emphasis on research at a vocational secondary school in Brno. Here I came to the realization that the pupils, in the vast majority, learn about changes in legislation directly from the teacher and through the media. Traffic education is seen by pupils as an important part of their future life.

Referenční seznam

- Český červený kříž (2016). Dětské dopravní hřiště pro veřejnost 28. 9. 2016. *Český červený kříž: Oblastní spolek Kroměříž*. Retrieved 20. 09. 2018 from the World Wide Web: <http://www.cervenyrizkm.cz/2016/09/detske-dopravni-hriste-pro-verejnost-28-9-2016/>.
- Děcký, J. (2013). *Doprava a systémy dopravní výchovy 2*. Brno: Masarykova univerzita.
- Dopravníalarm.cz (c2018). Dopravní výchova v zahraničí. *Dopravníalarm.cz*. Retrieved 1. 10. 2018 from the World Wide Web: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/dopravni-vychova-v-zahranici.pdf>.
- Filler, V., & Motýl, J. (2018). *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: Grada Publishing.
- Gillham, B., & Thomson, J. A. et al. (2005). *Child Safety: Problem and Prevention from Pre-School to Adolescence*. London: Routledge.
- Grecmanová, H., Holoušová, D., Urbanovská, E., & Bůžek, A. (2003). *Obecná pedagogika II*. Dotisk. Olomouc: Hanex.
- Hájek B., & Harmach, J. et al. (2004). *Děti, vedoucí, volný čas*. Praha: IDM MŠMT.
- Havlík, K. (2005). *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál.
- Heinrichová, J. (2006). *Bezpečná cesta do školy: projekt pro dopravní výchovu dětí*. Brno: Centrum dopravního výzkumu.
- iBesip.cz (2018a). I. stupeň ZŠ. *Besip*. Retrieved 1. 10. 2018 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Zaci-zakladnich-skol/I-stupen-ZS>.
- iBesip.cz (2018b). II. stupeň ZŠ. *Besip*. Retrieved 1. 10. 2018 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Zaci-zakladnich-skol/II-Stupen-ZS>.
- iBesip.cz (2018c). Žáci základních škol. *Besip*. Retrieved 1. 10. 2018 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Zaci-zakladnich-skol>.
- iBesip.cz (2018d). Kdo jsme. *Besip*. Retrieved 20. 09. 2018 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>.
- iBesip.cz (2018e). Historie BESIP. *Besip*. Retrieved 20. 09. 2018 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/Historie-BESIP>.

- iBesip.cz (2018f). Důvody používání autosedaček. *Besip*. Retrieved 20. 09. 2018 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Cestujeme-autem/Deti-v-aute/Detske-autosedacky/Duvody-pouzivani-autosedacek>.
- iBesip.cz (2018g). Přecházení vozovky. *Besip*. Retrieved 20. 09. 2018 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Pesky/Prechazeni-vozovky>.
- iBesip.cz (2018h). Bezpečně do školy. *Besip*. Retrieved 20. 09. 2018 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Pesky/Cesta-do-skoly/Bezpecne-do-skoly>.
- iBesip.cz (2018i). Dětská dopravní hřiště. *Besip*. Retrieved 20. 09. 2018 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Detska-dopravni-hriste>.
- Interní materiály střední školy v Brně.
- Interní materiály základní školy v Brně.
- Johnová, J., Lukešová, P., & Šmíd, P. (2008). *Bezpečné cesty do školy: projekt pro školy, děti a rodiče. Metodická příručka*. Praha: Oživení.
- Límová, L. (2006). *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum.
- Lisá, Z.(2011). *Agresivita na silnicích, aneb Proč se za volantem chováme jinak?* Praha: Wolters Kluwer ČR.
- Lišková, J.(2005). *Kolo a děti: vybavení, výuka jízdy, tipy na výlety*. Praha: Grada Publishing.
- Myslitel.cz (2018). Reflexní vesta jako nutnost. *Myslitel.cz*. Retrieved 25. 09. 2018 from the World Wide Web: <http://myslitel.cz/reflexni-vesta-jako-nutnost/>.
- Novák, J. (2014a). Řízení a bezpečnost. *Periodica Academica*, 9(1), 56-63.
- Novák, J. (2014b). Některé faktory výchovy a vzdělávání v oblasti krizového řízení a ochrany obyvatelstva. *Workshop „Zkvalitnění systému vzdělávání a výzkumu v oblasti ochrany obyvatelstva“*. Retrieved 2. 3. 2019 from the World Wide Web: http://www.krizrizflkr-utb.cz/images/prednasky/27032014/020_Novk_Jaromr_Nkter_faktory_vchovy_a_vzdlvn_v_oblasti_krizovho_zen_a_ochrany_obyvatelstva.pdf.
- Odvody, Z. (2015). *Dopravní výchova pro 1. stupeň ZŠ*. Sokolov: MAS Sokolovsko.

- Olšan, M., & Konečný, M. (2008). *Bezpečí dítěte v dopravě v dopravě: pomocník a rádce rodičům*. Praha: Ministerstvo dopravy. Retrieved 30. 09. 2018 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/soubory/dopravni-vychova/zs/bezpeci-ditete-v-doprave-bezwebu-zamceny.pdf>.
- Plucková, I. et al. (2016). *Jak se zachovat, když...: pro 2. stupeň ZŠ vztahující se k osvojování účelného chování při mimořádných událostech a při ohrožení v každodenních rizikových situacích*. Brno: Nová škola.
- Reichert, J., & Krejčíř, J. (2006). *Jak dokonale zvládnout inline bruslení*. Praha: Grada Publishing.
- Řehulka, E. et al. (2009). *Škola a zdraví pro 21. století, 2009: aktuální otázky výchovy ke zdraví*. Brno: Masarykova univerzita.
- Skládaný, P. (2012). *Jak pomoci rozvoji cyklistické dopravy v České republice? Cyklodoprava.cz*. Retrieved 30. 09. 2018 from the World Wide Web: <https://www.cyklodoprava.cz/jak-pomoci-rozvoji-cyklisticke-dopravy-v-ceske-republice/>.
- Stojan, M. (2008). *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: Pedagogická fakulta MU.
- Stojan, M. et al. (2007). *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Masarykova univerzita.
- Stojan, M. et al. (2009). *Aktuální otázky dopravní výchovy*. Brno: Masarykova univerzita.
- Šucha, M. et al. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing.
- Vaculčík, D. (2003). *Cyklistické přilby a jejich použití. Opavou na kole*. Retrieved 30. 09. 2018 from the World Wide Web: http://www.opavounakole.info/opava/cyklisticke_prilby_pouziti1.htm.
- Vokáč, P. (2016). *Školský zákon: zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání*. 6. přeprac. vyd. Třinec: Resk.
- Votruba, J. (2001). *Dopravní výchova v rodině: Několik rad rodičům k přípravě dětí na bezpečnou chůzi a jízdu v provozu*. Praha: Fortuna.
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

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

Zormanová, L. (2017). *Didaktika dospělých*. Praha: Grada Publishing.

Přílohy

Příloha č. 1: Dotazník pro studenty střední školy

1. Pohlaví a věk:
2. Studijní obor a ročník:
3. Vlastním řidičské oprávnění pro skupiny:
4. Uved' podle škálové stupnice, jak je výuka dopravní výchovy na škole pro Tebe zajímavá:
 - a) velice mě zajímá
 - b) zajímá mě
 - c) je mi to jedno
 - d) nebaví mě e)nezajímá mě
5. Vědomosti získané při dopravní výchově ve škole mají vliv na mé chování v silničním provozu:
 - a) ne, nejsou pro mě důležité
 - b) ano, řídím se jimi
 - c) řídím se vlastními pravidly
6. Upřednostňuji spíše výuku dopravní výchovy po stránce:
 - a) praktické
 - b) teoretické
 - c) nerozlišuji
7. Věnuji se problematice silničního provozu i ve svém volnu:
 - a) ano
 - b) ne
8. Předmět Řízení provozu motorových vozidel považuji za důležitý pouze za účelem získání řidičského oprávnění:
 - a) souhlasím
 - b) nesouhlasím
9. O změnách v právní legislativě se dozvídám: (můžeš označit více odpovědí)
 - a) prostřednictvím médií
 - b) od učitele
 - c) z odborné literatury

- d) od spolužáka
- e) jiným způsobem (uved' jakým)

.....

10. Domníváš se, že má vaše škola dostatek pomůcek a literatury pro dopravní výchovu?

- a) ano
- b) ne

11. Uvítal/a bys při výuce účast externího odborného pracovníka z řad IZS (hasiče, policistu, záchranáře)

- a) ano
- b) ne