

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
PEDAGOGICKÁ FAKULTA**

Katedra pedagogiky s celoškolskou působností

**JARMILA REHÁKOVÁ
V. ročník – kombinované studium**

Obor: pedagogika – sociální práce

**NEHODOVOST DĚTÍ JAKO SOCIÁLNÍ A PEDAGOGICKÝ
PROBLÉM**

Diplomová práce

Vedoucí práce: Doc. PhDr. Libuše Podlahová, Dr.

Olomouc 2009

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a použila jen
prameny uvedené v seznamu literatury.

Olomouc 2009

.....

podpis

Děkuji paní Doc. PhDr. Libuši Podlahové, Dr. za velmi užitečnou metodickou pomoc a za cenné rady, které pro mě byly velkým přínosem při zpracování diplomové práce.

Dále bych chtěla poděkovat všem, kteří jakkoli přispěli k úspěšnému dokončení této práce.

Olomouc 2009

.....

podpis

OBSAH	STRANA
Úvod	4
Teoretická část	
1. Problematika současné dopravy	6
1.1 Dopravní nehodovost jako pedagogický a sociální problém	8
1.2 Příčiny dětských úrazů	9
1.3 Statistika dopravních nehod	11
2. Vývojové zvláštnosti orientace a reagování dětí a mládeže	11
2.1 Předškolní věk	12
2.2 Děti ve věku 6 – 9 let	13
2.3 Děti ve věku 10 – 12 let	13
3. Výchova	14
3.1 Složky výchovy	14
3.2 Dopravní výchova a její místo ve složkách výchovy	15
3.3 Základní cíle dopravní výchovy	17
3.4 Věkové členění a stěžejní zaměření	18
3.5 Obsahové členění	19
4. Konkretizace cílů výuky, výchovy a praktického výcviku	19
4.1 Dopravní výchova dětí předškolního věku	19
4.2 Dopravní výchova dětí 6 – 9 let	23
4.3 Dopravní výchova ve věku 10 – 12 let	26
5. Dopravní výchova v rodině	30
5.1 Rodiče dětí předškolního věku	31
5.2 Rodiče dětí ve věku 6 – 9 let	32
5.3 Rodiče dětí ve věku 10 – 12 let	32
6. Dopravní výchova v rámci vzdělávacího programu pro ZŠ	34
6.1 Kompetence žáků	34
6.2 Zařazení prvků dopravní výchovy do vzdělávacích oblastí	37
7. Příprava učitelů pro dopravní výchovu na školách 1. a 2. stupně	42
8. BESIP	44
9. Nadace Malina	49
10. Výchovně vzdělávací programy a kampaně	50
10.1 Bezpečná cesta do školy	50
10.2 Program pro začínající cyklisty	51
10.3 Dopravní soutěž mladých cyklistů	52
10.4 Ajaxův zápisník	52
10.5 ALARM	53
10.6 Pásovec	54
10.7 Výcvik na dětských dopravních hřištích	54
10.8 The Action	55
Výzkumná část	
11. Cíl výzkumu a použité metody	56
12. Zkoumaný soubor a prostředky průzkumu	56
13. Výsledky průzkumu	58
14. Informační rozhovor s vyučujícími jednotlivých tříd	78
Závěr	80
Literatura a prameny	81
Přílohy	84

ÚVOD

Konec 20. století a začátek 21. století se vyznačuje nebývalým rozvojem techniky. Umožňuje člověku pronikat stále hlouběji téměř do všech životních procesů, zkoumat jejich podstatu, ovlivňovat jejich průběh a zlepšovat tak kvalitu života. Lékaři umí napravovat stále složitější zdravotní problémy, mezi které však stále častěji patří úrazy vzniklé paradoxně zásluhou rozvíjející se techniky. V uspěchaném světě se člověk dostává stále častěji do rizikových situací, ohrožení jsou nejen dospělí, ale stále častěji děti.

A jednou z nejkrizovějších oblastí z pohledu bezpečného života naší nejmladší generace jsou situace vznikající v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích. Kvalita a množství silnic zdaleka neodpovídá počtu používaných dopravních prostředků a zodpovědnosti řidičů a ostatních účastníků dopravy. Není dne, aby nedošlo k dopravní nehodě s tragickými následky na životě a na zdraví lidí.

Každý občan motoristicky vyspělého státu by měl získat základní informace o současném světě dopravy co nejdříve. Děti jsou zprvu chodci, potom cyklisty – tedy patří do kategorií nejohroženějších účastníků. Sami bez doprovodu dospělé osoby se po komunikacích pohybují většinou až jako žáci prvního stupně základní školy. Získání nezbytných znalostí, dovedností a návyků bezpečného chování v silničním provozu tak logicky spadá do tohoto věkového období. Na základní postoje získané v rodině a mateřské škole musí navázat systematická výuka a výchova v základní škole. Chodec ani cyklista sice žádné osvědčení pro pohyb na komunikacích mít nemusí, ale to jej nezabavuje povinnosti dodržovat základní pravidla. Ze zákona jsou rovnocennými účastníky silničního provozu řidičům motorových vozidel. Ale mnohem zranitelnější.

Dopravní výchova je součástí našeho vzdělávacího systému již mnoho let. Byla vydaná celá řada metodických i výukových materiálů, např. „Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte, „Implementace dopravní výchovy do ŠVP na ZŠ pro 1. i 2. stupeň, „Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ, „Dopravní výchova 1 – Chodec“ a „Dopravní výchova 2 - Cyklista“, Tématický plán dopravní výchovy pro 4. ročník ZŠ a další, které jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Dále jsou to různé pracovní sešity s tematikou dopravní výchovy. Pracovní sešity „Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník ZŠ“, „Dopravní

výchova pro 3. a 4. ročník ZŠ“, „Neboj se silnice“, „Provoz není násobilka“. Avšak i přesto je dopravní nehodovost dětí značně vysoká.

Jako každodenní účastník silničního provozu jsem svědkem nesprávného chování ze strany dětí. Často se setkávám s neukázněností, ale především s neznalostí základních dopravních předpisů. Děti se na ulici chovají nedisciplinovaně. Možná je to důsledek stále volnější výchovy v rodině. Nemají často žádné povinnosti, nemusí dodržovat pravidla v chování a jednání. O tom, jak se mají děti pohybovat na ulici, by se měly dozvědět od rodičů, ale často tomu tak není. První informace spíše získávají od učitelek mateřských škol a dále v 1. třídě základní školy.

Otázkou je, jakým nejvhodnějším způsobem získávat kvalitní úroveň vědomostí a dovedností. Správnému pohybu v dopravním prostředí se dítě nenaučí ve školní lavici ani při jízdě v autě, kde je jen pasivním účastníkem silničního provozu.

Kvalitní forma dopravní výchovy v předškolním a školním věku tedy hraje klíčovou roli v pozdějším chování všech účastníků silničního provozu.

TEORETICKÁ ČÁST

1. PROBLEMATIKA SOUČASNÉ DOPRAVY

Dnešní přetechnizovaná doba s sebou přináší řadu změn, které se bezprostředně dotýkají každého z nás, našeho zdraví, našich životů. Jednou z problematických oblastí z pohledu široké veřejnosti se stává silniční doprava a její negativní změny v dynamice a v hustotě provozu, ve stále agresivnějším a bezohlednějším jednání a chování účastníků. Tyto změny se neudály ze dne na den, postupovaly pomalu, ale jsou tu a způsobují nám ze všech možných hledisek mnoho problémů.

Doprava jako společenský jev je důležitým faktorem existence, prosperity a komfortu jednotlivce i společnosti jako celku. Zároveň je však v důsledku svých vlivů na životní podmínky negativním faktorem udržitelnosti fyzického a psychického zdraví člověka a zásadním potenciálním nebezpečím pro zdraví v jeho další budoucnosti.¹

Tam, kde dříve nejezdilo vůbec nic, dnes každou chvíli projede vozidlo. Tam, kde dříve projelo pár vozidel, se dnes provoz nezastaví. Tam, kde kralovaly staré škodovky se svojí maximální rychlostí 100 km/h, se řítí jeden automobil za druhým. To vše se dalo očekávat, ale přesto nás tento problém po několika letech trochu zaskočil. Mnohde mají silnice nevyhovující parametry, kvalitu povrchu i rozměry. Jsou problémy s přípravou nových řidičů i s adaptací již zkušených řidičů na po všech stránkách rozvíjející se dopravu.

Podle dostupných statistik bylo v České republice v roce 1993 evidováno 2,6 miliónu osobních automobilů. Do roku 2006 se jejich počet téměř zdvojnásobil. K těmto číslům je třeba přičíst ještě počet nákladních automobilů, tahačů, autobusů, mikrobuseů a motocyklů. To vše se zákonitě musí na současných komunikacích projevit. Zvláště proto, že infrastruktura silniční dopravy zůstává téměř stejná.

¹ STOJAN, M. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: MU 2007, str. 6-8.

Počty motorových vozidel v ČR

Motorová vozidla					
	2000	2003	2004	2005	2006
Osobní automobily vč. dodávkových	3 438 870	3 706 012	3 815 547	3 958 708	4 108 610
Nákladní automobily	275 617	340 094	371 437	415 101	468 282
Silniční tahače nákladní	22 669	25 652	24 769	24 060	22 622
Návěsy nákladní	22 780	27 654	28 573	29 087	44 974
Přívěsy nákladní	104 073	140 187	153 828	170 111	189 786
Autobusy a mikrobusy	18 259	20 627	19 948	20 134	20 331
Motocykly	748 140	751 634	756 559	794 000	822 703

Rozvoj infrastruktury v ČR

Infrastruktura silniční dopravy (km)						
	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Délka silnic a dálnic celkem	55 410	55 447	55 500	55 510	55 585	55 584
z toho evropská silniční sít' typu E	2 596	2 599	2 601	2 601	2 599	2 595
Dálnice v provozu	501	518	546	564	633	657
Rychlostní komunikace	299	320	336	322	331	354
Silnice	54 909	54 929	54 953	54 945	54 952	54 927
v tom silnice I. třídy	6 031	6 121	6 156	6 154	6 174	6 191
silnice II. třídy	14 688	14 667	14 669	14 668	14 660	14 632
silnice III. třídy	34 190	34 141	34 128	34 124	34 118	34 104
Místní komunikace	72 300	72 927	72 927	72 927	72 927	72 927

1.1 Dopravní nehodovost jako pedagogický a sociální problém

Dopravní nehoda je nežádoucí závažný průvodní jev dopravy, způsobující sociální, zdravotní, ekonomické a etické škody, v části případů nenahraditelné. Jejich původ pochází většinou z náhodné kombinace rizikových faktorů, především z chybných rozhodnutí a nebo vinou nežádoucího momentálního chování lidského činitele.

Dopravní nehody a podíl dětí a mládeže na jejich následcích je závažným negativním jevem. Každá dopravní nehoda, při níž je nějakým způsobem postiženo dítě, je daleko tragičtější než nehoda dospělého.

Dopravní nehody dětí tvoří určitou uzavřenou skupinu v celém souboru dopravní nehodovosti. Jsou bohužel i nejčastější příčinou dětských úrazových úmrtí.

Za této situace je nutno podporovat všechny formy aktivit v oblasti prevence, ať už se jedná o změny v legislativním opatření prosazující povinné používání prvků pasivní ochrany, změny dopravního prostředí, dlouhodobé i jednorázové programy vyhlášené na podporu rozvoje bezpečnosti v silničním prostředí. Z dalších možností je to dopravní výchova směřující nejenom k získání teoretických a praktických znalostí, ale dopravní výchova jež u dětí formuje pocit odpovědnosti nejen za svou bezpečnost, ale i za bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu.²

Děti a mládež jako věková kategorie účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích jsou velmi rizikovou skupinou, neboť nemají potřebné vědomosti, dovednosti a zkušenosti. Jejich pozorovací schopnosti nejsou doposud zcela vyvinuty, neumějí se soustředit, riskují a podceňují nebezpečí. Mezi typické konfliktní situace v silničním provozu způsobené dětmi a mládeží patří zejména hra, sportování a nebezpečné chování v blízkosti vozovky, vyběhnutí mezi zaparkovanými vozidly, chůze po nesprávné straně vozovky, dále přecházení mimo vyznačený přechod a nedodržování pravidel silničního provozu při jízdě na kole.³

Příprava dětí na to, aby se uměly ve sféře současné dopravy správně orientovat, aby znaly pravidla a získaly potřebné dovednosti, návyky a základy taktiky pohybu v silničním provozu nejenom z hlediska jejich současných potřeb (chodec, cyklista, popř. řidič malého motocyklu), ale i z hlediska jejich

²Dostupné:http://www.ucitelskenoviny.cz/obsah_clanku.php?vydani=2324&rok=05&odkaz=prevence.htm

³ BESIP, *Policie a dopravní výchova*, Praha: Fortuna, 2001, str. 7-11.

perspektivní účasti v silničním provozu (skoro všechny budou za pár let řidiči motorového vozidla). To je nejenom úkolem školy a učitelů, ale i rodiny a celé společnosti.

1.2 Příčiny dětských úrazů

Původ dětských úrazů, zejména úrazů vzniklých v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, podobně jako úrazů dospělých tkví jednak ve vnější situaci, za niž k úrazu došlo, tedy v rizikovosti samotné činnosti (přecházení vozovky, na červenou, jízda na kole bez držení), jednak v psychologických vlastnostech jedince v širším slova smyslu. Budeme-li uvažovat o příčinách vzniku dětských úrazů v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích a výchově k jejich prevenci, musíme mít na paměti obě uvedené složky a zároveň i to, že v konkrétním případě nehodového děje (úrazu) působí současně ve vzájemné shodě.

Děti jsou mimořádně ohroženou skupinou, neboť se stávají účastníky dopravy v době, kdy jejich psychický a fyzický vývoj nebyl ještě ukončen.

V předškolním a mladším školním věku jde zejména o zvýšenou zvědavost, pohyblivost, zbrkllost, nerozvážnost až impulsivnost reakcí a méně rozvinuté mentální schopnosti. Dítě objevuje svět, zkoumá nové předměty, nové neznámé činnosti, napodobuje dospělé, jejich pozitivní i negativní projevy ve vztahu k dopravní výchově. Děti však nedokážou rozumově zvážit riziko situace. Pojem nebezpečí je pro ně něčím neurčitým a jejich zkušenosti a znalosti jsou malé. Dítě si všímá mnoha věcí současně a neumí cíleně zaměřit pozornost, téká od jednoho předmětu k druhému a v případě, že ho něco zaujme, není schopno pozornost zaměřit jinak.⁴

Nejčastější příčiny dětských dopravních úrazů

- vyběhnutí mezi zaparkovanými vozidly – tato situace je typická zejména pro věkovou kategorii 7 – 13 let. Vzhledem k nevybavenosti našich měst parkovacími plochami stojí valná většina vozidel u chodníku. Dítě, které přechází vozovku nemá vzhledem ke svým fyzickým schopnostem možnost dobrého rozhledu a prokazatelně existuje vyšší pravděpodobnost

⁴ BESIP, *Dopravní výchova v rodině*, FORTUNA, Praha: 2002, str. 7- 11.

přehlednutí vozidla. Podobný mechanismus vzniku konfliktu má i vyběhnutí dítěte (skupiny dětí),

- hra na vozovce - situace typická zejména pro chlapce ve věku 10 – 13 let,
- chůze po nesprávné straně vozovky - nejčastější příčina nehody mimo městské aglomerace, zejména při snížené viditelnosti,
- nesprávné přecházení křižovatky - nesprávné přecházení šikmo, náhlé změny směru chůze,
- jízda na kole dvou cyklistů vedle sebe - cyklisté směřují jen jednotlivě za sebou,
- jízda na kole po nesprávné straně vozovky - cyklista je povinen jet při pravém okraji vozovky,
- děti vběhnou do vozovky bez rozhlédnutí, když je na druhé straně něco, co je pro ně důležité, např. míč ve vozovce signalizuje, že za ním vběhne do jízdní dráhy dítě,
- přecházejí na jakýchkoliv místech a ne vždy nejkratším směrem,
- někdy se rozhlédnou v opačném pořadí, tedy nejprve vpravo a teprve pak vlevo,
- přebíhají vozovku za vozidlem, které přejelo, aniž by se přesvědčily, zda v protisměru nepřejíždí jiné vozidlo,
- přecházejí v místech, kde jsou zakryté stojícími vozidly (před autobusem, z něhož vystoupily),
- přes vozovku nejčastěji běží a tím ztrácí přehled,
- děti, které se v blízkosti vozovky strkají, mohou spadnout do jízdní dráhy,
- při jízdě na kolečkových bruslích nebo skateboardu po chodníku mohou neočekávaně změnit směr jízdy a vjet i do jízdní dráhy,
- jako cyklisté vyjíždějí z okraje vozovky, odbočují, objíždějí překážky apod. bez ohlednutí a znamení,
- zejména na méně frekventovaných komunikacích z neznalosti nebo v zápalu hry nerespektují pravidla o přednosti v jízdě jak na křižovatce, tak při vyjíždění na silnici ze hřišť, polních cest atd.,
- méně zdatný cyklista při pomalé jízdě, např. do kopce často rozkóve kolo do stran a jeho jízda je klikatější.⁵

⁵ HOŘÍN, J. *Konfliktní situace – děti v silničním provozu*, BESIP, Praha: 1992, str.6-11.

1.3 Statistika dopravní nehodovosti dětí

Každá statistika je svým způsobem důležitá. Musíme ji brát jako zpětnou vazbu, která může ukázat úspěšnost či neúspěšnost výchovného působení. Ukazuje se, že snaha jednotlivých zainteresovaných institucí není bezvýznamná. I přesto se však děti každoročně podílejí na třetině ze všech nehod jejichž příčinou je chyba chodce nebo cyklisty.

Každá z takových nehod je zbytečná a je možno ji předejít.⁶

Celkové následky dopravních nehod v ČR

Dopravní nehodovost dětí do 15 let				
		Usmrceno	Lehce zraněno	Těžce zraněno
2002	Chodci	18	1042	154
	Cyklisté	6	473	61
2003	Chodci	12	1104	199
	Cyklisté	1	519	67
2004	Chodci	9	949	135
	Cyklisté	0	451	53
2005	Chodci	11	982	112
	Cyklisté	4	478	49
2006	Chodci	9	811	102
	Cyklisté	5	323	30
2007	Chodci	4	778	127
	Cyklisté	4	324	38

2. VÝVOJOVÉ ZVLÁŠTNOSTI ORIENTACE A REAGOVÁNÍ DĚTÍ A MLÁDEŽE

- mají oči v daleko nižší úrovni než dospělí, vidí tedy podstatně méně,
- nejsou dobře vidět za překážkou,
- geometrické tvary, které jsou podstatou dopravních značek, dítě chápe zhruba až od čtyř let věku,
- přesné a spolehlivé rozlišení barev lze od dětí očekávat až v pěti nebo v šesti letech,

⁶ BESIP, *Dopravní výchova v rodině*, Fortuna, Praha: 2001, str.7.

- bezpečně rozlišovat pravou a levou stranu jsou děti schopni až v devíti letech,
- dítě neumí spolehlivě rozlišovat zvuky v dopravě a neumí určit správně ani směr odkud přicházejí,
- dítě vnímá některé podněty z okolí izolovaně a není schopno spojit je do celků,
- je ochotno neustále si hrát a tato chuť je neopouští ani v silničním provozu či v jeho blízkosti,
- pozornost je nerovnoměrně zaměřená, dítě si všímá mnoha věcí, téká rychle a nečekaně od jednoho předmětu k druhému,
- naučené znalosti nejsou zautomatizovány, ve spěchu a při psychické zátěži podle nich dítě nejedná,
- dítě vstupuje do jízdní dráhy a neuvědomuje si nebezpečí,
- dítě začíná chápat, že musí dávat na ulici pozor, před přechodem se rozhlédne, ale pozornost mu nevydrží po celou dobu přecházení,
- dítě bez rozmyslu následuje již přecházející kamarády nebo dospělé, (kteří mnohdy porušují pravidla bezpečného přecházení),
- jestliže si dítě hraje, zapomene na vše ostatní,
- nedokáže přerušit běh,
- neumí odhadnout vzdálenost ani rychlost blížícího se vozidla,
- neuvědomuje si, jaký vliv na brzdnu dráhu vozidla má stav vozovky (déšť, sníh, led, listí, apod.),
- reakční čas dítěte je prodloužený (pětileté dítě potřebuje zhruba dvojnásobek času dospělého),
- dítě nezná všechna potřebná pravidla silničního provozu a pokud ano, neumí je v praxi použít.⁷

2.1 Předškolní věk

Předškolní věk je obdobím intenzivního duševního rozvoje. Děti si nejsou dostatečně vědomi nebezpečí na silnici. Dítě si nevšímá významných okolností, ale jen nápadných, často nepodstatných stránek skutečnosti. Jeho pozornost je značně labilní, takže nelze počítat s jejím dlouhodobějším zaměřením. Vnímání pohybů ze strany není u dětí tohoto věku dosud patřičně rozvinuto, nemají

⁷ STOJAN, M. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*, Brno: MU, 2007, str. 78-82.

vyzrálou časovou a prostorovou orientaci. Při reagování předškoláků převládají city nad rozumem. Při učení předškolních dětí převládá bezprostřednost poznávání, sami se dožadují objasnění sledovaných dopravních situací. V této době bychom se v rámci dopravní výchovy měli především snažit o rozvoj smyslového vnímání, stabilizaci pozornosti a chápání nejdůležitějších signálů, rozvoj takových vlastností osobnosti jako je odvaha, respekt k pravidlům, poslušnost. Vedle toho je třeba fixovat některé elementární návyky, jako je chození po pravé straně chodníku a vozovky, rozhlížení se a přecházení po vyznačených přechodech.⁸

2.2 Dítě ve věku 6 - 9

Z hlediska orientace, způsobu reagování i charakteru učení se u mladších školáků zákonitě projevují další pokroky. Dopravní výchově by se zvláště v první třídě měla věnovat zvýšená pozornost.

S dopravní výchovou souvisí zejména schopnost delší fixace pozornosti, bohatší a přesnější chápání vztahů. Rozum dosud nepřevzal vládu nad emotivitou (což se mnohdy nedaří ani dospělému), citová labilita se navenek projevuje ve zvýšené pohyblivosti a neposednosti. Přemíra požadavků na dítě v tomto věku má mnohdy za následek jeho zvýšenou unavitelnost a nervozitu. V procesu učení převládá mechanická paměť. Je třeba respektovat všechny pedagogické zásady, především postup od jednoduššího ke složitějšímu, nespokojovat se pouze s jedním předvedením, ale naopak procvičované návyky co nejčastěji opakovat.

U mladších školáků je třeba rozvíjet hlavně odrážení prostorových vztahů (blízko, daleko, vpravo, vlevo,..), které se u nich teprve ustalují.

V dopravní výchově v tomto období usilujeme o plánovité a postupné zprostředkovávání nejdůležitějších pravidel pro chování chodce v silničním provozu.⁹

2.3 Děti ve věku 10 – 12 let

V tomto věkovém období již převládá věcná orientace, dítě již dobře rozlišuje subjektivní úmysly od zákonitostí objektivního světa. Myšlení dětí v tomto věku je přes dosud převažující názornost již dostatečně pružné, takže se

⁸ STOJAN, M. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*, Brno: MU, 2007, str. 83.

⁹ Tamtéž, str. 78-81.

v operacích s konkrétními prvky nedopouštějí nápadnějších omylů, chápou složitější příčinné souvislosti v realitě a jsou stále více schopny správně postihnout podstatné stránky dějů od méně významných. Mají zvýšený zájem o pohyb včetně snahy ovládnutí jízdy na kole. Těžiště dopravní výchovy musí být vedle teorie zvláště v praktickém uplatňování osvojených pravidel. Výchova musí vést k samostatnosti, ukázněnosti a odpovědnosti. Požadavky je třeba stále stupňovat.¹⁰

3. VÝCHOVA

Tato práce se zabývá výchovou dětí k jejich bezpečnému pohybu v dopravním prostředí. Jelikož se v této práci pojem výchova mnohokrát opakuje, je jistě vhodné tento pojem vysvětlit.

S výchovou se každý z nás již setkal. Člověk totiž vždy žije svůj lidský život jako vychovávaný, vychovaný a popřípadě jako vychovávající.

Dítě je již od narození psychicky a fyzicky připraveno k postupnému obohacování a formování. Základní podmínka veškeré výchovné činnosti vyplývá z tvárnosti lidského jedince. Každý člověk je schopný do určité míry napodobovat okolí, adaptovat se, naplňovat svoji přirozenou zvědavost a touhu po poznání. Míra tohoto utváření je závislá na vychovatelnosti a ta je závislá na individualitě, rozdílném rodinném prostředí, společenských faktorech aj.

Výchovou se člověk připravuje na aktivní život ve společnosti, utváří si tvůrčí vztah ke světu i k sobě samému. Výchova je potřebná k zachování individuálního a společenského života.¹¹

Jedna z definic charakterizuje výchovu jako záměrné, cílevědomé působení, které se projevuje všestranným formováním osobnosti a má adaptační, anticipační a permanentní charakter. Je to specificky lidská činnost.¹²

3.1. Složky výchovy

Jednou z pedagogických kategorií, která se neustále vyvíjí, jsou složky výchovy, které svým obsahem řeší specifické dílčí úkoly výchovy a orientují se na intelektuální, etickou, estetickou, pracovní a tělesnou stránku rozvoje

¹⁰ STOJAN, M. *c.d.*, str. 80-83.

¹¹ GRECMANOVÁ, H., HOLOUŠOVÁ, D., URBANOVSKÁ, E. *Obecná pedagogika I.* Olomouc, HANEX 2002, s. 42 – 44.

¹² Tamtéž, str. 50.

člověka. Ve vymezení složek výchovy nebylo prozatím v odborné pedagogické literatuře dosaženo potřebné shody. Současná členění jsou většinou odrazem dvou přístupů. Jeden vychází z požadavků společnosti, druhý se opírá o respektování stránek osobnosti.

Problematikou složek výchovy, jejich počtem od základního vymezení tří složek výchovy rozumové, citové a volní až k jejich několikanásobku a jejich vymezením, se v minulosti zabývali a doposud zabývají mnozí autoři pedagogické literatury - např. J. Váňa, L. Zelina, V. Pařízek, V. Krejčí, V. Jůva a další. Jednotliví autoři nemají podstatné rozdíly v otázkách, jimž má výchova věnovat pozornost, ale spíše v tom, jak uvedenou problematiku zařadit a rozčlenit. Není možné obsáhnout v rozdělení a názvech složek všechny výchovné cíle a zřetele. Ve složkách se odrážejí konkrétní požadavky na rozvoj člověka, a to z hlediska biologického, psychologického a sociálního. Složky se vzájemně doplňují, ovlivňují, vytvářejí výchovnou realitu.

V současnosti je nejčastěji používáno pětisložkové dělení výchovy na výchovu a rozvoj rozumové, pracovní, mravní, estetické a tělesné stránky člověka s tím, že v současné době k úkolům tělesné výchovy počítáme i výchovu dopravní.

Jednotlivé složky se nerealizují izolovaně, ale navzájem se prolínají, překrývají, doplňují a integrují. Tato spojitost výchovných složek a jejich vzájemné propojení je jedním z typických rysů výchovy.

Složky výchovy, dříve nazývané stránky nebo součásti výchovy, svým obsahem řeší specifické dílčí úkoly výchovy. Ve složkách se tedy odrážejí konkrétní požadavky na rozvoj člověka, a to z hlediska biologického, psychologického a sociálního. Složky se navzájem doplňují, ovlivňují, vytvářejí výchovnou realitu.¹³

3.2 Dopravní výchova a její místo v systému složek výchovy

Dopravní výchova jako prostředek postupné eliminace dopravních nehod a úrazů jejich účastník je organickou součástí teorie výchovy, v níž vysvětluje zákonitosti výchovy ke kompetencím a zákonitosti pedagogické psychologie. Skládá se z části naukové, výchovné a výcvikové s výrazným vlivem na utváření charakterové a morální úrovně žáka. Z tohoto hlediska při ní dochází nejen

¹³ GRECMANOVÁ,H.,HOLOUŠOVÁ,D.,URBANOVSKÁ,E. *c.d.*, str.105-108.

k rozvoji psychických procesů, ale i morálně-volních a charakterových vlastností a senzomotorických dovedností. Nauková část by měla zahrnovat adekvátní výběr pravidel silničního provozu odpovídající věkové úrovni dětí a s ní související analogické interpretaci potvrzující správné chápání učiva, vyvozování správných soudů a zaujímaných rozhodnutí a vhodné reakce na konkrétní dopravní situace. Smyslem a cílem výchovné části dopravní výchovy je pěstování návyků k dodržování etických norem chování a jednání. V oblasti praktického nácviku se uplatňují principy senzomotorického učení, ve kterém se rozvíjí přesnost pohybů, zdokonaluje vnímání, koordinace a schopnost fyzicky reagovat na změny vnějších podmínek. Pro rozvoj všech oblastí dopravní výchovy jsou k dispozici nejrůznější tradiční alternativní metody a formy. Může být prováděna jak v klasických vyučovacích hodinách, tak ve speciálních blocích, nebo projektově při individuální nebo skupinové práci ve spojení s praktickým nácvikem a výcvikem, dále také soutěžemi, ať už na dopravních hřištích nebo v jiném organizačně zajištěném terénu.

Svým zaměřením je určena a svými poznatky slouží všem účastníkům dopravy, a to tím účinněji, čím více se může opírat o její předchozí etapy a již dosažené kognitivní a výchovné výsledky. Z toho vyplývá jasný požadavek na systematičnost, komplexnost a kontinuitu také v rámci jejího zařazení do výchovně vzdělávací etapy co do věku, zkušenosti a druhu účasti v dopravě a do jejího obsahu.¹⁴

Dopravní výchově se v současné době věnuje řada státních i nestátních organizací a institucí. Mezi ně patří např.:

- ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, ministerstva dopravy, zdravotnictví, vnitra, spravedlnosti, životního prostředí,
- místní správy obcí a měst – odbory plánování, rozvoje, školství a policie,
- výzkumné instituce, zabývající se dopravou a dopravní výchovou,
- asociace dopravců, dopravní organizace a pojišťovny,
- subjekty se specifickým právem vlivu na rozhodování v oblasti dopravní bezpečnosti.

Výchova, výcvik a mediální i nemediální publicita mohou hodně pomoci dětem stát se bezpečnými, aktivními a samostatnými uživateli silnice. Dopravní

¹⁴ STOJAN, M. *Implementace dopravní výchovy do učiva základní školy*, Brno: MU, 2007, str. 4-7.

výchova není jen nácvik bezpečného chování v dopravním prostředí, ale i celý komplex potřebných dovedností a vědomostí. Velmi důležitý je vztah k ostatním účastníkům provozu a s tím související budování postojů dítěte.

Výchova k bezpečnosti na silnici je celoživotní učební proces a musí být adekvátní stavu vývoje dítěte. Začíná základními chodeckými a cyklistickými zručnostmi a směřuje ke stále se zvyšujícím požadavkům na dovednosti a schopnosti tak, aby rostly kompetence dětí jak chodců, tak i cyklistů a posléze mladých dospělých řidičů. Není to ovšem jen otázka výchovy dětí, ale i všech ostatních uživatelů dopravního ruchu, jejich uvědomělosti a zodpovědnosti.

Dopravní výchova musí respektovat vývojové zvláštnosti dětí v obsahu i formě. Pokud má být osvojování bezpečného chování v silničním provozu komplexní dovedností, nesmíme opomíjet žádný z obecných pedagogických principů.

Součástí komplexní dopravní výchovy je úsilí o zvýšení uvědomělé odpovědnosti za celkovou dopravní kulturu a za větší bezpečnost dětí na silnici. To vše předpokládá individuální přístup k dítěti, které je nutno seznamovat se zásadami bezpečného chování již v předškolním věku. Dalším významným předpokladem je jak získávání teoretických znalostí, tak i jejich následné praktické procvičení v reálném silničním provozu.

Doprava zasahuje různými způsoby do života každého člověka ať již v oblasti nejzákladnějších životních potřeb tak při využívání volného času. Podmiňuje růst hospodářství, služeb, životní úrovně. To, že se každý setkává se silničním provozem už od nejútlejšího dětství a musí řešit mnohdy i svému věku nepřiměřené situace, navozuje požadavek a nutnost začlenění dopravní výchovy v celé šíři do výchovně-vzdělávacího systému společnosti.

3.3 Základní cíle dopravní výchovy

- pochopení funkce dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými normami,
- formování mravního vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti při chůzi a jízdě v silničním provozu,
- osvojení zásad bezpečného chování a jednání v silničním provozu dle zákonných norem jako chodec, cyklista, cestující (spolujezdec),
- zvládnutí techniky jízdy na kole,

- pochopení významu technického stavu a údržby vozidla pro bezpečnou jízdu v silničním provozu a praktického zvládnutí základních úkonů údržby jízdního kola,
- zvládnutí základních taktických prvků chůze a jízdy v silničním provozu,
- znalost technických podmínek dopravy a řízení ovlivňujících bezpečnost silničního provozu,
- pochopení významu a role policistů pro bezpečný a plynulý provoz na silnicích,
- osvojení základních dovedností a zásad jednání při dopravní nehodě.¹⁵

Konkrétní obsah a cíle dopravní výchovy dětí musí odpovídat toho času platným zákonným normám. Pro dopravní výchovu dětí jsou hlavními normami zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č.341/2002 Sb., o technické způsobilosti vozidel, vyhláška č. 30/2001 Sb., dopravní značky.¹⁶

Dopravní výchova je proces, který provází každého člověka po celý život. V tomto směru na něj během jeho života působí rodiče, mateřská škola, základní škola, autoškola, sdělovací prostředky atd. Proto také je nutno chápat následující věkové a obsahové členění jako cílové pouze z hlediska okamžitého začlenění jedince do silničního provozu, přičemž je nutno mít vždy na paměti, že znalosti některých zásad či základních pravidel pro řidiče jsou životně důležité i pro chodce a naopak, že zákonitě může docházet k naléhavým potřebám tyto požadavky měnit s ohledem na místní podmínky. Zásady postupnosti od konkrétního k obecnému snad není nutno připomínat.

3.4 Věkové členění a stěžejní zaměření

- do 9 let – problematika chodce,
- od 10 – 12 let problematika cyklisty začátečníka,
- od 12 – 15 let taktika a mravní normy pohybu v silničním provozu,
- od 15 let problematika přípravy řidiče malého motocyklu.¹⁷

¹⁵ BESIP, *Policie a dopravní výchova*, Praha: Fortuna, 2001, str. 3-4.

¹⁶ STOJAN, M. *Implementace dopravní výchovy do učiva základní školy*, Brno: MU, 2007, str. 16-17.

¹⁷ BESIP, *Učivo dopravní výchovy*, Praha: Fortuna, 1996, str. 5.

3.5 Obsahové členění

- teoretické znalosti pravidel silničního provozu, které jsou dané příslušnou zákonnou normou,
- speciální praktický výcvik v chůzi a v jízdě na kole v simulovaných podmínkách na dětském dopravním hřišti,
- praktický výcvik v silničním provozu, v terénu, pozorování silničního provozu,
- besedy s policisty,
- taktika bezpečného chování a jednání při chůzi a jízdě v silničním provozu, základní prvky aktivní a pasivní bezpečnosti, předvídání vzniku situací,
- podmínky provozu na pozemních komunikacích, vlivy na bezpečnou chůzi a jízdu, situační řešení,
- technické podmínky provozu vozidel, povinné vybavení, základy údržby,
- hodnoty a postoje účastníka silničního provozu.¹⁸

4. KONKRETIZACE CÍLŮ VÝUKY, VÝCHOVY A PRAKTICKÉHO VÝCVIKU

Výchova k bezpečnému chování v provozu na pozemních komunikacích je nezastupitelnou složkou vzdělávací soustavy v České republice, stala se součástí školní výuky i výchovy.

Následující detailní konkretizaci cílů dopravní výchovy je nutno chápat jako soubor minimálních požadavků pro přípravu dětí na stále komplikovanější silniční provoz.

4.1 Dopravní výchova dětí v předškolního věku

V mateřských školách probíhá učení prostřednictvím her a dalších činností. Okruhy obecných znalostí, dovedností a návyků z dopravní výchovy jsou dány Rámcovým vzdělávacím programem pro předškolní vzdělávání, podle nějž se v mateřských školách pracuje.

¹⁸ BESIP, *Učivo dopravní výchovy*, Praha: Fortuna, str. 7.

Po působení v rodině je výchova v mateřské škole nejdůležitější pro rozvoj vědomostí dítěte, pro získání správných dovedností, schopností a postojů. Proto je zapotřebí nenásilně včlenit výchovu k ochraně zdraví a života (dopravní výchovu) do každodenních činností tak, aby děti podvědomě bezpečně reagovaly na dopravní situace a uměly se orientovat v základních pravidlech silničního provozu přiměřeně jejich věku. Měla by prolínat celým vzdělávacím programem již od raného věku dítěte.¹⁹

Dítě předškolního věku jako účastník silničního provozu

- chodec,
- pasažér v autě,
- cestující v hromadném dopravním prostředku,
- jezdec na kole či koloběžce.²⁰

Dětem je třeba objasnit, co obnášejí jednotlivé role a jak se v nich chovat. K tomu je třeba využít nejrůznější vhodné postupy, prostředky a pomůcky.

Cíle předškolního vzdělávání v dopravní výchově

Předškolní vzdělávání je určeno pro děti od 2 let do věku, než nastoupí povinnou školní docházku. V této době je cílem dopravní výchovy poučit děti o možných nebezpečích, cvičit bezpečné chování v dopravních situacích, ve kterých se děti běžně ocitají, a prakticky nacvičovat bezpečné chování v případech, které mohou nastat. Měly by získat takové vědomosti a zkušenosti z dopravní výchovy, aby si vytvořily správné postoje a návyky pro život.

Cílem je též rozvíjet ty vlastnosti, které ovlivňují jejich reakce při chování v určitých situacích. Jde zejména o paměť, pozornost, soustředěnost, ohleduplnost, vnímání a orientaci v prostoru a čase.

- rozvíjet u dětí obratnost a pohotovost,
- vést děti k správnému chování chodce v dopravě,
- prohloubit u nich odpovědnost za vlastní jednání v dopravních situacích,

¹⁹ PROVALILOVÁ, I. *Metodika dopravní výchovy v předškolního věku*, CDV, Praha: 2007, str.6.

²⁰ Tamtéž, str. 10.

- vypěstovat u nich návyk chovat se účelně podle konkrétní dopravní situace,
- vypěstovat u dětí návyk správné a pohotové reakce na světelné a zvukové signály,
- učit děti orientovat se v základních dopravních značkách,
- vést děti k používání prostoru určeného pro chodce,
- učit děti správnému a ohleduplnému chování v dopravním prostředí ²¹.

Prostředky k uskutečnění cílů

Veškeré činnosti je nutno dětem předkládat s účinnými motivačními prvky a je třeba přihlížet k individuálním zvláštnostem a schopnostem dětí tohoto věku.

- hry: prostřednictvím her mohou děti získat správné návyky pro pohyb v dopravním prostředí,
- soutěže: motivují děti k získávání dalších důležitých informací,
- hádanky,
- praktické procvičování na dopravním hřišti,
- pozorování: možno využít ukázek z praxe přímo v dopravním prostředí.

Pomůcky při dopravní výchově

- skládky,
- omalovánky s dopravní tematikou,
- PEXESA s dopravní tematikou,
- obrázky nejdůležitějších značek,
- motivační předměty – samolepky, odrazky, nášivky,
- obrázky s vzorovými situacemi,
- knihy s tematikou dopravní výchovy pro předškolní děti,
- DVD a videokazety s danou problematikou.

²¹ PROVALILOVÁ, I. *c.d.*, str. 9.

Kompetence, které by dítě mělo mít před nástupem do školy

Dítě chodec

- při pohybu na ulici se dívá správným směrem při dané činnosti,
- vnímá a správně reaguje na zvuky na ulici,
- ví, jaké nebezpečí mu hrozí v jednotlivých místech kde se pohybuje,
- pozná a ví, jaké nebezpečí mu hrozí od ostatních účastníků silničního provozu,
- ví, a umí, kde a jak přejít silnici,
- správně přechází na nepřehledném místě,
- bezpečně pozná symboly na dvoubarevné soustavě se signály pro chodce,
- ví a umí, jak přecházet na přechodu řízeném semaforem,
- ví, že ani na přechodu pro chodce není zcela bezpečné,
- ví, že vozidla jedou různou rychlostí,
- ví, že brzdná dráha vozidel je různě dlouhá.

Dítě pasažér v autě

- ví, jak bezpečně nastoupit a vystoupit z vozidla,
- ví, proč a jak má používat bezpečnostní zádržný systém,
- ví, že nesmí rušit řidiče při řízení,
- zná a dodržuje pravidla pro spolujezdce,
- ví, jaké předměty na hraní může používat při cestě autem.

Cestující v hromadném dopravním prostředku

- zná a dodržuje pravidla pro cestující ve veřejných dopravních prostředcích,
- vždy se pevně drží nebo sedí,
- chová se bezpečně při čekání na zastávce (nástupním ostrůvku),
- ví, jak bezpečně nastoupit a vystoupit z dopravního prostředku.

Jezdec na kole či koloběžce

- umí jezdit na kole v doprovodu rodičů nebo jiné způsobilé osoby,
- zná význam vybraných dopravních značek,
- umí včas dávat znamení o odbočování,
- ví, jak jezdit po stezce pro cyklisty,

- ví, jak jezdit po chodníku a v pěších zónách,
- ví, kde smí a kde nesmí jezdit na kole či koloběžce,
- používá ochranné vybavení a ví proč.²²

4.2 Dopravní výchova dětí 6 – 9 let

Toto je období, ve kterém je možné začít se systematickou dopravní výchovou všech dětí. Ve věku 6 let začíná povinná školní docházka a je příležitost i potřeba ovlivňovat celou populaci daného věku v naší republice. Je to i období, ve kterém se děti začínají účastnit silničního provozu samostatně bez doprovodu rodičů nebo jiných starších osob. Pro děti zřejmě nejnebezpečnější období z pohledu úrazů a nehod. Dopravní výchovu je možné rozdělit na:

- problematika chodce
- problematika cestujícího v hromadném dopravním prostředku
- cyklista s doprovodem²³

Před vlastní systematickou dopravní výchovou v první třídě je nutné zopakovat, sjednotit nebo nově vytvořit dovednosti a návyky i u dětí, kteří nenavštěvovali mateřskou školu. Je namístě spolupráce učitelek mateřských škol a učitelek prvního stupně škol základních, vzájemná informovanost o stavu dopravní výchovy.

Cíle dopravní výchovy 6 – 9 letých

- osvojení dopravních pravidel a značek včetně jejich správné situační interpretace z pohledu chodců,
- prohloubit odpovědnost za vlastní jednání v dopravní situaci,
- naučit správně vyhodnocovat situace, předvídat rizika,
- naučit děti vážit si života a chránit jej,
- osvojení základů poskytnutí první pomoci.²⁴

Teoretické znalosti pravidel silničního provozu

Učivo probrané v mateřské škole se rozšiřuje a zpřesňuje zejména v těchto okruzích:

²² PROVALILOVÁ, I. c.d., str. 11.

²³ BESIP, *Policie a dopravní výchova*, Fortuna, Praha, 2001, str. 8.

²⁴ Tamtéž, str. 5.

- chůze po ulici – po pravé straně chodníku, vyhýbání vpravo, přecházení vlevo, nezdržování provozu na chodníku, stálé sledování provozu (nebezpečí z vozovky, z průjezdů, od parkujících automobilů), chůze po stezce pro chodce a po stezce pro chodce a pro cyklisty, podmínky pro chování v obytné pěší zóně, povinnost použít chodník, když je veden pouze po jedné straně ulice,
- chůze po silnici vlevo proti směru přijíždějících vozidel, maximálně dva chodci vedle sebe, v případě nebezpečí (míjení se nebo předjíždění dvou vozidel na úzké silnici) opustit vozovku, stálé sledování silničního provozu, chůze s břemenem nebo s vozíkem,
- přecházení vozovky – volba místa, využití podchodu nebo nadchodu, světelné signály, vyznačený přechod pro chodce, křižovatky, nebezpečí mezi zaparkovanými automobily, při přecházení neustále sledovat obě strany, význam světelných signálů a pokynů policisty, přednost vozidel s právem přednostní jízdy, charakteristická světelná a zvuková znamení,
- cestující a spolujezdec – chování při čekání, nastupování, jízdě a vystupování, přecházení na nástupním ostrůvku, chování při jízdě automobilem, používání dětských zádržných systémů, otvírání oken, zákaz vyhazování předmětů,
- bezpečná místa pro hry – v létě, v zimě (co nejdál od silničního provozu), místa, kam je chodcům vstup zakázán (vyznačení dopravními značkami), obytná zóna,
- železniční přejezdy – chování při jejich přecházení, význam světelných a zvukových signálů, závory,
- pohyb v silničním provozu – na skateboardu, kolečkových bruslích, lyžích, dětském jízdním kole – řídí se pravidly pro chůzi na chodníku – pohybovat se smí jen rychlostí chůze,
- dopravní značky, které by děti měli znát a správně chápat jejich význam: Stezka pro chodce, Stezka pro chodce a pro cyklisty, Zákaz vstupu chodců, Přechod pro chodce, Podchod nebo nadchod, Obytná zóna, Pěší zóna, Zastávka hromadné dopravy, Přikázaný směr jízdy,

Jednosměrný provoz, Zákaz odbočení vpravo - vlevo, První pomoc, Nemocnice, Policie.²⁵

Praktický výcvik

- chůze po pravé straně chodníku, míjení se chodců, obcházení pomalu jdoucích chodců nebo překážky,
- chůze po levém okraji silnice, po krajnici, předcházení,
- přecházení vozovky, nácvik základních úkonů – zastavení, rozhlédnutí,
- pozorování umístění značek v různých místech,
- poskytnutí první pomoci, ošetření drobných poranění.²⁶

Klíčové kompetence v dopravní výchově 6 – 9 letých

Dítě chodec

- umí si určit cíl své cesty a volit co nejbezpečnější cestu k jeho dosažení (nejkratší cesta není vždy nejbezpečnější),
- umí zvolit bezpečné místo pro přecházení,
- umí odhadnout rychlost a vzdálenost přijíždějícího automobilu,
- dodržuje zásadu vždy před vstupem do vozovky se zastavit (nejen proto, aby byl čas se dobře rozhlédnout, ale zejména proto, aby bylo dáno přijíždějícím vozidlům jasně na vědomí: zde jsem, chci přecházet, vidím vás),
- chápe a správně reaguje na znamení, která řidiči dávají – houkačka, směrová světla, brzdová světla,
- zná význam pestrých barev v silničním provozu,
- uvědomuje si možná nebezpečí ve zdánlivě klidné ulici.

Cestující v hromadném dopravním prostředku

- zná a dodržuje pravidla pro cestující ve veřejných dopravních prostředcích,
- chová se bezpečně na zastávce nebo nástupním ostrůvku,
- ví, jak bezpečně nastoupit a vystoupit z dopravního prostředku.

²⁵ STOJAN, M. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*, MU, Brno: 2007, str. 117-119.

²⁶ VOTRUBA, J. *Učivo dopravní výchovy*, Fortuna, Praha: 2000, str. 6.

Jezdec na kole, koloběžce, kolečkových bruslích

- ví, kde smí a kde nesmí jezdit,
- zná význam vybraných dopravních značek,
- umí včas dávat znamení o odbočování,
- dodržuje pravidla silničního provozu,
- ví jak jezdit na chodníku, na stezce pro cyklisty,
- ví, jak jet na kole, koloběžce, kolečkových bruslích ve skupinách,
- používá ochranné vybavení, ví proč.²⁷

Prostředky k uskutečnění cílů

- hry: prostřednictvím her mohou děti získat správné návyky pro pohyb v dopravním prostředí,
- soutěže: motivují děti k získávání dalších důležitých informací,
- hádanky, rébusy, doplňovačky,
- praktické procvičování na dopravním hřišti,
- pozorování: možno využít ukázek z praxe přímo v dopravním prostředí.

Pomůcky pro dopravní výchovu

- učebnice a pracovní sešity k výuce dopravní výchovy,
- názorné obrázky dopravních značek,
- cvičné křižovatky,
- stolní hry – pexeso,
- doplňovačky, rébusy,
- PC hry s testovými otázkami,
- DVD a videokazety s danou problematikou,
- akce s dopravní tematikou,
- motivační předměty – samolepky, odrazky, nášivky.

4.3 Dopravní výchova ve věku 10 – 12 let

- problematika cyklisty²⁸

²⁷ VOTRUBA, J. *Učivo dopravní výchovy*, Fortuna, Praha: 2000, str. 8-10.

²⁸ BESIP, *Policie a dopravní výchova*, Fortuna, Praha: 2001, str. 12.

Cíle dopravní výchovy 10 – 12 let

- upevňování zásad správného chování chodce a cyklisty,
- znalost pravidel silničního provozu pro cyklisty,
- prakticky zvládnout vyjíždění, jízdu u pravého okraje, zastavení, vyhýbání, odbočování, jízda přes křižovatku,
- poskytnutí první pomoci, přivolání pomoci, ošetření drobných poranění,
- samostatná jízda na kole bez doprovodu.²⁹

Teoretické znalosti pravidel silničního provozu

- základní podmínky pro jízdu na kole v silničním provozu – věk 10 let, potřebné schopnosti, znalosti a dovednosti, vybavení,
- nesprávné a nebezpečné způsoby jízdy (jízda ve dvou na jednomístném kole, držení se jiného vozidla, jízda bez držení řidítek, spouštění nohou z pedálů atd.),
- místa a úseky, kam je cyklistům vjezd zakázán (označení dopravními značkami); jízda v obytné zóně (umožnit průjezd ostatním vozidlům),
- chůze s jízdním kolem (na silnici při pravém okraji, na chodníku – pokud nejsou ohrožováni chodci – také vpravo),
- základní pravidla pro jízdu na kole – vyjíždění (od okraje vozovky), vyjíždění na silnici z místa ležícího mimo provoz,
- jízda u pravého okraje vozovky (vždy pouze po jednom za sebou),
- silnice s jednosměrným provozem,
- znamení o změně směru jízdy dávané paží (před započítím úkonu),
- křižovatky – řazení před křižovatkou, odbočování (jednotlivé fáze – neohrožení chodců, přednost protijedoucích vozidel atd.),
- přednost v jízdě na křižovatce (přednost v jízdě vozidel přijíždějících zprava, přednost vozidel jedoucích po hlavní silnici),
- řízení provozu – význam základních světelných signálů a pokynů policisty,
- jízda přes železniční přejezd – kdy je zakázáno vjet na železniční přejezd (závory, světelné a zvukové znamení, zvuk vlaku), označení dopravními značkami, řazení před přejezdem,

²⁹ VOTRUBA, J. *Učivo dopravní výchovy*, Fortuna, Praha: 2000, str. 7-8.

- dopravní nehody – základní povinnosti účastníka dopravní nehody (přivolání policie a podle potřeby záchranné služby),
- nezbytná první pomoc.³⁰

Praktické dovednosti

- nácvik – vyjíždění (od okraje vozovky), vjíždění na silnici z místa ležícího mimo provoz (ze vrat, z polní cesty, z obytné zóny apod.),
- znamení o změně směru jízdy – řízení jednou rukou,
- křižovatky – řazení před křižovatkou, odbočování (jednotlivé fáze – neohrožení chodců, přednost protijedoucích vozidel atd.),
- přizpůsobení rychlosti jízdy podmínkám,
- zastavení, postupné zpomalování), rozjíždění,
- vyjíždění ze silnice, objíždění překážky, přejíždění, vyhýbání se protijedoucím vozidlům,
- poskytnutí první pomoci, ošetření drobných poranění.³¹

Klíčové kompetence začínajícího cyklisty

- ovládá techniku jízdy – nasedání a rozjíždění, přímou jízdu, zastavení a sesednutí z kola, jízdu v oblouku, řízení jednou rukou (ohlédnutí), pomalá jízda (držení rovnováhy),
- zvládá vyjíždění od okraje silnice (resp. vjíždění na silnici), jízda u pravého okraje vozovky, zastavení, objíždění, objíždění překážky, předjíždění,
- zná pravidla odbočování vpravo, odbočování vlevo, řazení před křižovatkou s vyznačenými jízdními pruhy i bez nich,
- zná projíždění křižovatek, okamžité řešení jednoduchých situací (2 – 3 aktéři), jízdu křižovatkou přímo, odbočování; projíždění křižovatek s řízeným provozem,
- ví, co dělat v případě dopravní nehody – opatření na místě nehody, poskytnutí první pomoci,

³⁰ VOTRUBA, J. *Učivo dopravní výchovy*, Fortuna, Praha, 2000, str. 8-9.

³¹ Tamtéž, str. 8-9.

- umí rozpoznávat, chápat a využívat základní prvky zřetelné jízdy (zejména při odbočování, vyhýbání se překážkám, vyjíždění, průjezdu křižovatkami), tj. včasné dání znamení paží, včasné a zřetelné dání přednosti v jízdě a naopak z charakteru a zjevných znamení druhých řidičů usuzovat na záměr či úmysl způsobu jejich další jízdy (směrová světla, brzdová světla, zpomalení, zrychlení),
- chápe možný vznik nebezpečí v různých situacích (vždy očekávat, že ze zatáčky v protisměru vyjede rozměrné vozidlo, že protijedoucí řidič vjede do levé poloviny vozovky, že řidič nebude respektovat pravidla o přednosti v jízdě třeba jen proto, že „malého“ cyklistu nevidí, apod.),
- používá při jízdách na kole správný oděv (nesmí znesnadňovat jízdu, pestré zbarvení) a přilbu,
- pokud možno volí cestu a trasy jízdy méně frekventovanými úseky obce a okolí obce,
- přizpůsobuje jízdu druhům a povrchům silnice – asfaltový, betonový, dlažební kostky, štěrk aj.,
- umí přizpůsobit jízdu aktuálním podmínkám – jízda za snížené viditelnosti, stav vozovky (bláto, louže, spadané listí, písek, na začátku deště – možnost smyku, opatrné brzdění),
- zná povinné vybavení jízdního kola,
- používá předepsané ochranné pomůcky.³²

Rizikové faktory začínajících cyklistů

Je třeba pamatovat na rizika a chyby, kterých se dopouštějí mladí cyklisté. S těmito chybami je málokdy počítáno, a právě ty mohou být příčinou dopravní nehody.

Cyklista, zejména mladý a nezkušený:

- snaží se jet vždy po rovném povrchu, neočekávaně vybočuje a vyhýbá se všem nerovnostem,
- i při malých vzdálenostech využívá různé zkratky, a to i v rozporu s pravidly provozu na pozemních komunikacích,

³² VOTRUBA, J. c.d., str. 8-9.

- technicky nezvládá jízdu do kopce – neudrží rovnou stopu,
- neumí počítat s větrem, např. při předjíždění nebo při jízdě krajinou s nepravidelným porostem,
- nedokáže se rychle přizpůsobit změnám režimu jízdy (rozjíždění, zrychlení),
- nasedání a sesedání mu činí potíže,
- objíždí překážku a předjíždí často s malým bočním odstupem,
- dění v provozu prožívá daleko bezprostředněji,
- při odbočování se často ani neohlédne, aby se přesvědčil, zda může bezpečně provést zamýšlený úkon,
- nedovede správně uplatnit pravidla pro jízdu křižovatkou.³³

5. DOPRAVNÍ VÝCHOVA V RODINĚ

Rodina zajišťuje základní biologické a citové potřeby dítěte, vytváří základ pro rozvoj jeho osobnosti a mezilidských vztahů. Rodiče poskytují dítěti první modely řešení sociálních situací, a tak ovlivňují jeho dispozice pro zařazení do společnosti. Rané dětské zážitky jsou nejsilnější. Co rodiče zformují nebo zmaří v prvních letech života dítěte, to ho doprovází i v budoucnu. Osobnost dítěte se vytváří součinností tří faktorů - zděděnými vlastnostmi, rodinnou výchovou a působením okolí. Pro formování osobnosti jsou první roky života nejdůležitější. Vše, co se v tomto období děje, je velice významné a stává se základem pro osvojování dalších znalostí a dovedností. Protože rodiče tráví s dětmi nejvíce času, mají tak řadu možností, jak své děti připravit na chůzi či jízdu v provozu, jak u nich již od raného věku vypěstovat správné návyky, aby pro ně silniční doprava znamenala co nejmenší nebezpečí. Role rodičů je nezastupitelná, jelikož základní znalosti, dovednosti a morální postoje se vytvářejí v nejtěplejším věku, kdy rodina je hlavním výchovným prostředím.³⁴

Povinností rodičů je děti vybavit znalostmi, zafixovat jim určité návyky, které by jim při účasti v silničním provozu pomohly správně se orientovat a vyhnout se ohrožení zdraví. Avšak dopravní výchova v rodině je většinou

³³ BESIP, *Dopravní výchova v rodině*, Fortuna, Praha: 2001, str. 9-10.

³⁴ Tamtéž, str. 28-29.

nedostatečná. Rodiče často nevědí, jak a co děti učit, na jaká rizika je upozorňovat, mnohdy jim svým chováním sami dávají špatný příklad pro pohyb v silniční provozu. Působení rodičů se většinou omezuje jen na strohé příkazy, zákazy a napomínání bez jakéhokoliv dalšího vysvětlování.³⁵

Zkusme si vytipovat základní úkoly rodičů při dopravní výchově.

5.1 Rodiče dětí předškolního věku

V první řadě půjde o zajištění dostatečného dohledu, podávání jednoduchých, věku přiměřených informací a vysvětlení. Je třeba vycházet ze zvláštností tohoto věku. Varování typu „zabilo by tě to“, „byl bys do smrti postižený“ a podobně nemá u předškolních dětí efekt, protože smrt, zmrzačení, doživotní následky jsou pro ně ještě příliš abstraktní pojmy. Daleko účinnější bude zdůraznit bolestivost následků, že by maminka byla smutná, plakala by a podobně.³⁶

Dětem v tomto věku navíc pomáhá, jestliže je posilována jejich psychická a fyzická kondice. Nejvhodnější jsou procházky, při kterých je mohou rodiče upozorňovat na různé zvuky, určovat s nimi odkud přicházejí, určovat strany, barvy, tvary, běhat a skákat. To vše dětem působí radost a zároveň napomáhá rozvoji vlastností a dovedností důležitých pro jejich bezpečný pohyb v silničním provozu.

Dalším z úkolů, jež by měly být pro rodiče předškolních dětí samozřejmostí, jsou:

- sami dodržují pravidla provozu na pozemních komunikacích a jsou svým dětem vždy dobrým příkladem,
- učí děti obratnosti, disciplíně a rozvíjí jejich motorické schopnosti,
- zajistí dětem vhodné prostory pro hry a trvají na zákazu her na ulici, v její blízkosti a na nebezpečných místech,
- seznamují děti se základními barvami a se základními tvary dopravních značek,
- názorným příkladem a vysvětlením pomáhat dětem orientovat se v základních dopravních situacích,
- cvičí s dětmi přecházení ulice na vyznačených přechodech,
- cvičí s dětmi přecházení ulice a vozovky tam, kde přechody vyznačeny nejsou,

³⁵ GRAY, J. *Muži jsou z marsu, ženy z Venuše a děti jsou z nebe*, Praha: Práh 2000, str. 21-30.

³⁶ BESIP, *Dopravní výchova v rodině*, Fortuna, Praha: 2001, str. 11-17.

- seznamují děti s druhy dopravních prostředků,
- volí pro děti vhodné oblečení a doplňky dobře viditelné v dopravním provozu,
- učí děti základům ohleduplného chování v dopravních prostředcích,
- cvičí s dětmi rozlišování pravé a levé strany.³⁷

5.2 Rodiče dětí ve věku 6 – 9 let

Většina dětí ve věku šesti let začíná chodit do školy. Rodiče by proto měli děti na tuto cestu připravit. To předpokládá několikrát s nimi cestu do školy a zpět projít, vysvětlit a procvičit s dítětem, jak má v konkrétních situacích postupovat. To znamená:

- naučit děti znát nejbezpečnější cestu do školy a zpět,
- učit děti znát základní dopravní předpisy a dopravní značky pro chodce,
- seznámit děti s úlohou policistů,
- vysvětlit dítěti vliv povětrnostních podmínek na provoz na pozemních komunikacích,
- postupně vést děti k samostatnosti,
- pomáhat dětem při osvojování základních cyklistických dovedností jak prakticky, tak i teoreticky,
- dbát na dodržování používání cyklistické přilby.

Dále musí rodiče dbát na to, aby malí školáci měli na cestu do školy dostatek času. Spěch zaviněný strachem z pozdního příchodu může být jednou z příčin dopravního úrazu. Důležitá je i správná volba barevnosti oblečení.³⁸

5.3 Rodiče dětí ve věku 11 - 12 let

Děti již dosáhly věku, kdy se podle zákona 361 z roku 2000 Sb. mohou sami pohybovat v silniční provozu jako cyklisté. Rodiče by proto měli znát základní pravidla účasti cyklistů v provozu na pozemních komunikacích, zejména:

- povinné používání cyklistické přilby,

³⁷ BESIP, *c.d.*, str. 31 -39.

³⁸ Tamtéž., str. 11-17.

- povinné vybavení kola, kam patří – dvě na sobě nezávislé brzdy, zvonek nebo obdobné zařízení, přední bílá odrazka, zadní červená odrazka a oranžové odrazky na pedálech a v paprscích kol,
- trvat na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích,
- učit dítě samostatnosti při jízdě na kole a péči o něj,
- rozvíjet morální vlastnosti dítěte, které mohou uplatnit v provozu, upozorňují na možnost dopravních nehod a jejich trestních důsledků,
- prohlubovat znalosti dítěte o první pomoci,
- seznamovat děti s některými postihy, které mají v pravomoci policisté,
- učit děti pomáhat mladším a starším lidem.³⁹

Rodiče a základní pravidla jízdy na kole

Rodiče by měli vědět a správně praktikovat základní ustanovení zákonů upravujících provoz na pozemních komunikacích. Tímto je především zákon již v této práci uvedený (zákon 361/2000 Sb.), kde je uvedeno, že v provozu smějí samostatně na jízdním kole jezdit pouze osoby starší 10 let. Do té doby mohou děti užívat plochy jako jsou hřiště, dětská dopravní hřiště, louky. Dítě do deseti let smí jezdit na kole i po chodníku při dodržení základních pravidel bezpečné a pomalé jízdy. Provozu na pozemních komunikacích se mohou účastnit pouze v doprovodu osoby starší 15 let.

Rodiče nesmí opomíjet, že při jízdě musí mít cyklista mladší osmnácti let na hlavě cyklistickou přilbu. To platí i na tříkolce a sportovní koloběžce. Cyklistická přilba musí být schválena Ministerstvem dopravy a spoju a označena schvalovací značkou „ATEST 8 SD...“. Při výběru a nákupu cyklistické přilby by rodiče měli volit správnou velikost tak, aby přilba těsně přiléhala k hlavě, nikde netlačila a při pohybu se neposouvala do čela nebo do týla.

Dalším z důležitých úkolů pro rodiče je správná volba jízdního kola. Je nutné zajistit, aby jízdní kolo bylo pro dítě vhodné. A to zejména zvolením správné výšky sedla (zpočátku by dítě mělo dosáhnout ze sedla oběma nohama na zem), správné šířky řidítek (měla by přibližně odpovídat šířce ramen dítěte) a vhodné vzdálenosti mezi řidítky a sedlem. Rodiče by neměli opomenout naučit dítě bezpečně ovládat brzdy na jízdním kole.⁴⁰

³⁹ BESIP, *Dopravní výchova v rodině*, Fortuna, Praha: 2001, str. 14-19.

⁴⁰Tamtéž, str. 21-27.

S dopravní výchovou v rodině by se mělo začít co nejdříve. Prakticky již tehdy, kdy poprvé vstoupí do provozu, byť je jenom vedeno za ruku. Dítě se učí především tím, že samo pozoruje dění okolo sebe. Všimá si ostatních chodců, řidičů a především velice pozorně sleduje chování svých rodičů. Tady se hned nabízí jeden způsob výuky – chodit a jezdit tak, aby dítě ve svých rodičích vidělo vzor. Dále neustále připomínat nezbytnost vzájemného slušného chování, které je hlavním předpokladem bezpečného pohybu v silničním provozu. Upozorňovat dítě na jednání ostatních - ať už správné či nesprávné. A to od začátku, od prvních krůčků, soustavně, vytrvale a s trpělivostí.

Výchova v domácím prostředí samozřejmě klade největší nároky na rodiče, ale mohou pomoci i ostatní členové rodiny.

6. DOPRAVNÍ VÝCHOVA V RÁMCOVÉM VZDĚLÁVACÍM PROGRAMU PRO ZÁKLADNÍ VZDĚLÁVÁNÍ

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání se dopravní výchově věnuje v mnohem větší míře než dřívější vzdělávací programy. Poskytuje relativně široký prostor pro začlenění prvků dopravní výchovy do všech předmětů v různých ročnících tak, aby žáci zvládli základní pravidla pro chodce nejpozději do třetí třídy a od čtvrté třídy pak základní pravidla pro cyklisty. Je nesporné, že znalosti problematiky chodce a řidiče se natolik prolínají, že žáci na prvním stupni základní školy by již měli znát všechna pravidla pro pohyb chodců na pozemních komunikacích. Rovněž se seznamují se základními znalostmi a dovednostmi i schopnostmi cyklistů tak, aby je aktivně a vědomě používali při svém často samostatném pohybu v dopravě.⁴¹

6.1 Kompetence žáků

Klíčové kompetence představují souhrn vědomostí, dovedností, schopností, postojů a hodnot důležitých pro osobní rozvoj a uplatnění každého člověka společnosti. Jsou souborem požadavků na vzdělání, zahrnující podstatné vědomosti, dovednosti a schopnosti použitelné v běžných životních situacích. Nejsou vázány na jednotlivé předměty, nýbrž měly by být rozvíjeny jako součást obecného základu vzdělání.⁴²

⁴¹ HEINRICHOVÁ, J. *Bezpečná cesta do školy*, CDV, Praha: 2006, str. 37.

⁴² Kolektiv autorů, *Rámcový vzdělávací program pro základní školy*, Praha: VÚP, 2007, str.12.

Osvojování klíčových kompetencí je proces dlouhodobý, který má svůj počátek v předškolním vzdělávání, pokračuje v základním a je dokončen ve střední škole. V dospělosti dochází k dalším korekcím a zdokonalování dle životních zkušeností, změnou tělesných dispozic a měnících se dalších podmínek v dopravě.

Klíčové kompetence tedy tvoří jakýsi ucelený souhrn postojů, dovedností a zkušeností dítěte, které mu umožňují zvládat úkoly a situace jak nejlépe dovede.

Kompetence k učení

- plánovat, jak se nejlépe naučit bezpečnému pohybu, využívat vhodné metody a způsoby,
- vyhledávat a třídit informace a využívat je v praktickém životě pro ochranu zdraví a života,
- vnímat a chápat souvislosti, vnímat dopravu a problémy s dopravou jako globální téma technické, historické, přírodní, zdravotní,
- chápat smysl učení se bezpečnému pohybu v dopravním prostředí,
- získané informace a výsledky porovnává, hodnotí a vyvozuje z nich závěry.

Kompetence k řešení problémů

- vnímat nejrůznější problémové situace spojené s dopravním prostředím, rozpoznat a pochopit rizika a nebezpečí,
- vyhledávat informace s dopravní tematikou, navrhnout nejbezpečnější řešení,
- samostatně řešit problémy, volit vhodné a bezpečné způsoby řešení,
- uplatnit osvědčené postupy při řešení dopravních situací,
- činit uvážlivá rozhodnutí, uvědomovat si zodpovědnost za svá rozhodnutí, chápat vztah mezi svým rozhodnutím a vlivu na okolí.

Kompetence komunikativní

- formulovat a vyjadřovat své myšlenky a názory souvisle a kultivovaně v písemném i ústním projevu,
- naslouchat druhým lidem, porozumět jim, vhodně na ně reagovat, obhajovat svůj názor vhodnou argumentací,

- rozumět různým typům textů, záznamům, obrazových materiálů, běžně užívaných gest, zvuků a jiných informačních a komunikačních prostředků, přemýšlet o nich, reagovat na ně,
- vnímat projevy druhých a odhadnout případné riziko pro sebe a okolí,
- využívat informační a komunikační prostředky a technologie pro účinnou komunikaci s okolním světem,
- využívá získané komunikativní dovednosti ke spolupráci s ostatními lidmi.

Kompetence sociální a personální

- vnímá potřeby skupiny a respektuje je, spolupracuje ve skupině,
- v případě potřeby poskytne pomoc nebo o ni požádá,
- oceňuje zkušenosti druhých, respektuje jejich hlediska,
- ovládá a řídí svoje jednání.

Kompetence občanské

- respektuje názor druhých lidí, vnímá agresivitu za volantem jako nebezpečnou,
- chápe základní principy, na nichž spočívají zákony a společenské normy,
- rozhoduje se zodpovědně podle dané situace, poskytuje dle svých možností účinnou pomoc a chová se zodpovědně v krizových situacích i v situacích ohrožujících život a zdraví člověka,
- chápe základní ekologické a environmentální problémy.

Kompetence pracovní

- dodržuje vymezená pravidla, plní povinnosti,
- zvládá jednoduché činnosti při údržbě a opravě kola,
- dodržuje zásady hygieny a bezpečnosti práce při údržbě kola,
- poskytne první pomoc dojde-li ke zranění.⁴³

⁴³ HEINRICHOVÁ, J., STOJAN, M.c.d., str. 7-75.

6.2 ZAŘAZENÍ PRVKŮ DOPRAVNÍ VÝCHOVY DO VZDĚLÁVACÍCH OBLASTÍ

Jazyk a jazyková komunikace

Užívání češtiny v písemné i mluvené podobě umožňuje dětem vyjádřit své pocity, potřeby, rozvíjet své zájmy, získávat nové poznatky. Z hlediska dopravní výchovy je tato složka velmi významná. Žáci se v ní učí číst a chápat různá sdělení - dopravní předpisy, značky, pravidla. Sledování zpráv z různých informačních zdrojů může být předmětem kritického posuzování obsahové stránky sdělení a vedení diskusí a besed na dané téma.

Svých znalostí a dovedností jazykové složky výchovy děti využijí k přesnému a správnému ústnímu i písemnému vyjadřování o dané situaci (přesné pojmenování značek, pravidel, řešení testových úloh).

Tato složka poskytuje rovněž mnoho příležitostí pro práci s informacemi z různých zdrojů.

Komunikační a slohová výchova

- čtení jako zdroj informací o dopravním prostředí,
- vyhledávání informací z oblasti dopravy,
- vyhledávání klíčových slov v oblasti bezpečnosti apod.,
- ovládání základních pravidel telefonování na integrovaný záchranný systém,
- plynule čte s porozuměním a vysvětlí jednoduchá pravidla,
- reaguje správně na ústní a písemné pokyny (odboč vpravo, zastav, rozhlédni se,...),
- vypráví ústně a zaznamenává písemně vlastní zkušenosti ze silničního provozu,
- vede správně telefonický rozhovor při přivolání pomoci,
- diskutuje nad dodržováním dopravních předpisů.

Jazyková výchova

- využití slov a významových okruhů z oblasti rizika nehody a prevence,
- porovnává význam slov (rychle – pomalu, vpředu – vzadu, blízko – daleko),

- rozlišuje druhy vět podle postoje mluvčího (rozkazovací, oznamovací),
- vyhledávání slov příbuzných spojení s dopravní výchovou (přemýšlet = bezpečí, nedomyslet = nebezpečí),
- hry se slovními druhy s použitím základních slov s oblasti bezpečnosti (pozorovat/pozorný/pozorněji).

Literární výchova

- dramatizace konfliktních situací z dopravního prostředí,
- vyjadřuje své pocity a dojmy z přečteného textu, který se vztahuje k dopravní výchově,
- pracuje s textem – domýšlí příběhy, vytváří vlastní.

Matematika a její aplikace

Problematiky dopravní výchovy se týká výrazně geometrie v rovině a prostoru – hledání podobností, odhady, úhly, délky, dále pak řešení úloh a početních operací a jejich propojení s dopravní realitou. Přispívá k rozvoji logického myšlení – řešení dopravy v křižovatkách, třídění pojmů, porovnávání vzdáleností, orientace v plánu, mapě.

Matematika se tedy může svým pojetím a svými metodami podílet velkou měrou na pěstování celé řady kompetencí potřebných při zvládnutí dopravních situací jako jsou kázeň, sebekontrola, přesnost, pohotovost, koncentrace. Práce s číselnými údaji získaných ze statistik dopravní nehodovosti přináší konkrétní výsledky, které mohou být pro děti varující.

Číslo a početní operace

- počítání předmětů z obrázku dopravního prostředí (rozdělení do skupin),
- počítání slov v textu, rozdělení slov do skupin dle tématu a počítání prvků ve skupinách, porovnání velikosti skupin,
- příklady s reálnými daty z běžného života (např. Na přechodu přešlo 20 dětí, 11 dětí se správně rozhlédlo. Kolika dětem hrozilo nebezpečí, protože se nerozhlédlo?),
- řeší a tvoří slovní úlohy s problematikou opravy (počty nehod, počty zraněných),

- zaokrouhluje vzdálenosti, počty nehod, zraněných, množství dopravních prostředků, které projedou,

Závislosti, vztahy a práce s daty

- porovnání čísel z dopravních průzkumů v grafech a diagramech,
- sestavování tabulek s daty z dopravních průzkumů,
- tvoření vzorců, slovních příkladů (např. Auto ujelo 30 km, kolik km mu zbývá do města vzdáleného 75 km).

Geometrie

- přenesení vzdálenosti, převádění jednotek (např. 5 km je kolik metrů?),
- na příkladech různých značek pojmenuje základní rovinné útvary,
- na plánu obce porovná vzdálenosti, určí nejkratší,
- narýsuje křižovatku znázorňující dopravní situaci,
- porovnání délky úseček (např. při brzdných drahách).

Informační a komunikační technologie

Tento obor může napomoci dopravní výchově ve vyhledávání důležitých informací o dopravě, využívání webových portálů s dopravní tematikou – hry, výukové programy, testy, sestavování tabulek s daty, prezentace informací a přehledů, které souvisí s nehodovostí, dopravními situacemi a prevencí.

Základy práce s počítačem

- tvorba letáků s dopravní tematikou,
- vyhledávání informací z dopravy na internetu,
- hry s dopravní tematikou, testy,
- sestavování a vyplňování tabulek, grafů.

Člověk a jeho svět

V této oblasti je dopravní výchova zakomponovaná nejzřetelněji ve všech tématických okruzích: Místo kde žijeme, Lidé kolem nás, Lidé a čas, Rozmanitost přírody a Člověk a jeho zdraví.

Zejména se jedná o vedení dětí ke své vlastní bezpečnosti i k bezpečnému chování vůči druhým z hlediska účastníků silničního provozu. Rozvoj orientace v prostoru v rovině, zvládnutí základních pravidel a značek, výcvik dovedností chodce i cyklisty a ochrana svého zdraví i zdraví jiných.

Místo kde žijeme

- srovnání město/vesnice, cesty a doprava,
- dopravní spojení do okolních obcí,
- bezpečně pozná základní dopravní značky a řídí se jimi,
- práce s plánem obce – cesta do školy,
- cesta do školy, bezpečné a nebezpečné úseky,
- moje rodina na cestách (do školy, práce, na dovolenou,...),
- chování motorizovaných a nemotorizovaných skupin v silničním provozu,
- posoudí správné a nesprávné chování chodců a řidičů,
- zvládne cestování veřejnou dopravou.

Lidé kolem nás

- vyjmenuje různé druhy povolání související s dopravou,
- roztrídí správně dopravní prostředky podle místa, kde se pohybují,
- seřadí dopravní prostředky podle rychlosti pohybu,
- správně se chová při cestování v dopravních prostředcích,
- poskytuje podle svých možností pomoc druhým.

Rozmanitosti přírody

- stupnice tvrdosti (porovnávání s odolností při nehodě),
- změna vlastností jízdy dopravních prostředků při změně skupenství,
- vliv dopravního provozu na člověka, rostliny, zvířata.

Člověk a jeho zdraví

- ochrana před riskantním chováním v dopravě,
- drogy, alkohol a doprava,
- určí v obci nebezpečná místa z hlediska dopravy,
- je schopen ošetřit drobná poranění,
- dodržuje pravidla správného chování v silničním prostředí,
- vhodně se oblékne a vybaví na jízdu na kole,
- nácvik správného chování v okamžiku ohrožení,
- integrovaný záchranný systém a jeho funkce, telefonní čísla,
- kultura mezilidských vztahů v dopravním prostředí,
- dodržování a znalost pravidel bezpečnosti v dopravě,

- prevence úrazů v dopravě,
- respektování sebe sama i druhých.

Lidé a čas

- vysvětlí, jak se mění způsob dopravy během vývoje lidské společnosti,
- seřadí opravní prostředky od nejstarších po současné.

Umění a kultura

Na první pohled by se mohlo zdát, že dopravní výchova nemá s kulturou nic společného. Ovšem oba obory - ať již výtvarná nebo hudební výchova - mají v dopravní výchově své místo. Sluchové a zrakové vnímání dopravy je pro dopravní výchovu nepostradatelné.

Hudební výchova

- hra s tóny - tóny ulice,
- rozlišování podle zvuků – rozlišit nebezpečí sluchem,
- poslech nahrávky jedoucího vozidla, rozlišení typu vozidla,
- vnímat vliv hudby na chování člověka,

Výtvarná výchova

- výtvarné vyjádření vjemů a zážitků s dopravní tematikou,
- hra s barvou (světlé a tmavé barvy v dopravě),
- výtvarné zpracování – minulost, současnost, budoucnost dopravní výchovy,
- vyjádření zážitků z cestování – prázdniny, dovolená,
- vyjádření názoru na vztah doprava – člověk - příroda.

Člověk a zdraví

Z hlediska dopravní výchovy tato oblast směřuje k cílenému využívání pohybových dovedností, zvyšování zdatnosti a výkonnosti.

Tělesná výchova

Činnosti ovlivňující zdraví, pohybové dovednosti a pohybové učení

- význam tělesného pohybu pro fyzickou a psychickou zdatnost potřebnou pro pohyb v silničním provozu,

- zvyšování fyzické zdatnosti pro podporu pěší chůze a cyklistiky,
- orientace při skupinovém pohybu v silničním provozu,
- používání ochranných prvků – chrániče, brýle, helma, rukavice,
- dodržování pravidel her, respektování psaných a nepsaných zákonů,
- průpravné cviky – rovnováha, orientace v prostoru,
- reaguje na pokyny a plní povely, které souvisí s přesunem jednotlivců či skupin,
- zjišťuje délku trasy, čas, za který ujde – ujede určitou vzdálenost,
- poskytne přiměřenou pomoc.

Člověk a svět práce

Ve vztahu k dopravní výchově vede žáky ke správné péči o jízdní kolo a ke správným zásadám hygieny a bezpečnosti při jeho údržbě.

Konstrukční činnosti

- zvládne běžnou údržbu kola,
- dodržuje zásady bezpečnosti a hygieny při údržbě kola,
- poskytne první pomoc.⁴⁴

7. PŘÍPRAVA UČITELŮ PRO DOPRAVNÍ VÝCHOVU NA ŠKOLÁCH 1. A 2. STUPNĚ

Aktuální vývojové společenské potřeby musí reflektovat i vzdělávací systém. Z tohoto hlediska se jeho adaptace na fenomén dopravy a soužití člověka s dopravou stává jedním z klíčových programů na všech stupních škol. Efektivní realizace dopravní výchovy závisí na úrovni kompetence a kvalifikace učitelů k jejímu vedení na všech úrovních a všemi dostupnými formami. Takové kompetence lze dosáhnout ve strukturovaném systému přípravy učitelů již v základním, ale též v postgraduálním pedagogickém studiu. A to prezenčně, kombinovaně i distančně.

⁴⁴ HEINRICHOVÁ, J. *Bezpečná cesta do školy*, CDV, Praha: 2006, str. 49-56.

Dopravní výchova pro učitele 1. stupně

Dopravní výchova je zařazena jako povinný předmět do 4. ročníku studia učitelství pro 1. stupeň jak v prezenční, tak i v kombinované formě studia a čerpá z již absolvovaných pedagogických a psychologických disciplin.

Obsah předmětu je zaměřen na tyto okruhy problematiky:

- dopravní výchova jako součást přípravy člověka pro klíčové kompetence definované v RVP,
- aplikace vybraných předpisů paragrafového znění Zákona 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích pro potřeby dětí jako chodců a cyklistů,
- psychologické aspekty dopravní výchovy dětí a mládeže mladšího školního věku,
- zdravotní aspekty dopravních rizik a zásady nejjednodušších výkonů laické první pomoci při dopravní nehodě,
- dopravní výchova v rámci rodiny a její slučitelnost s ostatními společenskými formami,
- dopravní výchova ve školní družině a v mimoškolních aktivitách dětí,
- zahrnutí dopravní výchovy do školního vzdělávacího programu pro 1. – 5. ročník,
- didaktická analýza učiva předmětů 1. stupně ZŠ vzhledem k cílům dopravní výchovy.

Dopravní výchova pro učitele 2. stupně

Tento předmět je zařazen do nově koncipovaného programu studia učitelství pro 2. stupeň, a to do společného základu bez rozdílu aprobačních kombinací. Svým zaměřením sleduje přípravu učitelů na vedení dopravní výchovy na 2. stupni ZŠ tak, aby navazovala na základy vybudované již na 1. stupni. Po všech stránkách je kladen důraz na kreativitu při řešení modelových dopravních situací, v nichž se děti mohou v provozu ocitnout. A to především jako cyklisté.

Obsah rozvíjí tyto okruhy problematiky:

- dopravní výchova na 2. stupni ZŠ jako součást přípravy člověka pro kompetence vymezené globální gramotností v pojetí 21. století,
- aplikace navazujících vybraných předpisů paragrafového znění zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích pro potřeby dětí staršího školního věku,

- psychologické aspekty složitějších dopravních řešení na úrovni starších dětí a mládeže jako účastníku silničního provozu,
- vymezení optimálních vlastností osobnosti účastníka silničního provozu,
- zdravotní aspekty dopravních rizik a zásady náročnější laické první pomoci při dopravní nehodě,
- dopravní výchova v rámci rodiny a její slučitelnost s ostatními společenskými normami,
- dopravní výchova v zájmových aktivitách mládeže,
- specifika zahrnutí dopravní výchovy do školních vzdělávacích programů 2. stupně ZŠ,
- kreativita pedagoga při hledání forem, metod a technologií dopravní výchovy na 2. stupni ZŠ.⁴⁵

8. BESIP

Nesporně pozitivní úlohu v zajišťování systematické péče o zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích sehrává centrální koordinační, poradní a iniciativní orgán Ministerstva dopravy a spojů České republiky – Koordinační rada ministerstva dopravy a spojů BESIP. Jejím úkolem je, v souladu s obecně platnými předpisy, navrhnout, koordinovat a usměrňovat řešení koncepčních úkolů v dané oblasti. Cílem její činnosti je omezování negativních jevů v oblasti dopravy, snižování dopravní nehodovosti, ochrana životního prostředí, ale zejména k ochraně lidského zdraví.

Ve své koordinační funkci zajišťuje spolupráci mezi dalšími orgány státní správy, organizacemi a subjekty ovlivňujícími bezpečnost silničního provozu a zároveň kontroluje jejich činnost a provádění. Významnou součástí její práce je i funkce iniciativní, spojovaná s odborným posouzením daných opatření a předkládání návrhů příslušnému ministerstvu k přijímání zásadních opatření v oblasti péče o bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Na základě výzkumných zjištění a poznatků doporučuje úpravy ke zvýšení účinnosti v oblasti bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích. Sehrává vůdčí roli při systematické výchově všech účastníků silničního provozu a spolupracuje při tom s dalšími vládními i nevládními organizacemi

⁴⁵ STOJAN, M. PECINA, P. *Strukturovaný systém přípravy učitelů pro DV*, MU, Brno: 2007, str. 12-22.

a sdělovacími prostředky. Nemá funkci legislativní, ale poradního orgánu bez ekonomické odpovědnosti. Může si však vyžadovat předávání potřebných údajů od správních orgánů pro svoje odborné analýzy a shrnující reference. Ve sféře prevence dopravní výchovy zpracovává akční programy, které jsou celkovým souborem opatření pro snižování dopravní nehodovosti a ochrany zdraví účastníků silničního provozu.

Rada zároveň zpracovává konkrétní opatření a určuje priority v dané oblasti. Vládní výbor pro bezpečnost silničního provozu BESIP se soustřeďuje v první řadě na prevenci. Věnuje se dopravní výchově ve školách (mateřských, základní i středních) včetně jejího materiálního a organizačního zabezpečení. Vedle spolupráce se školskými zařízeními se věnuje i přímému působení v dětských a mládežnických organizacích.⁴⁶

Dle mého názoru nesporně pozitivní úloha BESIP spočívá v zajišťování systematické péče o zvyšování bezpečnosti dětí a mládeže na pozemních komunikacích, což dokazují následující aktivity a publikace:

Balíček pro žáky 1. tříd ZŠ



Koncem roku 2008 obdrželi žáci prvních ročníků všech ZŠ v České republice balíček, jehož cílem je napomoci ke zvýšení bezpečnosti dětí na našich silnicích. Obsahem jsou výukové a propagační materiály k dopravní výchově, zaměřené na tři nejzávažnější okruhy, které pomohou chránit děti při pohybu na pozemních komunikacích (autosedačky, viditelnost, přilby). Jedná se například o publikaci Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník ZŠ, pracovní sešity pro dopravní výchovu, samolepky dopravních značek, využitelné jako pomůcky v rámci školní výuky, reflexní odrazky pro chodce. Dále samolepící reflexní materiál na oblečení.

Pro rodiče jsou určeny letáčky vysvětlující význam dětských autosedaček a jejich správné používání a letáčky propagující reflexní materiály. Tvrdé desky, ve kterých jsou všechny předměty zabaleny, propagují atraktivním způsobem základní pravidla bezpečnosti silničního provozu a mají dlouhodobě sloužit dětem jako desky na sešity, výkresy apod.

⁴⁶ Dostupné na <http://www.ibesip.cz/Rada-vlady-pro-BESIP>

Tento projekt, který byl zahájen v roce 2005, byl velmi kladně přijat ze strany základních škol i rodičů.

Brožura "Bezpečí dítěte v dopravě", pomocník a rádce rodičům



Od 16. 1. 2009 do 25. 2. 2009 probíhá při zápisu dětí do prvních tříd distribuce nové brožury „Bezpečí dítěte v dopravě“, která je určena především pro jejich rodiče. Brožura obsahuje spoustu zajímavých informací o správném používání dětských autosedaček, čeho se vyvarovat při pohybu na silnici, na chodníku či při vystupování z auta, k čemu slouží reflexní předměty apod. Je plná názorných fotografií a barevných obrázků se stručným popisem rizikových situací. Brožura je přehledně rozčleněna do čtyř kategorií podle věku dítěte, což umožňuje snadnou a rychlou orientaci. Brožura se rozdává po celém území ČR. Vzhledem k tomu, že počty výtisků do jednotlivých škol vycházejí z počtu prvňáčků ve školním roce 2008/2009, měla by se dostat na všechny rodiče zapisovaných dětí. Internetové stránky vytvořené k publikaci www.ditevdoprave.cz, publikaci doplňují o další audiovizuální materiály (jako např. ukázky crashtestů), nabízí pro děti i rodiče motivační materiály ke stažení (pracovní listy, omalovánky, dopravní pexeso nebo domino, apod.).

Výukový set pro učitele 3. tříd ZŠ "Bezpečnou cestou"



Tento materiál systémově navazuje na Balíček pro žáky 1. tříd, ve kterém žáci obdrží učebnici pro 1. a 2. třídu. Výukový set je určen pro všechny učitele 3. tříd ZŠ a je v něm tematicky rozčleněna problematika správného chování chodců v silničním provozu. S ohledem na kvalitu a vzdělání učitelů ZŠ v oblasti dopravní výchovy a pravidel silničního provozu výukový set obsahuje přesnou metodiku včetně postupů, jak dané téma s dětmi ve třídě probírat (motivace, výklad, procvičování, mezipředmětové vztahy, téma na tabuli, pomůcky) v neposlední řadě výukový set obsahuje i pracovní listy, pomocí nichž si žáci procvičí a zažijí danou problematiku. Byl poprvé vyroben a distribuován po 3 kusech na všechny základní školy v roce 2007. Na základě pozitivních

ohlasů a obrovského zájmu základních škol, byl tento didaktický materiál vyroben a distribuován po 3 kusech sad na každou základní školu i v roce 2008.

Výukový set pro učitele 4. tříd ZŠ "Bezpečně na kole"

Tento materiál systémově navazuje na Výukový set pro učitele 3. tříd ZŠ „Bezpečnou cestou“. Výukový set je určen pro všechny učitele 4. tříd ZŠ a je v něm tematicky rozčleněna problematika správného chování cyklistů v silničním provozu. Výukový set také obsahuje přesnou metodiku včetně postupů, jak dané téma s dětmi ve třídě probírat (motivace, výklad, procvičování, mezipředmětové vztahy, téma na tabuli, pomůcky). I tento výukový set obsahuje pracovní listy, pomocí nichž si žáci procvičí a zažijí danou problematiku. Didaktický materiál byl premiérově vyroben a distribuován po 3 kusech sad na každou základní školu v roce 2008.



Výběr dopravních značek pro chodce a cyklisty



Didaktický materiál – výběr 75 kusů dopravních značek pro výuku dopravní výchovy na školách, ve školkách, ale i na dětských dopravních hřištích. Po zkušenostech z minulých let byly značky upraveny tak, aby vyhovovaly učitelům pro výuku. Každá značka je tištěna samostatně a na zadní straně značky je vždy uveden výklad. K výběru dopravních značek bylo třeba také vložit metodiku s odborným výkladem k výuce, který maximálně napomůže pedagogům při výuce dopravní výchovy. Tento výběr dopravních značek, je základní výukovou pomůckou k didaktickým materiálům – Výukový set pro učitele 3. tříd ZŠ (Bezpečnou cestou) a Výukový set pro učitele 4. tříd ZŠ (Bezpečně na jízdním kole).

Výukový materiál "Křižovatky"



Výukový materiál k procvičování situací v silničním provozu „Křižovatky“ pro první a druhý stupeň ZŠ a dětská dopravní hřiště byl vyroben na základě požadavků učitelů základních škol a lektorů dopravní výchovy na dětských dopravních

hřištích. Jde o jednoduchou didaktickou pomůcku, na které se dítě může jednoduše naučit správnému chování při průjezdu křižovatkou. V materiálu je vyobrazeno 32 typů křižovatek.

Výukové kvarteto "Pozor na ně"

Výuková hra Kvarteto pro žáky 1. a 2. stupně ZŠ Bezpečně na cestách „Pozor na ně“ s dopravně výchovnou tematikou zábavnou formou komunikuje problematiku správného chování cestujících v dopravních prostředcích i správného chování všech účastníků silničního provozu.



Sada plakátů "Neboj se silnice"



Sada 15ti plakátů „Neboj se silnice“ je didaktickým materiálem, který doplňuje metodiku MD-BESIP „Tematický plán dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích pro žáky 4. tříd ZŠ.

Jistě by se však dalo v činnosti BESIP i mnohé zlepšovat, např.:

- v informovanosti a získávání široké veřejnosti pro podporu a vnímání bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích jako vážného celosvětového problému,
- v prezentaci problematiky bezpečného provozu využívat akcí s větším soustředěním veřejnost např. autosalony, Dny bezpečnosti, dětské akce a podobně,
- organizováním dopravních soutěží pro řidiče začátečníky se zaměřením na upevňování řidičských dovedností, na omezování agresivity a bezohlednosti vůči ostatním účastníkům silničního provozu,
- organizováním kurzů bezpečné jízdy zaměřené na řešení krizových situací.

Určité rezervy by se jistě našly i v informovanosti rodičů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Stálo by za to zamyslet se nad tím, zda výchova

a vzdělávání dětí v oblasti bezpečnosti v dopravě by neměla následovat teprve poté, co budou dostatečně poučeni i rodiče.

9. NADACE MALINA

Nadace Malina byla zřízena za účelem všestranné podpory, zlepšování a posilování správných návyků účastníků silničního provozu s cílem zvyšování jeho bezpečnosti, prevence a zmírňování následků nehodovosti. Profesní odbornost zakladatelů Romana Kresty a Daniela Landy a jejich popularita v ČR umožňují kladně a účinně působit na širokou veřejnost všech věkových skupin v oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu, především výrobou a distribucí kvalitních, zábavně vzdělávacích dokumentů. Tyto zmíněné netradiční projekty jsou zaměřeny na všechny věkové skupiny obyvatelstva - děti, absolventy autoškol i dospělé.

Prioritním cílem Nadace Malina je proniknout do podvědomí široké veřejnosti jako subjekt nerozlučně spjatý s prevencí bezpečnosti silničního provozu.

Nadace spolupracuje s Nadací BESIP, s BESIPem – odborem Ministerstva dopravy ČR, odborem prevence Ministerstva vnitra ČR, pod záštitou předsedy Výboru pro bezpečnost Jana Vidíma. Činnost nadace je zaměřena na jednotlivé skupiny s ohledem na míru jejich znalostí, tj. na děti předškolního a školního věku, to znamená na nejvíce ohroženou skupinu, pro které vytvořila videokazety s názvem „Bezpečná cesta“, „Červený blesk“, a „Soutěž“, které byly distribuovány do všech mateřských a základních škol.⁴⁷

Jak je uvedeno výše jsou zakladateli nadace mediálně známé osobnosti. Daniel Landa je známý hudebník a skladatel a navíc i automobilový závodník, stejně jako Roman Kresta. Dala by se tedy vést diskuse o tom, zda o nezbytnosti dodržovat bezpečnostní pravidla by neměli děti přesvědčovat hlavně ti, kteří znají cenu lidského života – lékaři, záchranáři, hasiči, případně viníci vážných nehod nebo policisté a ne ti, co sami pravidla nedodržují, i když doufejme, že pouze v rámci automobilových závodů.

10. VÝCHOVNĚ VZDĚLÁVACÍ PROGRAMY A KAMPANĚ

⁴⁷ Dostupné na: <http://www.nadace-malina.cz/?stranka=status-a>

10.1 Bezpečná cesta do školy

Projekt je založen na přímé zkušenosti žáků a na seznamování se s reálným prostředím. Nejedná se o zprostředkované informace a poznatky, ale o analýzu vlastních zážitků a postřehů. Projekt dává dětem mnohem větší šance orientovat se v dopravním prostředí.

Projekt probíhá tak, že žáci nejprve individuálně zaznamenávají do mapek cestu, kudy chodí do školy. Označují místa, kde se necítí bezpečně, a v legendě vysvětlují, proč tomu tak je.

Cíle a metoda projektu Bezpečné cesty do školy

Cíle projektu

- zvýšení dopravní bezpečnosti žáků, kteří cestují do školy pěšky nebo jezdí na kole,
- podpora chůze a cyklistiky jako zdravé a udržitelné dopravy, šetrné k životnímu prostředí,
- změna dopravních návyků žáků i jejich rodin (aby více chodili pěšky a jezdili na kole či alespoň využívali MHD),
- zlepšení životního prostředí v okolí školy (méně aut),
- aktivní dopravní výchova (žáci se prakticky a aktivně obeznámí se základními problémy bezpečnosti a s možnými řešeními, jsou vedeni k odpovědnějšímu přístupu v roli chodce, cyklisty i budoucího řidiče a občana vůbec),
- podnícení zájmu o věci veřejné,
- spolupráce školy, žáků a rodičů s veřejnou správou.

Metoda projektu

Hlavní metodou je dotazníkové šetření spojené s mapováním. Žáci s pomocí pedagogů a rodičů odpovídají například na tyto otázky:

- Kudy chodíš/jezdíš na kole do školy?
- Kde se necítíš bezpečně a proč?
- Jak se dopravuješ do školy?
- Jak by ses chtěl dopravovat do školy a proč to nelze?

Kromě těchto dotazníků pracují s mapkami okolí školy jak doma s rodiči, tak ve škole s učiteli a rovněž v terénu, který fyzicky projdou.

Hlavním cílem projektu je naučit děti myslet, předvídat a chovat se v dopravním prostředí bezpečně a tím snížit počet dopravních nehod.

Děti mohou pracovat samostatně, ve skupinách se spolužáky nebo staršími kamarády. Jednotlivé aktivity projektu jsou koncipovány tak, aby oslovily co nejširší okruh dětí. Zaměření aktivit vede děti k bezpečnému nácviku při pohybu v dopravním prostředí. Projekt představuje významnou alternativu k dosavadnímu přístupu k dopravní výchově.⁴⁸

Nespornou výhodou tohoto projektu je přímá zkušenost žáků s dopravními situacemi na každodenní cestě do školy a zpět a následná analýza jejich zážitků a postřehů, což je nejrychlejší metoda jak naučit děti vnímat nebezpečí v dopravním prostředí. Naučí se vyhledávat a odhalovat možná rizika a nebezpečí v dopravě.

Děti mají možnost sami si zvolit metodu práce, což zvyšuje rychlost vstřebávání informací a jejich dlouhodobé uchování.

10.2 Program pro začínající cyklisty

Projekt je vyhlášen Radou vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu. Zařazuje se do výuky žáků 4 – 5 tříd základní školy, kde zkušenosti ukazují, že právě v tomto věku je velmi účinné zařazení intenzivní dopravní výuky pro shrnutí a rozšíření vědomostí a dovedností, které žák v oblasti dopravní výchovy získal, a pro jejich spojení s praxí. A děti již většinou dosáhly věkové hranice 10 let. Výuku vede učitel nebo jiná kompetentní osoba, např. pracovník DDH, příslušník městské nebo státní policie, aj..

Tématický plán je zpracován na minimální rozsah požadovaných znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích k získání „Průkazu cyklisty“.

Obsah kurzu:

- základní povinnosti účastníka silničního provozu,
- povinné a doporučené vybavení jízdního kola,
- seznámení s typem jízdních kol,
- postup a nácvik vyjíždění od okraje vozovky, chodníku,
- jízda vpravo, při pravém okraji vozovky,
- postup při zastavování a praktické provedení,
- postup při objíždění překážky a praktické provedení,
- postup při předjíždění cyklisty a praktické provedení,
- postup při odbočování vpravo, vlevo a praktické provedení,

⁴⁸ HEINRICHOVÁ, J. *Bezpečná cesta do školy*, CDV, Praha: 2006, str. 9.

- řazení do jízdnic pruhů,
- projíždění křižovatkou,
- jízda zručnosti.

Součástí výuky je závěrečné přezkoušení pravidel provozu na pozemních komunikacích pomocí testů a získání „Průkazu cyklisty“. ⁴⁹

10.3 Dopravní soutěž mladých cyklistů

Dopravní soutěž mladých cyklistů je každoročně vyhlašována Radou vlády pro bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích, Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ČR ve spolupráci Policejním prezidiem, Ústředním automotoklubem České republiky, Autoklubem České republiky a Českým červeným křížem.

Program se vyhlašuje každoročně a je určen dětem starším 10 let, tj. žákům 4. – 8. ročníků základních škol a odpovídajícím ročníkům jiných škol.

Cílem programu je přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách, správnému a bezpečnému chování dětí v silničním provozu a ke snižování nehodovosti. Prohlubuje a ověřuje znalosti a dovednosti žáků v uplatňování pravidel silničního provozu pro cyklisty, v technice jízdy na kole a praktické a teoretické zvládnutí zásad první pomoci.

Program je organizován formou jednotlivých kol od základních, přes oblastní, krajská, až po celorepublikové.

Základním materiálem pro organizaci je metodická příručka Dopravní soutěž mladých cyklistů s propozicemi a pokyny k organizaci. ⁵⁰

10.4 Ajaxův zápisník

Pro práci s dopravní tematikou vydala Policie ČR pracovní sešity pro žáky druhých a třetích ročníků. Autorkou je Blažena Kašparová, Policie ČR OŘ Sokolov.

Pracovní sešit provází žáky celým školním rokem. Publikace je velmi pěkně zpracovaná a děti s ní rády pracují. Za každý splněný úkol dostanou od vyučujícího razítko Ajaxe, policejního psa, který je provází celým pracovním sešitem. Každý měsíc děti probírají určité téma, např. ochrana před zlodějem,

⁴⁹ KUBÁNKOVÁ, I., POČINEK, I. *Kurz dopravní výchovy*, Fortuna, Praha: 1993. str. 9-17.

⁵⁰ Dostupné na: <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu>

šikana, drogy aj. Nejvíce se však zaměřuje na úkoly související s dopravní výchovou.

2. ročník

Pracovní sešit je členěn na měsíce,

- v září se děti seznámí s prací Policie ČR; poznávají uniformy, policejní hodnosti, techniku a různé služby policie,
- říjen je věnovaný tématu dopravní výchovy – chodec; děti správně odpovídají na otázky o pohybu na komunikacích, jak se mají oblékat při špatné viditelnosti, jak přecházet vozovku, určují dopravní značky, poznávají a učí se pokynům policistů,
- v březnu se zabývají tématem dopravní výchovy – cyklista; děti doplňují, kdy a kde mohou jezdit samy na kole po vozovce, ve kterých místech musí být opatrné, učí se povinné vybavení jízdního kola, správné a nesprávné chování cyklisty.

3. ročník

Pracovní sešit již není členěn na měsíce a děti jej doplňují v průběhu školního roku. Začínají kapitolou dopravní výchovy – cyklista – chodec a v tomto ročníku už autorka počítá s určitými znalostmi dětí. Úkoly, které žáci řeší, jsou obdobné jako ve druhém ročníku, jsou však složitější.⁵¹

10.5 Alarm

Jedná se o internetový portál určený dětem, mládeži a všem, kteří s dětmi a mládeži pracují. Program Alarm vznikl v rámci Národního programu výzkumu ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, Pedagogické fakulty Masarykovi univerzity v Brně, Univerzity Karlovi v Praze, Centrem prevence úrazů a centrem AVAMET – Junior Brno. Kolektiv řešitelů tvoří zástupci jednotlivých pracovišť zabývajících se výzkumem a realizací dopravní výchovy dětí a mládeže.

Účelem projektu je zahrnout co nejširší skupinu dětí a mládeže a pomoci jim získat základní vědomosti, dovednosti a kompetence pro bezpečný pohyb na pozemních komunikacích. Projekt si klade za cíl snížení nehodovosti dětí a mládeže v provozu na pozemních komunikacích a nenásilnou formou je naučit, aby neohrožovaly sami sebe, ani své okolí. Zaměřuje se na předcházení

⁵¹ Dostupné na: <http://www.prevenceznojmo.estranky.cz/stranka/ajaxuv-zapisnik>

možnosti vzniku dopravních nehod, učí odpovědnému chování v provozu na pozemních komunikacích, s využitím dostupné metodiky a pracovních materiálů pro jednotlivé cílové skupiny, nabízí náměty pro zařazení dopravní výchovy do různých výukových programů.⁵²

10.6 Pásovec

Kampaň „Pásovec“ připravilo Ministerstvo dopravy České republiky (BESIP) s Centrem dopravního průzkumu, ve spolupráci s Policií České republiky. S cílem podpory a propagace dětských autosedaček a používání zádržných systémů v automobilu.

Pásovec symbolizoval bezpečnost již ve starobylých civilizacích. Toto zvířátko dokáže v případě ohrožení velmi efektivně chránit své tělíčko pancířem složeným z pásů. A právě to je cílem kampaně, pomocí pásů chránit nejnáze zranitelné cestující v automobilech – děti.

V průběhu kampaně dostane více jak 100 tisíc dětí do 12 let v mateřské škole, v základní škole nebo při policejní kontrole hračku, která jim bude společníkem na cestách a bude jim připomínat, nutnost použít dětskou autosedačku, případně zádržné systémy. Což v současné době stanoví zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, povinnost řidiče a spolujezdce(ů) používat zádržný systém na sedadle vybaveném bezpečnostním pásem.⁵³

10.7 Výcvik na dětských dopravních hřištích

Dětská dopravní hřiště slouží především pro přípravu dětí na pohyb v silničním provozu v roli cyklisty a chodce, ale jsou také vhodným prostorem pro volnočasové aktivity dětí a dalších akcí pro veřejnost. Jako například bezpečnostní akce ve spolupráci s Policií ČR nebo městskou policií, stále častěji se stávají i místem kde rodiče s dětmi tráví volný čas v bezpečném prostředí. Kromě těchto úkolů se dětská dopravní hřiště zabývají ještě dalšími aktivitami, jako např. organizováním dopravních soutěží, organizací školení učitelů nebo osvětovou činností a působením na rodiče.

⁵² Dostupné na: www.dopravnialarm.cz

⁵³ Dostupné na: <http://www.ibesip.cz/Informace-BESIP/Informace-BESIP/Komplexni-informace-o-aktivitach-oddeleni-BESIP>

Základním a hlavním úkolem dětských dopravních hřišť je výcvik začínajících cyklistů. Cílovou skupinou jsou proto žáci 4 – 5 ročníků základních škol, kdy již téměř všichni dosáhli věkové hranice pro samostatný pohyb v silničním provozu v roli cyklisty. Podle zákona č. 361/200 Sb. je stanoven minimální věk pro samostatnou jízdu na silnici 10 let.

Dopravní výchovu na dětských dopravních hřištích zajišťují zaměstnanci policie a pověřeni pracovníci. Výuka probíhá v jarních měsících a zúčastňují se jí děti ve věku od 6 do 15 let, cyklisté i chodci.

V naší republice existuje již více než 100 dětských dopravních hřišť. Mají různé rozměry, různá vybavení a využití. Existují i hřiště mobilní, jejichž výhodou je instalace na parkovištích nebo větších plochách. Všechna takhle zařízení se však musí řídit jednotným způsobem organizace výcviku, standardními postupy a jednotnou metodikou. Proto můžeme konstatovat, že výcvik na dětských dopravních hřištích je nedílnou součástí dopravní výchovy – jejího praktického využití.

Výcvik a výuka na dětských dopravních hřištích patří k neúčinnějším formám dopravní výchovy dětí.⁵⁴

10.8 The Action

Partneři projektu BESIP, Ministerstvo dopravy, Evropská charta bezpečnosti silničního provozu. Specifický emotivní projekt, zaměřený především na mladé začínající řidiče. Cílem projektu je prevence užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorového vozidla a během něj, boj proti rychlé a nezodpovědné jízdě a důraz na používání bezpečnostních pásů. Jde o první projekt u nás, který pracuje s přesně danou cílovou skupinou a používá při tom moderní komunikační prostředky. Zprostředkovává mladým emotivní zážitky reálných dopadů dopravní nehody. Nehovoří o nabouraných vozidlech a pomačkaných blatnících, ale zcela otevřeně mluví o trvalé invaliditě, mnohdy i o smrti mladých lidí, kteří přeceňovali své schopnosti nebo se chovali nezodpovědně. The action nepoučuje, ale divák je pomocí uměleckých prostředků a dějových zvrátů vtažen do příběhu, které se odehrávají nejen

⁵⁴ VOTRUBA, J. *Výcvik na dětských dopravních hřištích*, BESIP, Praha: 1997, str. 6-17.

v průběhu dopravní nehody, ale i po ní. Je seznámen s možnými dopady v podobě trvalého zdravotního postižení.⁵⁵

VÝZKUMNÁ ČÁST

11. CÍL VÝZKUMU A POUŽITÉ METODY

Cílem průzkumu bylo zjistit úroveň znalostí pravidel silničního provozu u žáků 5. tříd. Výzkum proběhl v základních školách Havlíčkova ulice a TGM v Moravských Budějovicích a v základní škole v Šumné.

Nešlo pouze o vědomostní úroveň, ale také o praktickou aplikaci získaných poznatků v každodenní praxi, která byla součástí následné besedy a praktického prověření celého projektu. Pro zjištění kvality i kvantity znalostí uvedené problematiky jsem použila následující metody:

- rozhovor s učiteli jednotlivých tříd (pouze informační),
- zadání testu pravidel silničního provozu,
- neformální besedu s dopravní tematikou, s kolektivy zúčastněných tříd,
- s časovým odstupem 4 týdnů jsem provedla vyhodnocení a praktické ověření o trvalosti získaných poznatků formou opětovného vypracování testu.

Stanovení hypotéz

H1: Celková úroveň znalosti žáků 5. tříd základní školy v oblasti pravidel provozu na pozemních komunikacích je nedostatečná.

H2: Vědomosti žáků se po přednášce významně zvýšily.

H3: Na žádné z uvedených škol se neučí předmět dopravní výchova.

12. ZKOUMANÝ SOUBOR A PROSTŘEDKY PRŮZKUMU

Při koncipování mého průzkumu a volbě metody jsem vycházela z těchto předpokladů.

Volba dotazníku – dopravního testu, jako metody, má zcela evidentní výhody:

- umožňuje získat potřebné informace v poměrně krátkém čase,

⁵⁵ Dostupné na www.theaction.cz

- nevyžaduje spoluúčast dalších spolupracovníků,
- v případě přímého kontaktu zaručuje 100% návratnost a možnost dovysvětlení některých zadání, pokud by nebyla zcela jasná,
- zaručuje anonymitu zúčastněných osob.

V předložené práci je použito údajů, které byly zjištěny:

- zkoumáním úrovně znalostí žáků pátých tříd výše uvedených škol, jež proběhlo formou písemného testu zaměřeného na základní pravidla pohybu cyklisty v silničním provozu.

Téměř všichni žáci absolvovali ve čtvrté třídě dopravní výchovu na dětském dopravním hřišti v Moravských Budějovicích v rozsahu čtyř hodin zaměřenou na získání průkazu cyklisty.

- na základě besedy s vyučujícími zúčastněných tříd,
- na základě besedy se žáky, zaměřené na problematiku dopravní výchovy.

Beseda s dopravní problematikou a vypracování testů bylo provedeno v měsíci lednu a únoru s ohledem na nadcházející jarní období a tím i zvýšený provoz nezletilých chodců a cyklistů v silničním provozu.

Průběh besedy byl zaměřen na základy chování cyklistů v provozu na pozemních komunikacích, na znalost dopravních značek a zařízení, řešení dopravních situací v křižovatkách a na vybavení jízdního kola, ale zejména na odstraňování chyb žáků ve vypracovaném písemném testu.

Průzkumu se zúčastnilo celkem 76 dětí (považováno za 100%) pátých tříd ze tří výše jmenovaných základních škol.

Průzkum proběhl ve třech fázích:

1. Vypracování dopravního testu před účastí dětí na besedě.
2. Beseda s problematikou dopravní výchovy.
3. Opětné vypracování testu s časovým odstupem 4 týdnů.

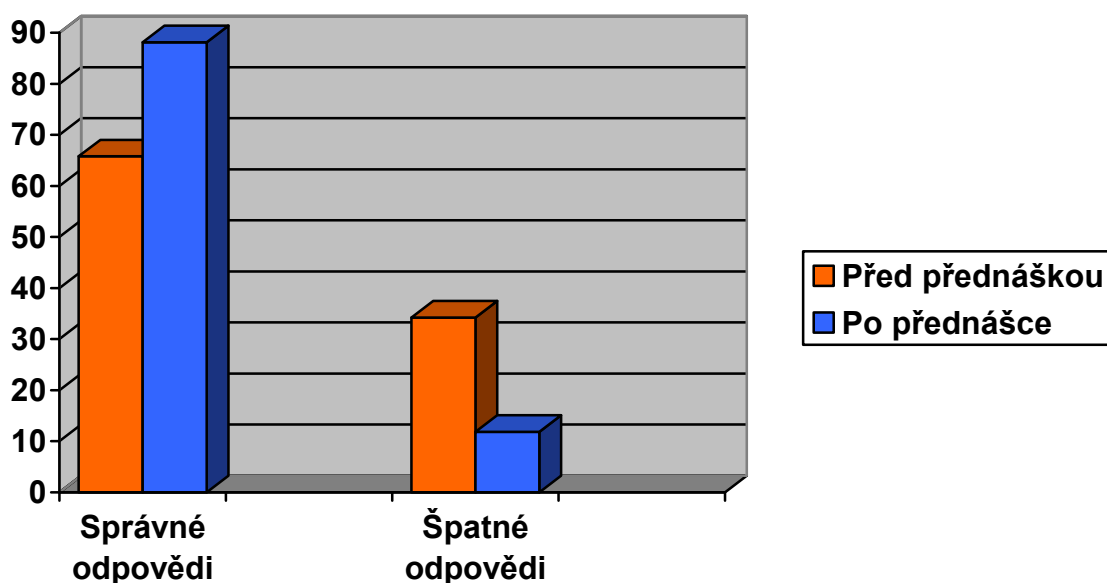
13. VÝSLEDKY PRŮZKUMU

Otázka č. 1

Cyklista, který vede jízdní kolo po pozemní komunikaci (silnici): musí užit pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	50	26	67	9
procenta	65,78	34,21	88,15	11,84

Již první otázka dělala dětem problémy. Mnozí považovali za správnou odpověď variantu a), kde je cyklista vedoucí kolo považován za chodce. V běžné praxi se s tímto jevem často setkáváme i u dospělých účastníků silničního provozu. Dětem byl vysvětlen rozdíl v případech vedení kola po chodníku a po komunikaci a procento správných odpovědí bylo po besedě o více jak 22% vyšší než před přednáškou.

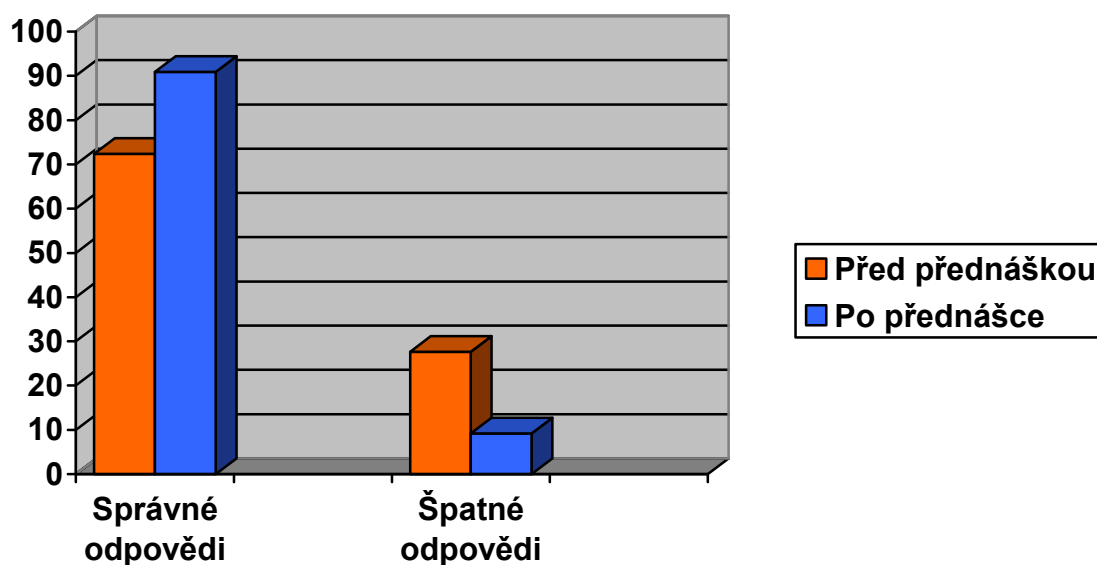


Otázka č. 2

Cyklista před přechodem pro chodce je povinen: umožnit chodci, který je na přechodu nebo ho zřejmě hodlá použít, nerušené a bezpečné přejetí vozovky.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	55	21	69	7
procenta	72,36	27,63	90,78	9,21

Dle mého je příčina většiny nesprávných odpovědí žáků na tuto otázku v nedostatečném logickém spojení otázky s odpovědí. Po následné besedě variantu b) cyklista musí vždy zastavit u označeného přechodu, nevolil žádný žák.

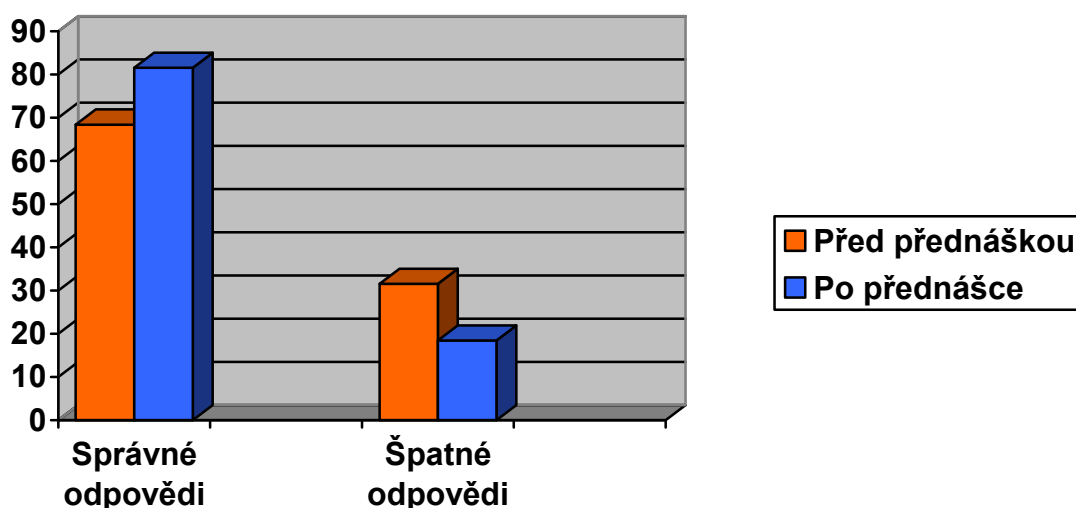


Otázka č. 3

Vodorovnou dopravní značku „Podélná čára souvislá“ nesmí cyklista přejíždět, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo mimo komunikaci nebo vyjíždění z takového místa na pozemní komunikaci.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	52	24	62	14
procenta	68,42	31,57	81,57	18,42

Při besedě vyplynulo, že dětem nebyl zcela jasný pojem podélná čára souvislá, o čemž svědčí více jak 31% špatných odpovědí. Na názorných situacích byla dětem vysvětlena slova jako objíždění, předjíždění, odbočování na místa mimo pozemní komunikaci a rozdíly mezi podélnou čarou souvislou a přerušovanou. Následné procento špatných odpovědí bylo již pouze 19%.

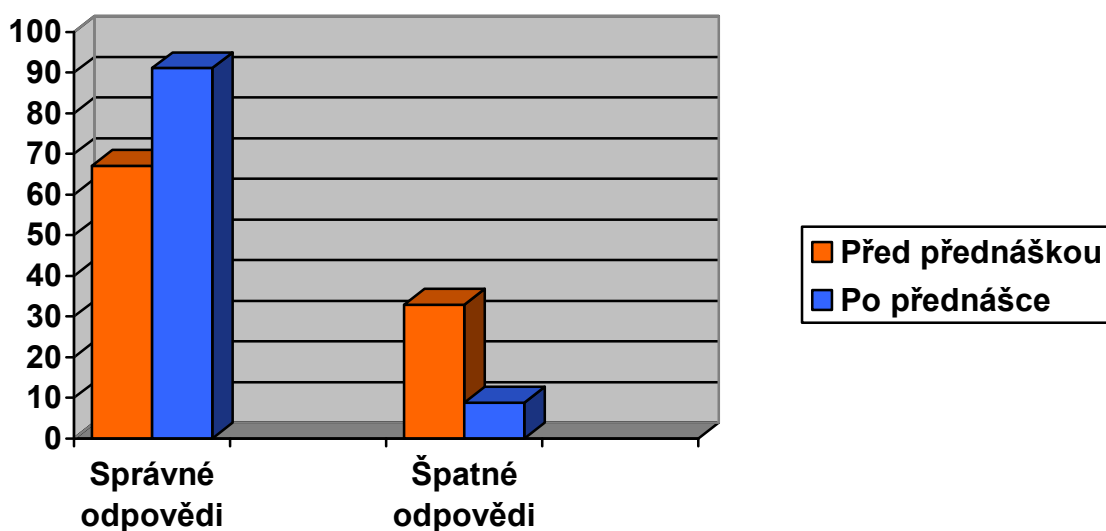


Otázka č. 4

Cyklisté směji jet: jen jednotlivě za sebou.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	51	25	68	8
procenta	67,10	32,89	89,47	10,52

Přesná pravidla stanoví, že cyklisté mohou jet pouze jednotlivě za sebou. Jsme dnes a denně svědky toho, jak je toto pravidlo porušováno i samotnými rodiči např. na výletě s dětmi. Děti byly upozorněny na nebezpečí, která cyklistů hrozí v případě jízdy dvou cyklistů vedle sebe a správný výsledek po přednášce byl téměř 90%.

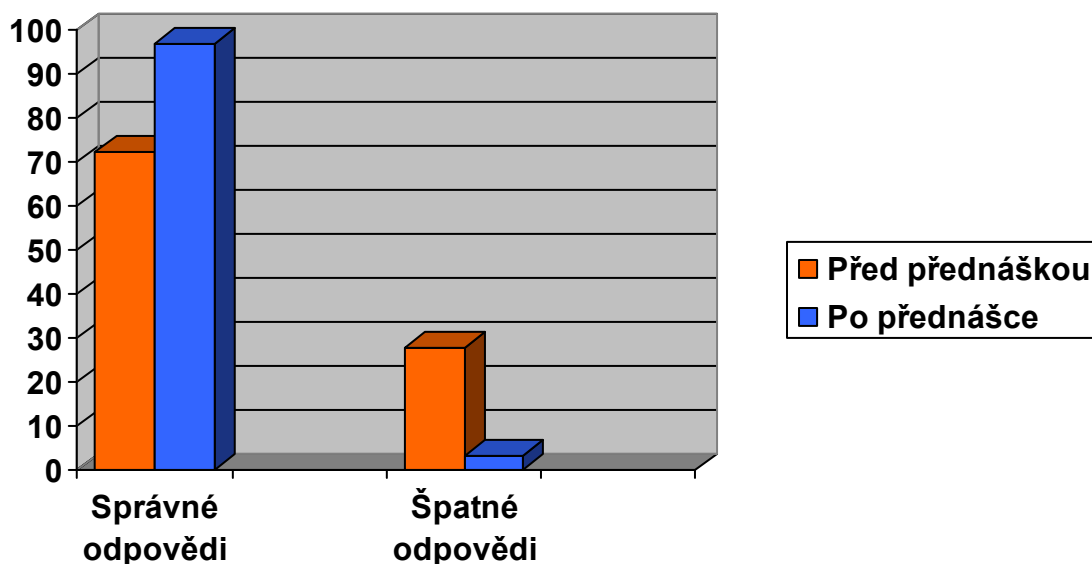


Otázka č. 5

V provozu na pozemní komunikaci (silnici) kromě chodníku, cyklistické stezky a v obytné pěší zóně, smí cyklista jezdit samostatně: od deseti let.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	55	21	74	2
procenta	72,36	27,63	97,36	2,63

Vzhledem ke skutečnostem, že průzkumu se zúčastnili žáci, kteří již dovršili desátý rok věku a mohou se tedy samostatně pohybovat jako cyklisté v dopravním provozu, jsem očekávala 100% správných odpovědí. Před přednáškou však téměř 28% žáků uvedlo, že se mohou samostatně provozu zúčastnit až od 12 let. Po přednášce nesprávně odpověděli pouze dva žáci

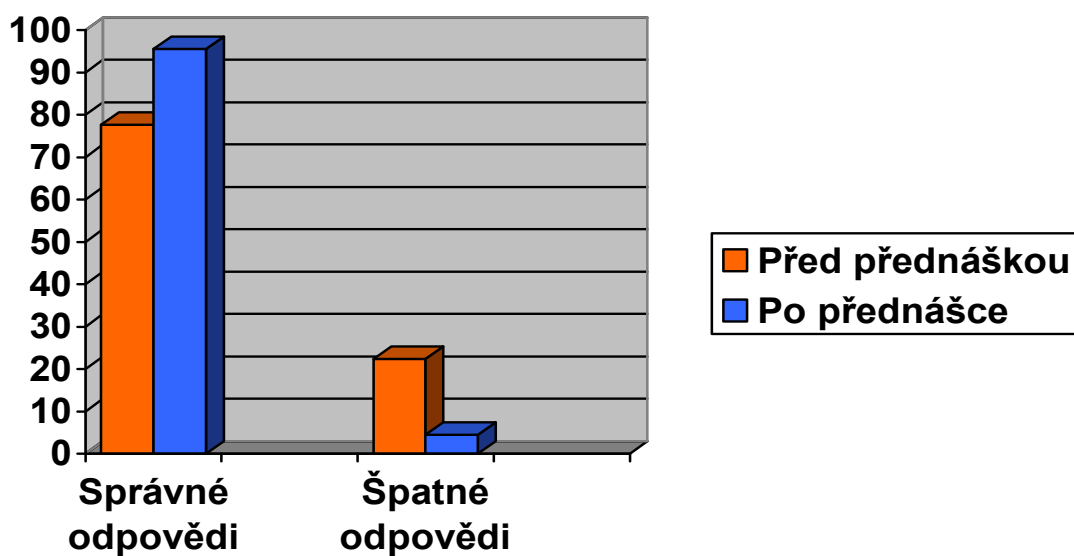


Otázka č. 6

Znamení o změně směru jízdy musí cyklista dát: vždy, když mění směr jízdy.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	59	17	68	8
procenta	77,63	22,36	89,47	10,52

Na šestou otázku odpovědělo správně téměř 78% žáků již před přednáškou, po přednášce se jejich počet zvýšil na více jak 95%. I přesto, že znají toto pravidlo, je praxe bohužel jiná. A to jak u dětí, tak i u dospělých. Změna směru bez viditelného upažení je často příčinou dopravní nehody.

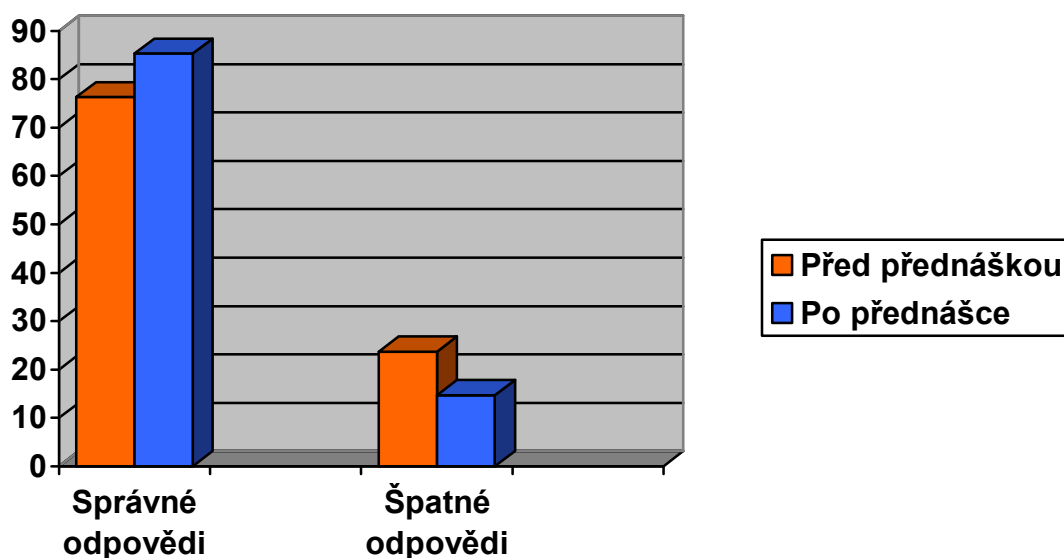


Otázka č. 7

Při jízdě na pozemní komunikaci (silnici) cyklista: může jet po pravé krajnici, ale nesmí zde ohrozit ani omezit chodce.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	58	18	69	7
procenta	76,31	23,68	90,78	9,21

Z následné besedy vyplynulo, že žákům není zcela jasný pojem krajnice a od toho se odvíjel i počet špatných odpovědí před přednáškou, který činil téměř 24%. Praktické znázornění a vysvětlení problému na přednášce se projevilo v pouhých 9% špatných odpovědí.

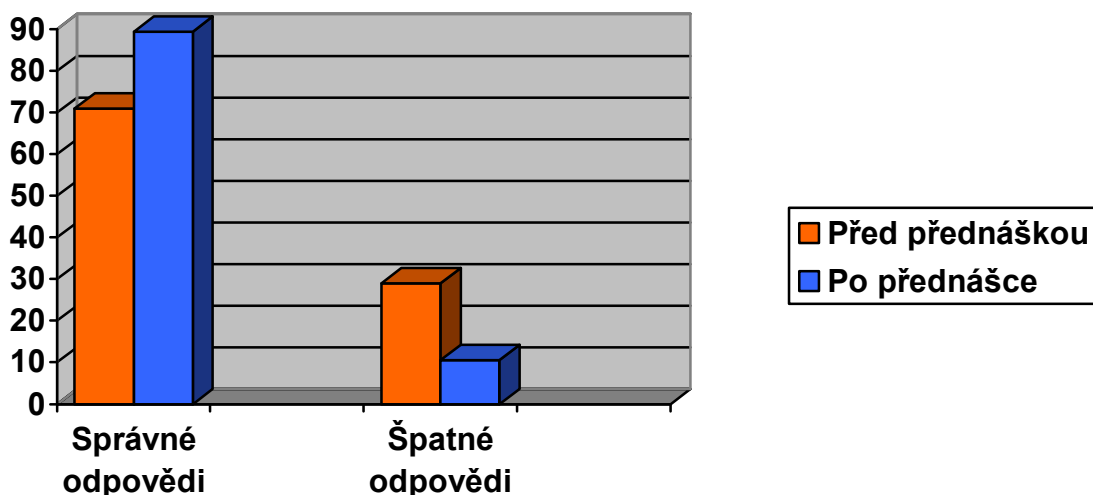


Otázka č. 8

Cyklista při objíždění překážky, vybočuje-li ze směru jízdy dává znamení o změně směru jízdy upažením vlevo. Než tento úkon provede: musí se ohlédnout, zda neohrozí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	54	22	68	8
procenta	71,05	28,94	89,47	10,52

Podle počtu správných odpovědí většina dotazovaných žáků ví, co v takovýchto případech nařizuje vyhláška, praxe je však jiná. Často můžeme být svědky náhlého vybočení cyklistů bez jakéhokoli znamení o změně směru jízdy a to i v případech, že na kole jede dospělá osoba. Nejčastěji se s tímto jevem můžeme setkat u dětí a starších účastníků silničního provozu, kde příčina tkví v nejistotě ovládání kola.

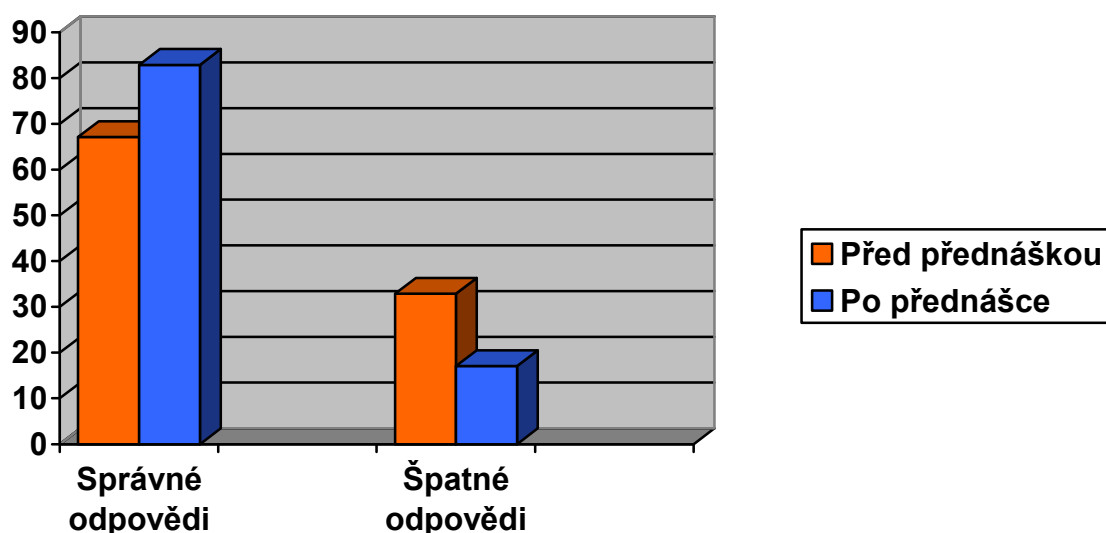


Otázka č. 9

Před odbočováním vlevo se musí cyklista zařadit: co nejdále vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	51	25	63	13
procenta	67,10	32,89	82,89	17,10

S touto dopravní situací se děti běžně setkávají, přesto v první části testu odpovědělo nesprávně více jak 32% dětí. Příčina je pravděpodobně způsobena ve špatné vpravo – levé orientaci dětí a jejich malé představitosti. Praktická ukázka tohoto problému na dopravním koberci snížila procento nesprávných odpovědí na 17,10%.

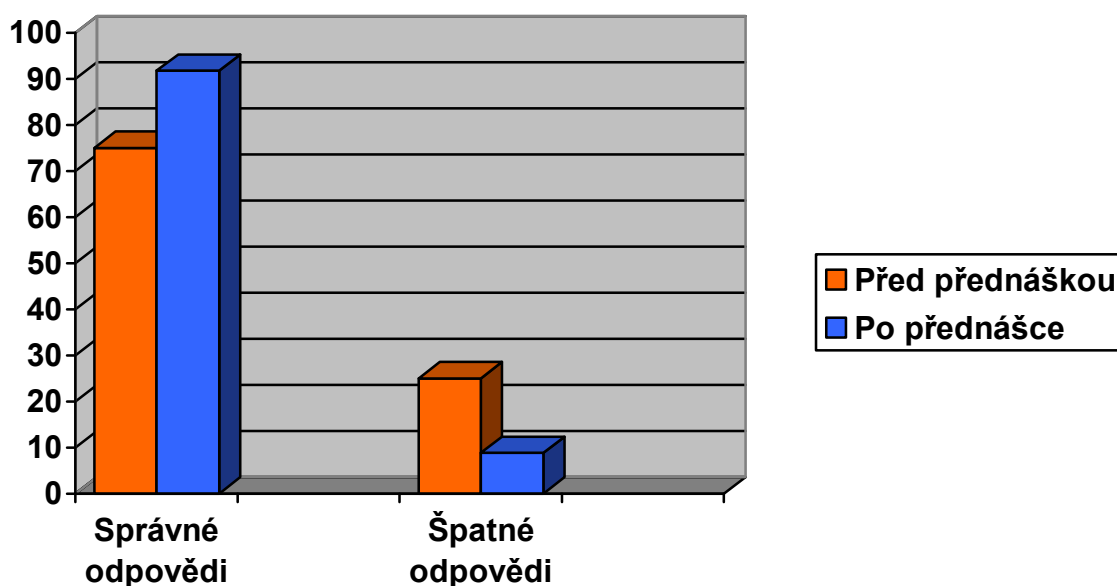


Otázka č. 10

Cyklista je při jízdě mimo jiné povinen: věnovat se plně řízení a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	57	19	67	9
procenta	75,00	25,00	88,15	11,84

Při volbě odpovědí na tuto otázku 19 žáků odpovědělo variantu, že při jízdě je nutno stále držet řídítka. Na přednášce jim bylo vysvětleno, že to není možné, řídítka musí pustit např. při ukázání změny směru. Poté volilo nesprávnou odpověď pouze 9 žáků.

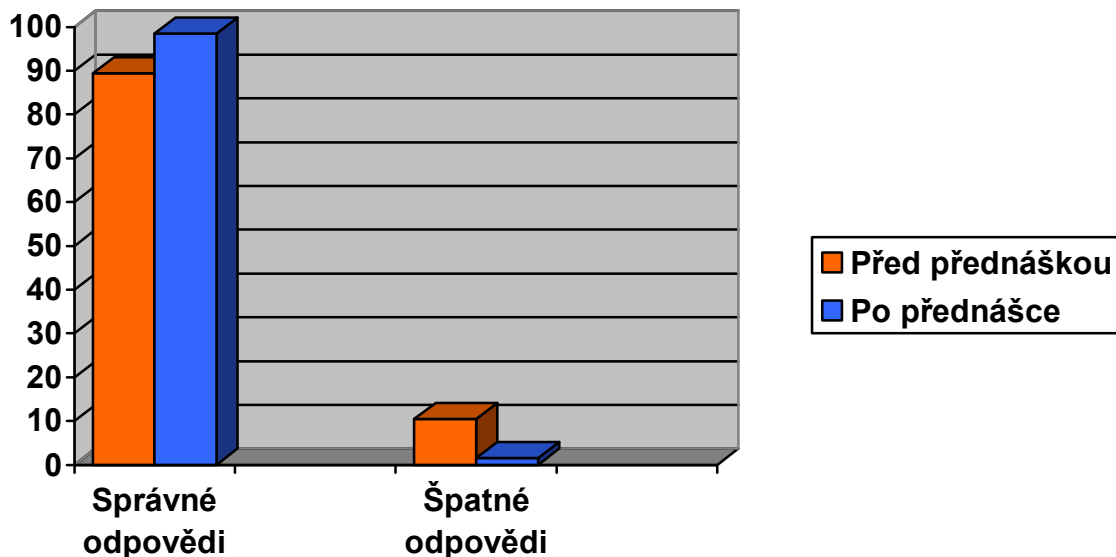


Otázka č. 11

Do míst a úseků, které jsou označeny některou z těchto dopravních značek B1 „Zákaz vjezdu všem vozidlům v obou směrech“ a B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ je zakázán: vjezd všem vozidlům.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	68	8	72	4
procenta	89,47	10,52	94,73	5,26

I když se jedná o dosti významné značky z hlediska bezpečnosti, byl počet špatných odpovědí před i po besedě dosti vysoký. Děti zřejmě v tomto věku ještě podceňují důležitost přesné znalosti názvů značek, která by jim umožnila v tomto případě najít správnou odpověď.

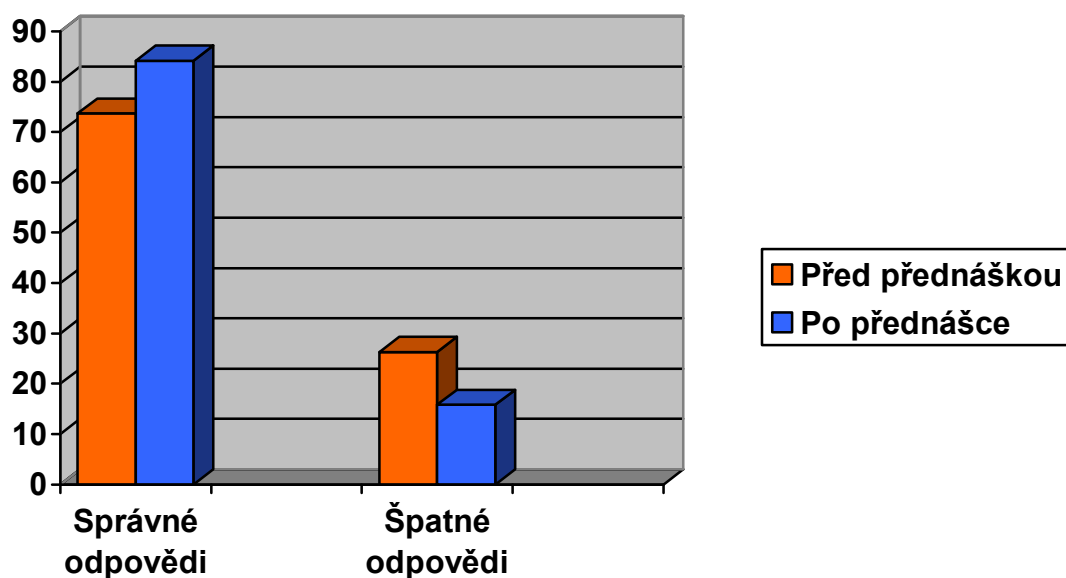


Otázka č. 12

Tato dopravní značka P1 „Křižovatka s vedlejší komunikací“ označuje:
křižovatku s vedlejší komunikací.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	56	20	64	12
procenta	73,68	26,31	84,21	15,78

Při odpovědích na tuto otázku, bych vzhledem k nabízeným možnostem odpovědí očekávala 100% správných odpovědí. Z rozhovoru při besedě vyplynulo, že žáci tuto značku téměř neznají, byl jim vysvětlen rozdíl mezi touto dopravní značkou a značkou označující křižovatku bez rozlišení silnic. po přednášce se procento správných odpovědí zvýšilo o více jak 10%.

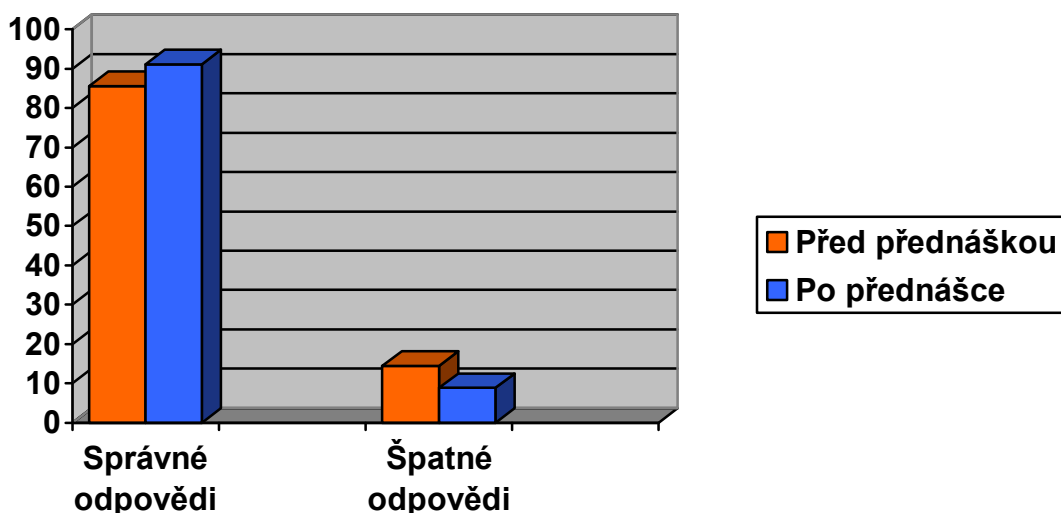


Otázka č. 13

Na příkaz této dopravní značky P4 „Dej přednost v jízdě“ je cyklista povinen: dát přednost v jízdě mimo jiné všem vozidlům, která přijíždějí po hlavní silnici.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	65	11	68	8
procenta	85,52	14,47	89,47	10,52

I když v následné besedě všichni žáci věděli, že na příkaz této dopravní značky musí dát přednost všem vozidlům, 14,47% volilo v testu variantu, kdy musí dát přednost pouze vozidlům přijíždějícím zprava. I když se jedná o velmi významnou značku z pohledu případného ohrožení při nerespektování příkazu, přesto i po přednášce by nesprávnou variantu volilo téměř 11% žáků. To je alarmující.

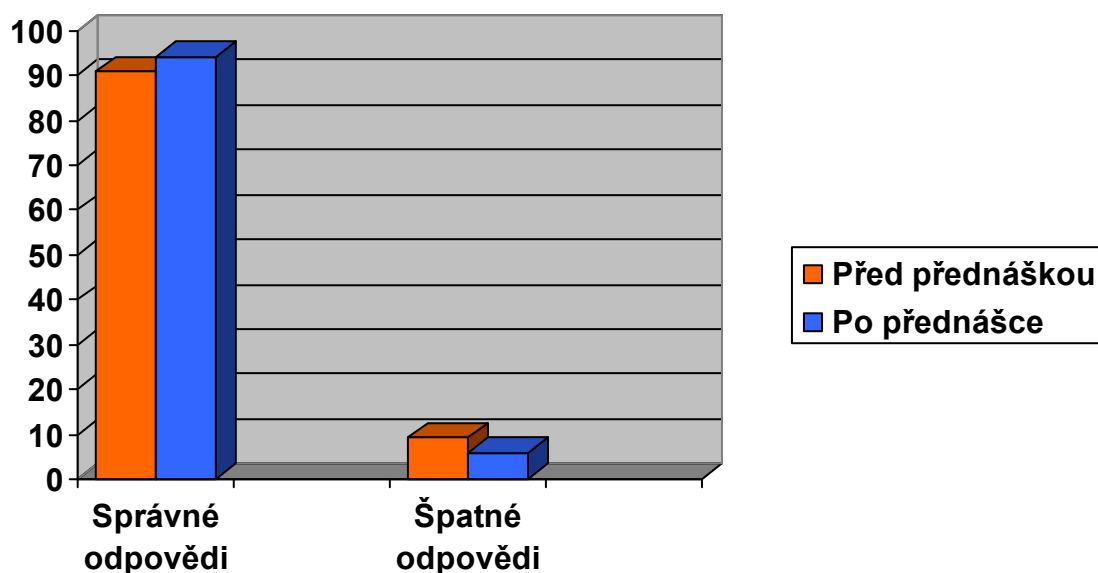


Otázka č. 14

Tato dopravní značka C8a „Stezka pro cyklisty“ znamená: stezka pro cyklisty.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	69	7	72	4
procenta	90,78	9,21	94,11	5,88

Čtrnáctá otázka s vyobrazením dopravní značky „Stezka pro cyklisty“ nedělala žákům téměř žádné problémy. Pouze málo dětí, 9,21% odpovědělo, že tato dopravní značka znamená „Pozor cyklisté“. Na besedě byl dětem vysvětlen rozdíl mezi oběma značkami a v následném testu odpověděli nesprávně pouze 4 žáci.

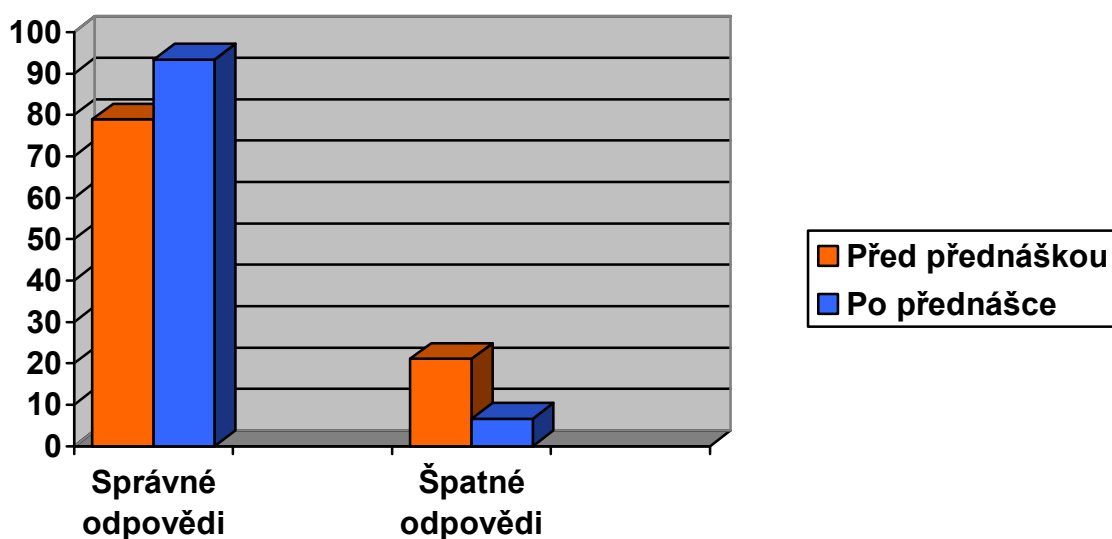


Otázka č. 15

Tato dopravní značka IP4a „Jednosměrný provoz“ znamená: jednosměrný provoz.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	60	16	71	5
procenta	78,94	21,05	93,42	6,57

Při volbě odpovědi na tuto otázku s vyobrazením dopravní značky „Jednosměrný provoz“ 16 dětí volilo variantu, že se jedná o dopravní značku „Příkázaný směr jízdy“. Po ukázce a vysvětlení rozdílu volilo nesprávnou odpověď pouze 5 žáků.

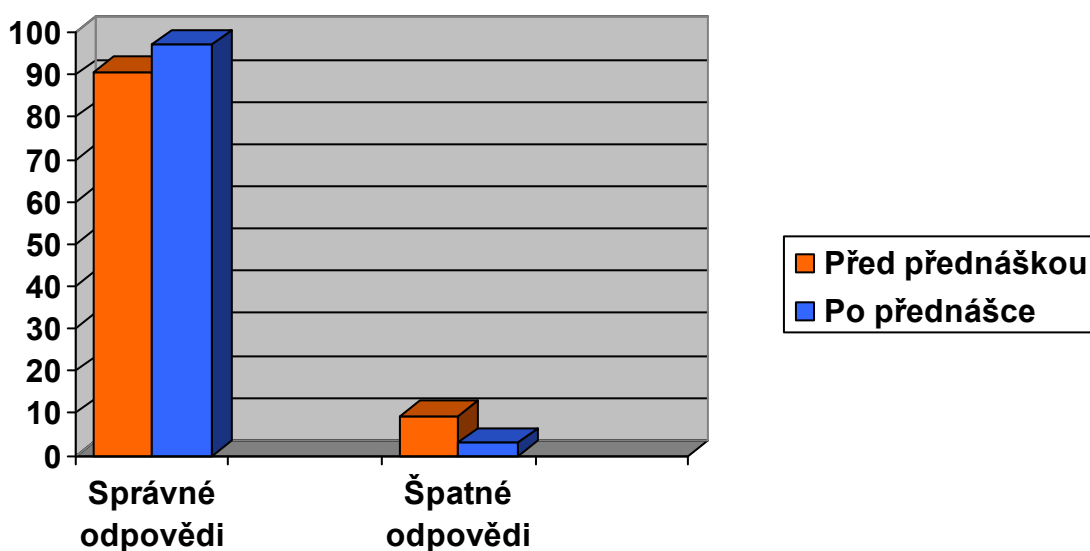


Otázka č. 16

Na křižovatce, před kterou je umístěna tato dopravní značka C3a „Příkázaný směr zde vpravo“: je cyklista povinen odbočit vpravo.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	69	7	74	2
procenta	90,78	9,21	97,36	2,63

Při volbě odpovědi na tuto otázku se opět projevila nedostatečná orientace vpravo – vlevo, nebo nepozornost. Žádný žák nevolil variantu c) je zakázáno odbočovat vpravo.

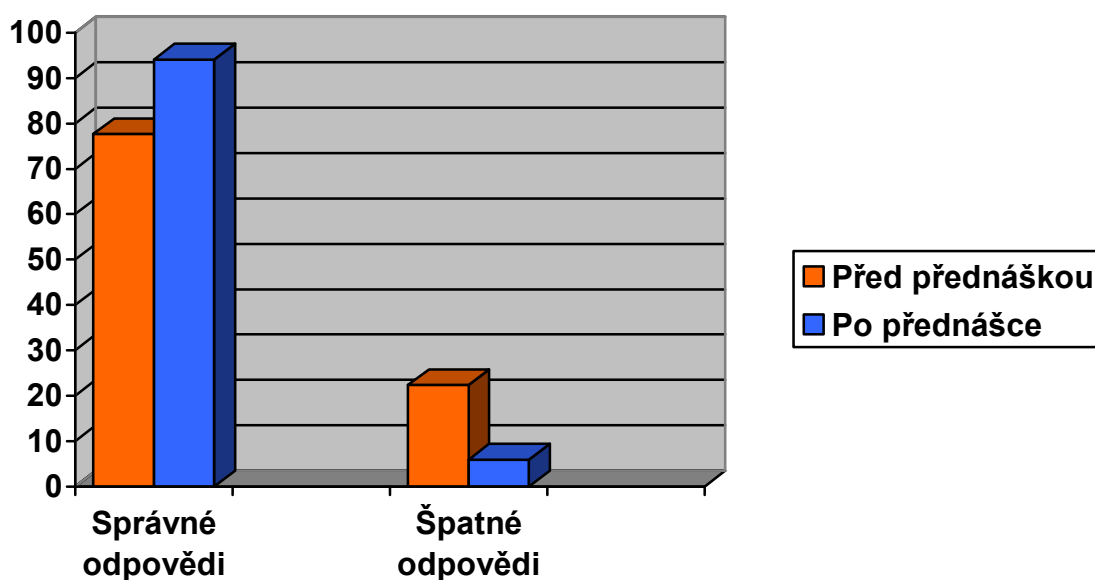


Otázka č. 17

Před křižovatkou na příkaz této dopravní značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ je cyklista povinen: zastavit vždy na takovém místě odkud má do křižovatky náležitý rozhled.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	59	17	68	8
procenta	77,63	22,36	89,47	10,52

Všichni žáci by podle testu na příkaz této dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě“ zastavili, avšak 22,36 % by zastavilo vedle dopravní značky, tedy bez potřebného rozhledu do křižovatky. Po přednášce bylo procento špatných odpovědí o téměř 12% nižší než před přednáškou.

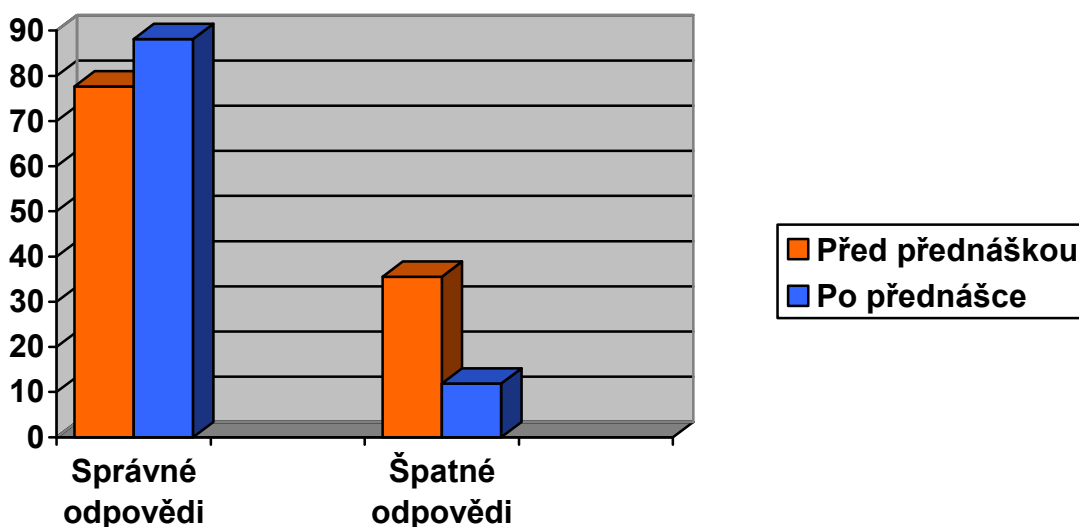


Otázka č. 18

Cyklista odbočující vlevo, projede křižovatkou: jako druhý, protože při odbočování vlevo musí dát přednost protijedoucím vozidlům.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	59	17	67	9
procenta	77,63	35,52	88,15	11,84

Poslední tři otázky řešily dopravní situace na křižovatce. Všichni žáci by podle testu projeli křižovatkou jako druzí, avšak více jak 35% dětí si myslí, že musí dát přednost všem motorovým vozidlům a neuvědomují si, že cyklista má stejná práva a povinnosti jako ostatní řidiči motorových vozidel.

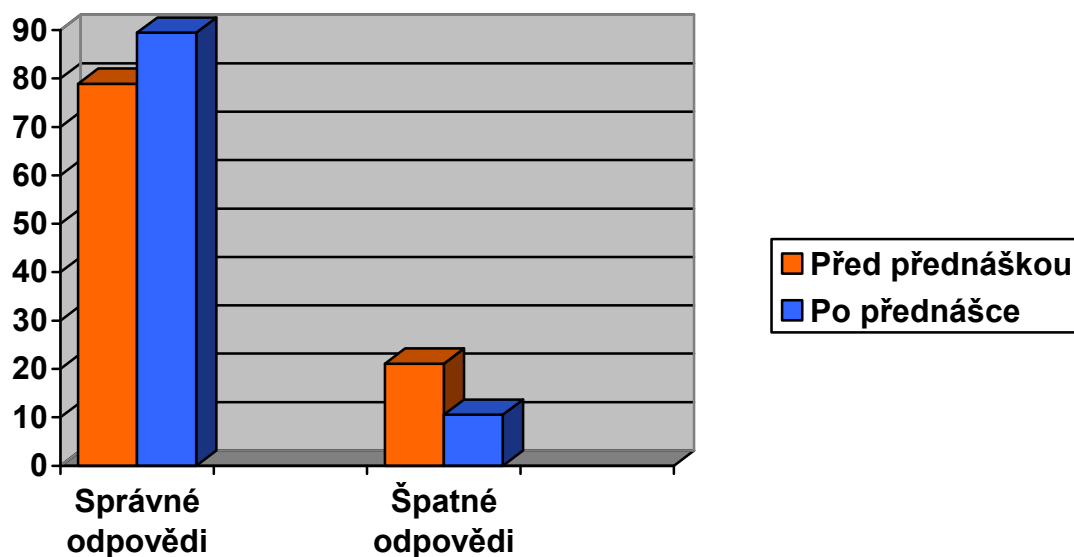


Otázka č. 19

Na křižovatce, podle přednosti vozidel přijíždějících zprava, jako druhý projede křižovatkou: cyklista.

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	60	16	68	8
procenta	78,94	21,05	89,47	10,52

Opět situace, se kterou se často setkáváme v běžném provozu, se kterou však mají problémy i dospělí účastníci provozu. Přednost vozidel zprava není mnohými řidiči respektována a velice často právě v případech, kdy se jedná o situaci, kdy má přednost cyklista.

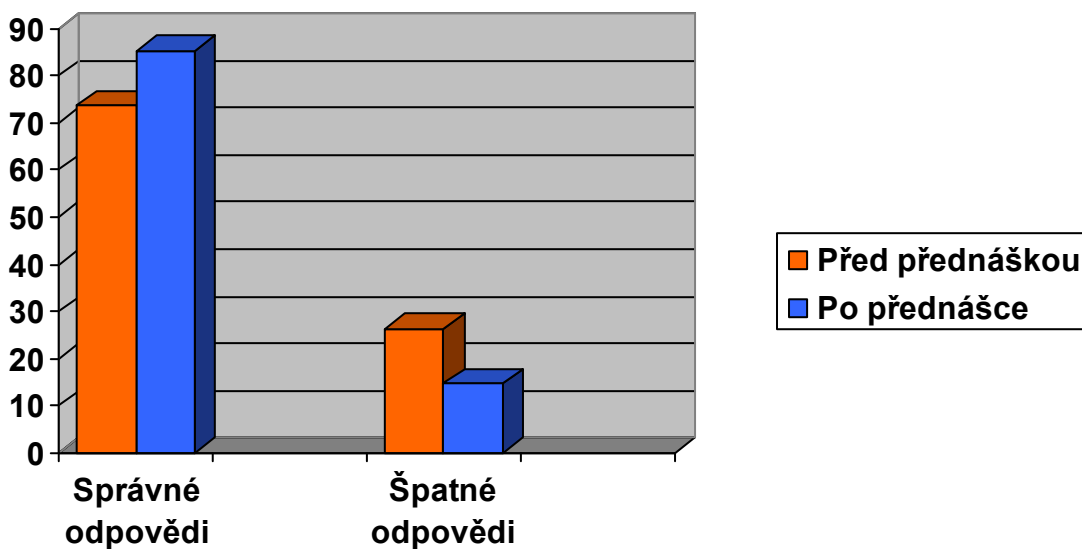


Otázka č. 20

Vozidla projedou křižovatkou v tomto pořadí: 1. tramvaj, 2. osobní automobil, 3. cyklista.

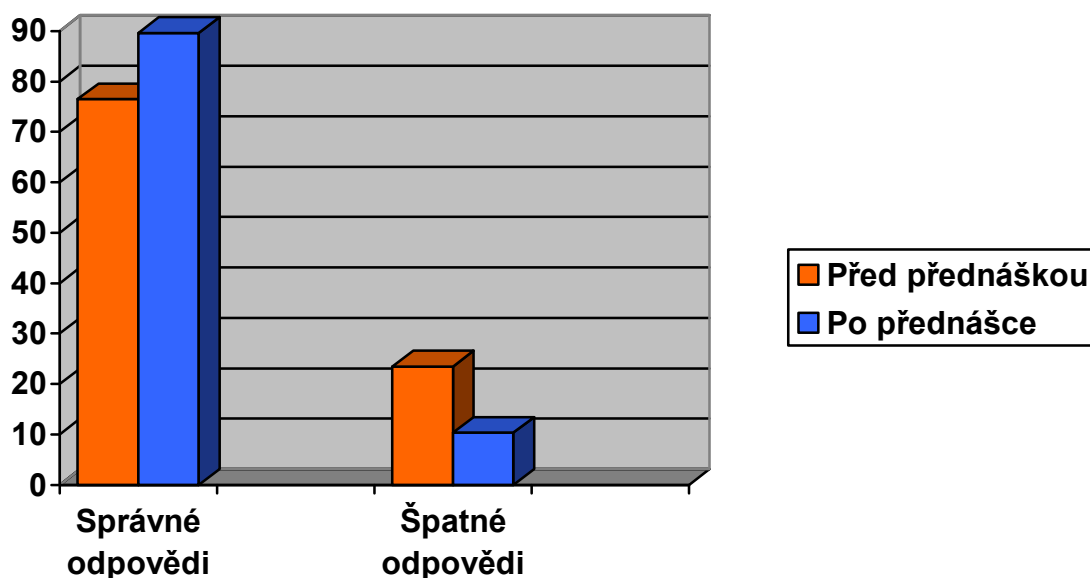
	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
počty	56	20	62	14
procenta	73,68	26,31	81,57	18,42

Dopravní situace, se kterou se můžeme setkat ve větších městech. Jízda křižovatkou s účastí tramvaje. Dětem bylo zdůrazněno pravidlo: tramvaj, která při odbočování nebo jiné změně směru jízdy křižuje směr jízdy vozidla jedoucího po její pravé nebo levé straně a dává znamení o změně směru jízdy, má přednost. Z přednášky vyplynulo, že v prvním případě volba odpovědi byla spíše náhodná.



CELKOVÉ VÝSLEDKY

	Odpovědi před přednáškou		Odpovědi po přednášce	
	správně	špatně	správně	špatně
procenta	76,51	23,48	89,77	10,33



Vycházíme-li z celkového výsledku odpovědí, pak je zcela zřejmé, že se v plném rozsahu potvrdila druhá hypotéza - předpoklad, která vycházela z názoru, že i krátkodobá beseda k tématům dopravní výchovy zvýší znalosti dětí v tomto oboru. Zároveň však negativní výsledek první hypotézy je nutno hodnotit pozitivně, protože znalosti dětí pátých tříd základní školy v oblasti dopravní výchovy nejsou podprůměrné, ale mírně nadprůměrné.

14. INFORMAČNÍ ROZHOVOR S VYUČUJÍCÍMI JEDNOTLIVÝCH TŘÍD

Z uvedených rozhovorů vyplynulo, že dopravní výchova bohužel není začleněna do výuky jako samostatný předmět na žádné ze jmenovaných škol. Objevuje se pouze v mezipředmětových vztazích a ve výuce jí není poskytována dostatečná hodinová dotace. Průměrně je jí věnováno ve školním roce pouze cca 6 hodin.

Dále jsou hlavním problémem školní dopravní výchovy odborné a didakticko metodické předpoklady a znalosti učitelů pro výuku a praktický výcvik v této oblasti.

Učitelé jednoznačně oceňovali všechny akce (většina z nich je uvedena v teoretické části této práce), které jsou pořádány k posílení bezpečnosti v provozu u dětí a mládeže, dále oceňovali spolupráci s orgány státní správy a s policií, která je sice funkční, ale nepřináší ještě trvalý systém spolupráce v pravidelně cyklicky se opakujících akcích. Tento systém by měl děti připravit na bezproblémový pohyb světem dopravního provozu a pedagogovi pomoci ke kvalitnímu studiu této problematiky.

Všichni pedagogové se shodli, že samostatný předmět - dopravní výchova, by přispěl k tomu, aby děti získaly obezřetné sebejisté chování v silničním provozu a tím ochránily zdraví nejen své, ale i ostatních účastníků. Třetí stanovená hypotéza se v plném rozsahu potvrdila.

ZÁVĚR

V diplomové práci jsem se zabývala dopravní výchovy dětí. V souvislosti s touto problematikou došlo ke zjišťování kompetentnosti dětí pohybovat se v silničním provozu. Dále jsem se zaměřila na dopravní výchovu dětí ve škole a v rodině. Dotkla jsem se otázek bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ve vztahu k dětem. Dále jsem uvedla vývojovou periodizaci dítěte s ohledem na jeho účast v silničním provozu a s tím související vývoj v období mladšího školního věku. V empirické části došlo k prověření znalosti dětí v otázkách BESIP.

Na základě všech zjištěných skutečností jsem došla k závěru, že celý výchovný systém dopravní výchovy se musí realizovat cyklicky a komplexně s nutnými požadavky na kooperaci rodiny, školy, státních orgánů a zájmových organizací. K tomu je potřeba nejen určitá materiální základna a obsahově zajímavý a motivačně působící systém, ale také flexibilita, kreativita a profesionalita všech, kteří se na přípravě dětí a mládeže v oblasti dopravní výchovy podílí.

Problematika dopravní výchovy zahrnuje širokou sféru vzájemně propojených činitelů výchovy jako celku. Není pouze součástí edukačního procesu, ale je jeho podstatnou složkou, která má význam pro formování osobnosti dětí a mládeže. Jde o vedení, tedy motivaci k určitému okruhu činností, které však nejsou pouhé dovednosti. Řídit se určitými pravidly platí obecně pro život, ale v tomto případě jde o zcela konkrétní pravidla, která mají svou bezprostřední průnikovou dimenzi do sféry každodennosti.

Literatura a prameny

- BESIP – *Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol*. Praha: 2006. ISBN neuvedeno.
- CDV – *Implementace dopravní výchovy do školního vzdělávacího programu na ZŠ 1. stupeň*. 2007. ISBN neuvedeno.
- GRAY, J. *Muži jsou z Marsu, ženy z Venuše, děti z nebe*, Praha. Práh, 2000. ISBN 80-7252-031-8.
- GRECMANOVÁ, H., HOLOUŠOVÁ, D., URBANOVSKÁ, E., *Obecná pedagogika I.*, HANEX, Olomouc. 2002. ISBN 80-85783-20-7.
- HEINRICOVÁ, J., *Bezpečná cesta do školy*, CDV, Praha: 2006. ISBN neuvedeno.
- HOŘÍN, J. *Konfliktní situace – děti v silničním provozu*. Praha: 1992. ISBN neuvedeno.
- CHRÁSKA, M. *metody pedagogického výzkumu*. Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-1369-1.
- Kolektiv autorů, *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání*. VUP, Praha: 2004.
- Kolektiv autorů, *Implementace dopravní výchovy do ŠVP 1. stupeň ZŠ*, CDV: Praha: 2007. ISBN neuvedeno.
- Kolektiv autorů, *Implementace dopravní výchovy do ŠVP 2. stupeň ZŠ*, CDV: Praha: 2007. ISBN neuvedeno.
- KUBÁNKOVÁ, I., POČINEK, S., *Kurs dopravní výchovy*, Praha: FORTUNA, 1993. ISBN neuvedeno.
- PROVALILOVÁ, I., *Metodika dopravní výchovy v předškolního věku*, CDV, Praha: 2008. ISBN neuvedeno.
- STOJAN, M., *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Vydavatelství MU, 2007. ISBN 978-80-210-4251-3.
- STOJAN, M., *Význam dopravní výchovy na základní škole*. XXIV. Mezinárodní kolokvium o řízení osvojovacího procesu. Brno: Univerzita obrany, 2006. ISBN 80-7231-139-5.
- STOJAN, M., *Dopravní výchova ve škole 21. století jako součást péče o zdraví a prevence úrazů. Škola a zdraví 21(1) - 2. díl*. Brno: Paido 2006. ISBN 80-7315-119-7.

- STOJAN, M. *Příprava učitelů k vedení dopravní výchovy. In: Prevence dopravní nehodovosti dětí*, Brno: Magistrát města Brna, 1999. ISBN neuvedeno.
- STOJAN, M. *Účinný systém dopravní výchovy. In: XXI. Mezinárodní kolokvium o řízení osvojovacího procesu*, Vyškov: Vysoká vojenská škola ve Vyškově, 2003. ISBN 80-7231-105-0.
- VOTRUBA, J., *Pravidla silničního provozu pro chodce a cyklisty v testech*. Praha: FORTUNA, 1992. ISBN neuvedeno.
- VOTRUBA, J., *Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy. 2. vyd.* Praha: FORTUNA, 2003. ISBN 80-7168-246-2.
- VOTRUBA, J., *Dopravní výchova pro 4. a 5. ročník základní školy. 2. vyd.* Praha: FORTUNA, 2003. ISBN 80-7168-247-0.
- VOTRUBA, J., *Pravidla silničního provozu pro chodce a cyklisty v testech*. Praha: FORTUNA, 1992. ISBN neuvedeno.
- VOTRUBA, J., *Dopravní výchova v rodině. Praha: FORTUNA, 2001.* ISBN 80-7168-790-1.
- VOTRUBA, J., *Policie a dopravní výchova dětí*. Praha: FORTUNA, 2001.
- VOTRUBA, J., *Dopravní soutěž mladých cyklistů*, Praha: FORTUNA, 1997. ISBN 80-7168-485-6.
- VOTRUBA, J., *Učivo dopravní výchovy*, Praha: Fortuna, 1996. ISBN 80- 7168-392-2.
- VOTRUBA, J., *Výcvik na dětských dopravních hřištích*, Praha: FORTUNA. 1997. ISBN 80-7168-435-X.
- Vyhláška č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

INTERNETOVÉ ZDROJE

<http://www.tmtbrno.cz/dopravni-vychova/>

<http://www.tmtbrno.cz/dopravni-vychova/materialy.php>

http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/

<http://www.rvp.cz/clanek/576/1445>

<http://www.amavet.org/>

<http://www.mpb.cz/prevence/pro-mladez/dopravni-vychova/>

<http://www.izdoprava.cz/view.php?navezclanku=moderni-dopravni-hriste-pomahaji-pri-dopravni-vychove-deti&cisloclanku=2008020024>

www.ibesip.cz

www.mvcr.cz

<http://svp.muni.cz/>

<http://deti.bezpecne-na-silnicich.cz/>

<http://www.uamk-cr.cz/upload/besip/2006/pravidla.pdf>

<http://www.nadacepartnerstvi.cz/p-1291154321>

<http://www.rvp.cz/clanek/121/430>

<http://209.85.129.132/search?q=cache:sYi01yH0ZYcJ:aplikace.msmt.cz/DOC/>

<http://www.dopravnialarm.cz/>

<http://www.nadace-malina.cz/>

<http://209.85.129.132/search?q=cache:sYi01yH0ZYcJ:aplikace.msmt.cz/DOC/M>

[JRVPPVdoVestnikupokorekture2.](#)

http://www.ibesip.cz/556_Vysledky-vyzkumu-na-tema-ucinnost-projektu-The-Action

<http://ozivote.cz/clanky/2004/06/18/vyjadreni-k-clanku-deniku-vecernik-praha/>

<http://www.czrso.cz/index.php?id=455>

VIDEO

LANDA, M. *Auto je zbraň*. 2Landa s. r. o. pro nadaci MALINA Romana Kresty a Daniela Landy, 2004.

LANDA, M. *Červený blesk*. 2Landa s. r. o. pro nadaci MALINA Romana Kresty a Daniela Landy, 2004.

LANDA, M. *Bezpečná cesta*. 2Landa s. r. o. pro nadaci MALINA Romana Kresty a Daniela Landy, 2004.

LANDA, M. *Soutěž*. 2Landa s. r. o. pro nadaci MALINA Romana Kresty a Daniela Landy, 2004.

Přílohy

Příloha č. 1 Vzorový test – Zkouška cyklisty

Příloha č. 2 Ukázka pracovních listů z Ajaxova zápisníku

Příloha č. 3 Pracovní sešity k dopravní výchově

Příloha č. 4 Výsledky průzkumu k projektu The action

Příloha č. 5 Hodnocení projektu Nadace Malina



KONTROLNÍ – TESTOVÉ OTÁZKY – zkouška cyklisty

1. Cyklista, který vede jízdní kolo po pozemní komunikaci (silnici)

- a) musí užít levé krajnice nebo levého okraje vozovky jako chodec;
- b) musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky;
- c) užije levé nebo pravé krajnice podle svého uvážení.

2. Cyklista před přechodem pro chodce je povinen

- a) umožnit chodci, který je na přechodu nebo jej zřejmě hodlá použít, nerušené a bezpečné přejítí vozovky;
- b) vždy zastavit u každého přechodu označeného svislou dopravní značkou;
- c) použít zvukového výstražného znamení, aby mu chodci uvolnili cestu.

3. Vodorovnou dopravní značku „Podélná čára souvislá“.

- a) smí cyklista přejíždět jen při předjíždění;
- b) nesmí cyklista přejíždět, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění z takového místa na pozemní komunikaci (silnici);
- c) smí cyklista přejíždět kdykoliv, vodorovná dopravní značka platí jen pro řidiče motorových vozidel.

4. Cyklisté smějí jet

- a) nejvýše dva vedle sebe, je-li jich více než deset;
- b) počet cyklistů jedoucích vede sebe není stanoven;
- c) jen jednotlivě za sebou.

5. V provozu na pozemní komunikaci (silnici) kromě chodníku, cyklistické stezky a obytné a pěší zóny, smí cyklista jezdit samostatně

- a) od osmi let;
- b) od deseti let;
- c) až od dvanácti let.

6. Znamení o změně směru jízdy musí cyklista dát

- a) jen za snížené viditelnosti;
- b) vždy při brždění;
- c) vždy, když mění směr jízdy.

7. Při jízdě na pozemní komunikaci (silnici) cyklista

- a) může jet po pravé krajnici, ale nesmí zde ohrozit ani omezit chodce;
- b) může jet po krajnici, ale jen při jízdě mimo obec;
- c) nesmí jet v žádném případě po krajnici.

8. Cyklista při objíždění překážky, vybočuje-li ze směru jízdy dává znamení o změně směru jízdy upažením vlevo. Než tento úkon provede

- a) musí se ohlédnout vlevo, zda neohrozí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích;
- b) nemusí se ohlédnout, stačí že rychle ukáže změnu směru jízdy;
- c) není povinen sledovat provoz za sebou.

9. Před odbočováním vlevo se musí cyklista zařadit

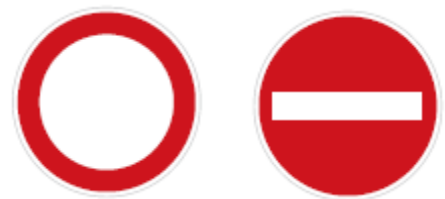
- a) co nejbližší k pravému okraji vozovky;
- b) co nejdále vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy;
- c) vpravo nebo vlevo, podle hustoty provozu.

10. Cyklista je při jízdě mimo jiné povinen

- a) stále držet řídítka oběma rukama;
- b) dbát na svou bezpečnost tím, že stále zvoní;
- c) věnovat se plně řízení a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.

11. Do míst a úseků, které jsou označeny některou z těchto dopravních značek, je zakázán

- a) vjezd pouze cyklistům;
- b) vjezd pouze motorovým vozidlům;
- c) vjezd všem vozidlům.



12. Tato dopravní značka označuje

- a) křižovatku s vedlejší pozemní komunikací;
- b) příkázaný směr jízdy přímo;
- c) vedlejší pozemní komunikaci.



13. Na příkaz této dopravní značky upravující přednost je cyklista povinen

- a) dbát zvýšené opatrnosti, na křižovatce má přednost v jízdě;
- b) dát přednost v jízdě mimo jiné všem vozidlům, která přijíždějí po hlavní silnici;
- c) dát přednost v jízdě všem vozidlům přijíždějícím zprava.



14. Tato dopravní značka znamená

- a) Pozor cyklisté;
- b) Zákaz vjezdu cyklistů;
- c) Stezka pro cyklisty.



15. Tato dopravní značka znamená

- a) Příkázaný směr jízdy;
- b) Přednost před protijedoucími vozidly;
- c) Jednosměrný provoz.



16. Na křižovatce, před kterou je umístěna tato dopravní značka

- a) je cyklista povinen odbočit vlevo;
- b) je cyklista povinen odbočit vpravo;
- c) je zakázáno odbočování vpravo.



17. Při jízdě křižovatkou, na příkaz této dopravní značky upravující přednost, je cyklista povinen

- a) zastavit vedle dopravní značky;
- b) zastavit vždy na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled;
- c) dát přednost, zastavovat ale nemusí.



18. Cyklista odbočující vlevo, projede křižovatkou

- a) jako první, při odbočování nemusí dávat přednost;
- b) jako druhý, protože při odbočování vlevo musí dát přednost protijedoucím vozidlům;
- c) jako druhý, protože musí dát přednost motorovým vozidlům, která mají před nemotorovými přednost.



19. Na křižovatce, podle přednosti vozidel přijíždějících zprava, jako druhý projede křižovatkou

- a) nákladní automobil;
- b) osobní automobil;
- c) cyklista.




20. Vozidla projedou křižovatkou v tomto pořadí

- a) 1. tramvaj, 2. osobní a nákladní automobil
cyklista;
- b) 1. tramvaj a cyklista, 2. osobní a nákladní
automobil;
- c) 1. osobní a nákladní automobil, 2. tramvaj a
cyklista.





Březen - dopravní výchova-cyklista



Už si někdy pozoroval své kamarády, jak jezdí na kole?


Jednou z hlavních povinností každého řidiče, tedy i tvoji je - být ohleduplný.

Popiš správné a nesprávné chování cyklistů.

Co nikdy nesmíš při jízdě dělat:

- jezdit bez držení říditek,
- sundávat nohy z pedálů,
- vozit na svém kole ještě někoho druhého,
- vozit na kole předměty, které při řízení překáží nebo ohrožují ostatní,
- vést druhé jízdní kolo, vozík, psa nebo jiné zvíře,
- držet se jiného vozidla nebo se jím nechat vléci.



58

Březen



Teď si tě vyzkouším. Vzpomínáš, co jsme si v říjnu říkali o světelných signálech pro chodce?

Provoz na křižovatce může být řízen světelnými signály nebo pokyny policisty. Na straně 18 si připomeň, co znamenají pokyny policisty. Na čtvertku si nakresli policistu v postoji, který nám říká: "Stůj"

Vybarvi světelné signály na křižovatce pro řidiče - cyklisty:



může jet zastav stůj

Na mnoha křižovatkách jsou tyto dopravní značky:



hlavní silnice křižovatka s vedlejší silnicí dej přednost v jízdě stůj
dej přednost v jízdě

Pohovoř s paní učitelkou nebo rodiči o jejich významu.

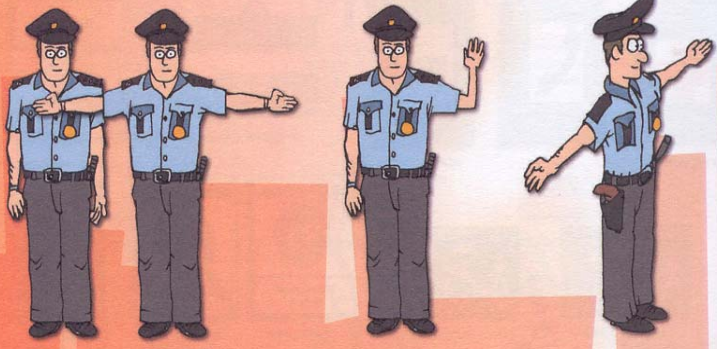
Při jízdě s rodiči autem pozoruj chování ostatních řidičů. Doma nebo ve škole si o různých situacích vyprávějte.



59


Ty jako chodec musíš dbát také jeho pokynů!

Policista může řídit provoz postojem nebo paží, přičemž může mít v pravé ruce směrovku.

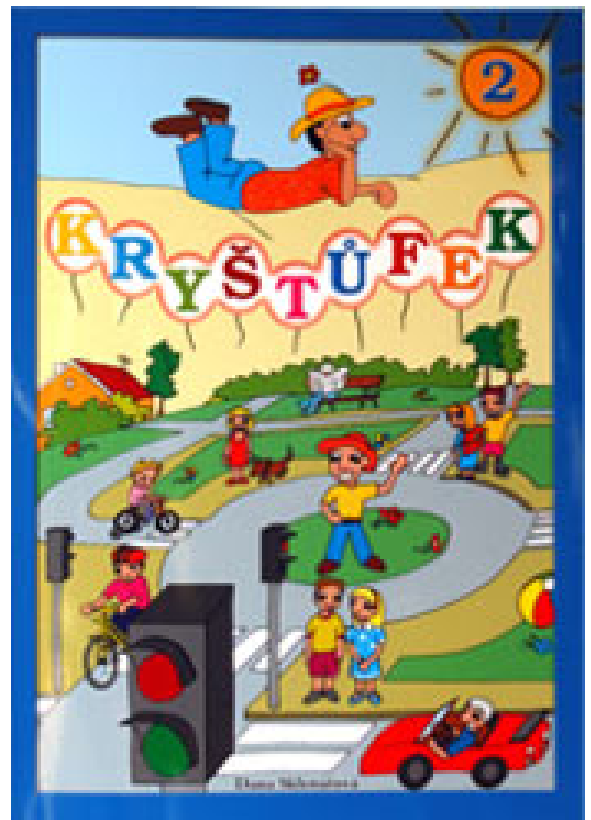
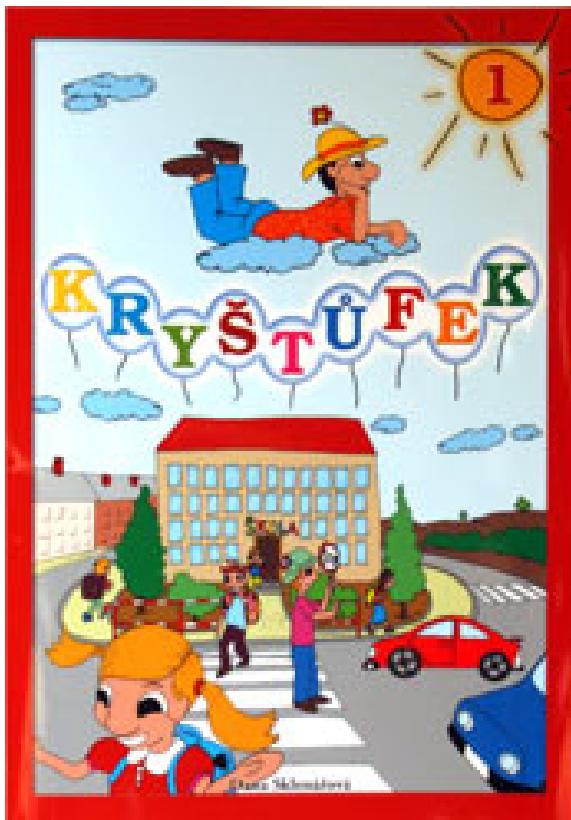


STŮJ POZOR VOLNO

Pokyny policisty mají přednost před světelnými signály a dopravními značkami.



Příloha č. 3 Pracovní sešity k dopravní výchově



pro Městské školy a jejich žáky v 1. třídě

JAN A KLARA ŠIMONOVÍ
ANDRŠA KOBLAČKA

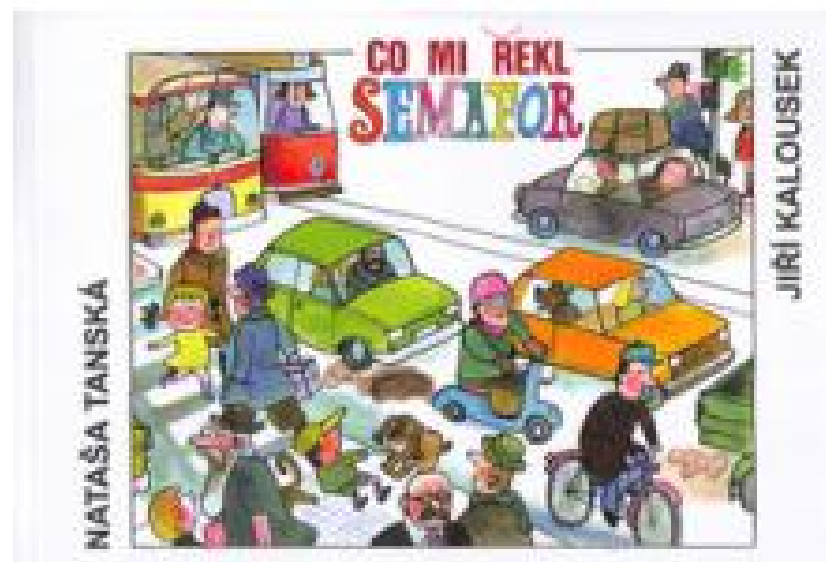
Šimonovy pracovní listy

12

Dopravní výchova
Dej pozor, zajíci!



Společně



Výsledky výzkumu na téma účinnost projektu The Action

Ve dnech 15. – 24. 11. 2008 provedl STEM – Středisko empirických výzkumů pro oddělení BESIP Ministerstva dopravy exkluzivní kvantitativní výzkum – anketu reprezentativního vzorku žáků středních škol, kteří zhlédli v letech 2006 – 2008 představení The Action. Výzkum byl proveden na souboru 629 respondentů z 29 středních škol v rámci celé ČR. Cílem tohoto šetření bylo zjistit u cílové skupiny mladých lidí názory na představení The Action. Zájmem oddělení BESIP bylo zjistit, zda toto představení v divácích zanechalo nějakou paměťovou stopu, co zaujalo, jak ho hodnotí a zda ne mělo nějaký vliv.

Základní poznatky

Názory na představení The Action

- diváky na představení The Action nejvíce zaujaly a zároveň na ně měly největší vliv skutečné příběhy, videa a fotografie z nehod a vyprávění osob z integrovaného záchranného systému,
- oslovení studenti v podstatě jednohlasně přijali formu tohoto projektu a i když jim byly prezentovány skutečně velmi drsné záběry z dopravních nehod, nemají větší námitky proti,
- Mohutnou podporu (94 %) mezi středoškolskými studenty má tvorba a organizování dalších podobných akcí. Intenzivnější volání po podobných projektech jako je The Action zaznívá o něco častěji od mladých žen než od mladých mužů.
- Středoškoláci hodnotí The Action velmi dobře. Průměrná školní známka udělená této multimediální akci je 1,50.

Ponaučení z The Action

- Vliv The Action je, podle výsledků tohoto výzkumu, veliký. Téměř všichni oslovení studenti si díky tomuto projektu podle svých slov více uvědomují nebezpečí dopravních nehod a důsledky nezodpovědného chování řidičů.
- Tři ze čtyř oslovených studentů se domnívají, že zhlédnutí The Action bude mít trvalý vliv na jejich chování jako účastníků silničního provozu.

- Tri čtvrtiny oslovených studentů si díky The Action uvědomují více důsledky nezodpovědného chování řidičů a zhlédnutí tohoto představení na ně podle jejich slov bude mít trvalý vliv.
- Pětina respondentů si díky The Action uvědomuje více důsledky nezodpovědného chování řidičů, ale zhlédnutí tohoto představení na ně podle jejich slov nebude mít trvalý vliv.
- Jen 6 % oslovených studentů nebylo podle jejich slov tímto projektem nijak ovlivněno.
- Trvalejší vliv The Action je patrný především u dívek: 81 % z nich si myslí, že tento projekt bude mít trvalý vliv na jejich chování jako účastnic silničního provozu. Chlapců, kteří zastávají stejný názor, je méně (66 %). Přesto se ale jedná o vysoké podíly úspěšně „zasažených“.
- Tři čtvrtiny středoškoláků, kteří již vlastní řidičské oprávnění, jsou díky zhlédnutí The Action podle svých slov opatrnější – změnili chování při řízení motorového vozidla. Čtvrtina dotázaných řidičů dokonce díky tomuto projektu zásadně změnila své chování.
- Účast na The Action ovlivnila směrem k opatrnosti o něco více dívky – řidičky než chlapce – řidiče.

Hodnocení The Action vybranými typy respondentů

- Vliv The Action na mladé lidi je a bude výrazný. Ponaučení z něj si vzala velká část diváků, především však takoví studenti, kteří vědomě pravidla a zákony neporušují a chovají se zodpovědně.
- Existuje však určitá skupina mladých lidí, kteří tato pravidla vědomě porušují (někdy i opakovaně) – mají např. zkušenost s řízením motorového vozidla pod vlivem alkoholu či drog, opakovaně jezdí s řidičem, o kterém ví, že před jízdou pil alkohol a jel by s ním znovu. Na tuto skupinu mladých lidí (i když není naštěstí nijak velká) projekt The Action zapůsobil také, ale v mnohem menší míře (krátkodobější vliv, bez většího ponaučení).
- Relativně horší známky udělovali představení studenti, kteří si ani po zhlédnutí tohoto projektu neuvědomují více nebezpečí dopravních nehod a zároveň předpokládají, že na jejich chování nebude mít The Action trvalý vliv (průměrná známka 2,33). Dále pak o něco hůře hodnotí toto

představení studenti, kteří již někdy zavinili dopravní nehodu nebo se stali její obětí (průměrná známka 1,78), a respondenti, kteří někdy už jeli s nezodpovědným řidičem a jeli by s ním znovu (průměrná známka 1,83).

- Naopak lepší známky udělovali o něco častěji studenti, kteří si díky The Action uvědomují více nebezpečí dopravních nehod a deklarují, že na jejich chování bude mít toto představení trvalý vliv (průměrná známka 1,34), dále pak respondenti, jejichž příbuzný či známý se stal v posledních letech obětí vážné dopravní nehody (průměrná známka 1,39) a také ti studenti, kteří mají osobní zkušenost s jízdou s nezodpovědným řidičem, ale znovu by s ním nejeli (průměrná známka 1,37).

Preventivně informační skupina

Policisté Preventivně informační skupiny Policejního prezidia ČR a Úřadu služby kriminální policie a vyšetřování měli možnost prostudovat scénáře nových filmů nadace Malina. Pohybují se často ve společnosti dětí a velmi dobře znají prostředí základních škol. Vědí, jak se mládež dokáže chovat, jak mluví a jaké problémy řeší. Rozumět jim, chápat jejich myšlení, potřeby a problémy patří k jejich práci. Jen tak se dají dobře vymýšlet a realizovat preventivní aktivity a působit na mladé lidi a děti, tak, aby by se předešlo nejruznějším rizikům, ať už je to trestná činnost nebo ohrožení jejich životů a zdraví.

Připomínky ke svéráznému scénáři filmu určenému pro děti zhruba od 13 do 15 let neměli, protože vědí, jak obtížné je oslovit tuto věkovou skupinu. A nejen oslovit, ale ještě dokázat to, aby pro ně naprosto nezajímavá oblast dopravních předpisů začala znamenat něco více než pouhou knihu, kterou se budou jednou učit téměř nazpaměť, aby získali řidičský průkaz.

Drsné a vulgární výrazy, které se v jednom z filmů objevují, prostě k této mládeži patří, ať se to policii nebo komukoli jinému líbí nebo ne. Je naprosto zbytečné zavírat před tím oči a vytvářet nějaký fiktivní filmový obraz příkladné mládeže, která neexistuje. Pokud jde o sexuální narážky, je nutné si uvědomit, jaké materiály jsou pro každého běžně dostupné ve sdělovacích prostředcích, obchodech nebo internetu. Někteří mladí v tomto věku vedou sexuální život a jsou případy, kdy se takto mladé dívky stávají matkami. Není tedy otázka slušného vyjadřování zbytečná přetvářka?

Tento film není určen dospělým a psychologům, ale starší školní mládeži, tedy dětem přibližně od 13 do 15 let. Vyhne-li se nezaujatý divák automatickému bezmyšlenkovitému odmítání těchto výrazů a zamyslí se nad tím, jak na něho působí, zjistí, že je to silný podnět. Děti, kterým je film určen, uslyší, jak někdy mluví a jak se chovají. Mohou sledovat, jak při tom vypadají a posoudit, zda se jim to líbí nebo ne. I to je cesta, jak je přinutit, aby se nad tím alespoň zamyslely.

Struktura příběhu je navíc taková, že nejsprostší a nejkrutější chlapec zjistí, že se mu jeho reakce a chování samotnému nelíbí a stydí se za ně. Postupně mění

názor až nakonec prokáže, že je v něm více cti, než v ostatních. Příběh sám tedy vybízí k takovému zamyšlení a je velmi dobře a chytře vymyšlen.

Policie ČR bude velmi ráda nadále spolupracovat při distribuci videokazet s filmy nadace Malina do základních škol, účastnit se pouštění filmů dětem, diskutovat s nimi i dále promýšlet, jak filmů co nejúčinněji využít.

Zpracovala Preventivně informační skupina Policejního prezidia ČR ve spolupráci s Úřadem služby kriminální policie a vyšetřování.

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Jarmila Reháková
Katedra:	Pedagogiky s celoškolskou působností
Vedoucí práce:	Doc. PhDr. Libuše Podlahová, Dr.
Rok obhajoby:	2009
Název práce:	Nehodovost dětí jako sociální a pedagogický problém
Název v angličtině:	Child in traffic accident as a social and pedagogical problem
Anotace práce:	Diplomová práce se zabývá problematikou dopravní výchovy v mateřských a základních školách a v rodině. V úvodní části jsou nastíněny teoretické a praktické možnosti dopravní výchovy a v druhé části proveden konkrétní výzkum na vybraných školách.
Klíčová slova:	Dopravní výchova, silniční provoz, bezpečnost dětí, dotazník, beseda.
Anotace v angličtině:	This diploma work deals with a problem of traffic education at nursery schools, primary schools and in a family. In the opening part there are theoretical and practical possibilities of traffic education mentioned. The other part describes a concrete research at several chosen schools.
Klíčová slova v angličtině:	Traffic education, traffic operations, children's safety, a questionnaire, discussion.
Přílohy vázané v práci:	Příloha č. 1 Vzorový test – Zkouška cyklisty Příloha č. 2 Ukázka pracovních listů z Ajaxova zápisníku Příloha č. 3 Pracovní sešity k dopravní výchově Příloha č. 4 Výsledky průzkumu k projektu The action Příloha č. 5 Hodnocení projektu Nadace Malina
Rozsah práce:	84 stran
Jazyk práce:	čeština