



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI  
Fakulta přírodovědně-humanitní  
a pedagogická



# Možnosti pedagogiky volného času při dopravní výchově (dětí a mládeže)

## Bakalářská práce

*Studijní program:* B7505 – Vychovatelství  
*Studijní obor:* 7505R004 – Pedagogika volného času  
*Autor práce:* **Karel Matějka**  
*Vedoucí práce:* PhDr. Milan Hrdina



## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Karel Matějka**  
Osobní číslo: **P13001070**  
Studijní program: **B7505 Vychovatelství**  
Studijní obor: **Pedagogika volného času**  
Název tématu: **Možnosti pedagogiky volného času při dopravní výchově (dětí a mládeže)**  
Zadávající katedra: **Katedra pedagogiky a psychologie**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl:

- 1) Analyzovat účinnost a vybrané parametry dopravní výchovy ve vybraných institucích.
- 2) Analyzovat participaci vzdělávacího procesu v dopravní výchově vybraných subjektů (škola, Besip, nadační fond Kolečko).
- 3) Vlastní návrh volnočasového programu dopravní výchovy.

Metody:

Rozhovor  
Dotazník

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

ČEJKOVÁ, E., NEVOLE, A, Děti v dopravě první pomoc, Praha: Úřad Českého červeného kříže, 2004

KYNCL, J., Historie dopravy na území České republiky, Praha: Institut Jana Pernera, 2006. ISBN 80-903184-9-5

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

MANDÁTOVÁ, L., Dopravní výchova v učivu 1. 4. ročníku základní školy, Olomouc: Krajský pedagogický ústav, 1983.

SKUTIL, M., Základy pedagogicko-psychologického výzkumu pro studenty učitelství, Praha, Portál, 2011, ISBN 978-80-7367-778-7

STOJAN, M., Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ, 1. vyd., Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 2007. ISBN 978-80-210-4251-3

VOTRUBA, J., Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy, 2. vyd., Praha: Nakladatelství Fortuna, 2003. ISBN 80-7168-246-2

VOTRUBA, J., "Stůj!" "Pozor!" "Volno!", 8. vyd., Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1983. ISBN 14-210-83

Internetové zdroje:

BESIP, 2012 [online]. [vid. 31. 03. 2015]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz>

BEZPEČNÉ CESTY, 2013 [online]. [vid. 31. 03. 2015]. Dostupné z:

<http://www.bezpecnecesty.cz/cz/temata/vzdelavani/skoly-dopravni-vychova>

Vedoucí bakalářské práce:

**PhDr. Milan Hrdina**

Katedra pedagogiky a psychologie

Datum zadání bakalářské práce: **4. května 2015**

Termín odevzdání bakalářské práce: **4. května 2016**



doc. RNDr. Miroslav Brzezina, CSc.  
děkan

L.S.



doc. PhDr. Tomáš Kasper, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Liberci dne 22. června 2015

## Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

## **Poděkování**

Děkuji PhDr., Ing. Milanu Hrdinovi za jeho odborné vedení práce, podnětné připomínky, cenné rady a ochotný přístup při vypracování této bakalářské práce. Rovněž děkuji své manželce a mým dětem za jejich trpělivost a neuvěřitelnou podporu během studia.

Dále bych chtěl poděkovat zástupcům a vedení firmy ŠKODA AUTO a.s., kteří umožnili realizaci navrženého programu pro SOUs.

## **Anotace**

Bakalářská práce se zaměřuje na současnou úroveň uplatnění dopravní výchovy ve školském systému se zaměřením na adolescentní věkovou skupinu. Mapuje možnosti pedagogiky volného času při dopravní výchově dětí a mládeže.

V úvodní části práce představuje pojmy dopravní výchovy a věnuje se nabídce dopravně výchovných institucí, včetně těch, které nabízejí formu trávení volného času s prvky dopravní bezpečnosti a prevence. V praktické části se tato práce zaměřuje na průzkum implementace dopravní výchovy do výuky na středních školách a učilištích dle vybraných parametrů. Na základě zjištěných dat je navržen a realizován dopravně-vzdělávací preventivní program pro mladé řidiče, který je na konci práce evaluován.

## **Klíčová slova**

Dopravní výchova, volný čas, bezpečnost silničního provozu, společnost, doprava, školství, rodina.

## **Annotation**

The bachelor thesis focuses on the current level of traffic education in the school system with a focus on the adolescent age group. Maps the options of leisure time in the traffic education of children and youth.

In the introductory part of the thesis presents the concepts of traffic education and is dedicated to offer transport educational institutions, including those that offer a form of spending leisure time with elements of traffic safety and prevention. The practical part of this work focuses on the exploration of the implementation of the traffic education into the teaching in secondary schools and vocational training according to the selected parameters. On the basis of the detected data is designed and implemented traffic-educational prevention program for young drivers, which is at the end of the work evaluated.

## **Key words**

Transport education, leisure time, road safety, society, transport, school system, family.

## Obsah

Seznam tabulek .....	9
Seznam grafů.....	9
I. Úvod.....	11
II. Teoretická část.....	12
1. Vzdělávací a výchovný proces.....	12
1.1 Výchova.....	12
1.2 Vzdělávací proces.....	13
1.3 Vývojové etapy života .....	14
1.4 Volný čas .....	15
2. Dopravní výchova .....	17
2.1 Cíle dopravní výchovy.....	18
2.2 Vývoj dopravní výchovy v České republice.....	19
2.3 Rámcový vzdělávací program základního vzdělávání a dopravní výchova .....	21
2.4 Možnosti pedagogiky volného času při dopravní výchově.....	22
3. Role dopravní výchovy ve společnosti s vazbou na životní období.....	24
3.1 Dopravní výchova v rodině.....	24
3.2 Dopravní výchova v předškolním věku .....	26
3.3 Dopravní výchova ve školním věku na 1. stupni základních škol .....	28
3.4 Dopravní výchova ve školním věku na 2. stupni základních škol .....	31
3.5 Dětské dopravní hřiště .....	34
3.6 Adolescence a dopravní výchova na středních školách a učilištích.....	37
3.7 Problematika dopravní výchovy v dospělosti a u seniorů .....	39
4. Instituce působící v oblasti dopravní výchovy s vazbou na volný čas .....	41
4.1 BESIP .....	41
4.2 Autoškoly.....	42
4.3 Dopravní aktivita „Bezpečné cesty“ .....	43
4.4 Tým silniční bezpečnosti .....	44
4.5 Výzkum dopravní bezpečnosti při ŠKODA AUTO a.s. ....	46
4.6 DEKRA – Škola smyku a kurzy bezpečné jízdy .....	47
4.7 Nadační fond KOLEČKO.....	48
5. Problematika dopravní nehodovosti u řidičů do 24 let v České republice .....	50
III. Praktická část .....	53



6. Průzkum, jeho cíle a pracovní hypotézy .....	53
6.1 Průzkumný problém.....	53
6.2 Parametry pro průzkum .....	53
6.3 Cíle průzkumu a cílová skupina.....	54
6.4 Metoda sběru dat a vyhodnocení .....	54
6.5 Vybrané pracovní hypotézy .....	54
6.6 Tvorba dotazníku .....	54
6.7 Administrace dotazníku .....	55
6.8 Vyhodnocení a závěry dotazníkového šetření .....	56
6.9 Závěry dotazníkového šetření .....	60
6.10 Vyhodnocení pracovních hypotéz .....	61
7. Návrh a realizace programu .....	63
7.1 Stanovení cílů projektu .....	63
7.2 Cíle pro formulování cílů programu .....	63
7.3 Cílová skupina .....	64
7.4 Využitelnost a provázanost na akce školy .....	64
7.5 Vlastní návrh programu .....	65
7.6 Odborné přednášky k programu .....	66
8. Ověření efektivity programu – evaluace .....	70
8.1 Cíle evaluačního průzkumu .....	70
8.2 Evaluační otázky.....	70
8.3 Metodologie evaluačního průzkumu .....	70
8.4 Tvorba evaluačního dotazníku.....	71
8.5 Administrace evaluačního dotazníku.....	71
8.6 Rozbor odpovědí v evaluačním dotazníku.....	71
8.7 Vyhodnocení evaluace a cílů .....	76
9. Diskuze.....	77
IV. Závěr .....	79
Seznam použité literatury.....	81
Seznam příloh.....	85
Přílohy.....	86

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Harmonogram akce.....	65
Tabulka 2: Stanoviště akce.....	65
Tabulka 3: Pedagogický dozor tříd.....	65

## Seznam grafů

Graf 1: Nehodovost na pozemních komunikacích České republiky v roce 2015.....	50
Graf 2: Počet úmrtí na pozemních komunikacích ČR dle věkových skupin .....	51

### Průzkum 1

Graf 3: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 2.....	56
Graf 4: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 3.....	57
Graf 5: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 4.....	57
Graf 6: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 5 .....	58
Graf 7: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 6 .....	58
Graf 8: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 7 .....	59
Graf 9: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 8 .....	59
Graf 10: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 9 .....	60

### Průzkum 2 (evaluace)

Graf 11: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 1 .....	72
Graf 12: Vyhodnocení odpovědí u otázky č.2 .....	73
Graf 13: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 3 .....	73
Graf 14: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 4 .....	74
Graf 15: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 5 .....	74
Graf 16: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 10.....	76

## Seznam použitých zkratk a symbolů

apod.	A podobně
atd.	A tak dále
BESIP	Oddělení Ministerstva dopravy pro bezpečnost silničního provozu
BNS	Bezpečně na silnicích
č.	Číslo
ČČK	Český červený kříž
ČR	Česká republika
DDH	Dětské dopravní hřiště
DV	Dopravní výchova
IZS	Integrovaný záchranný systém
např.	Například
RVP	Rámcový vzdělávací program
tj.	To je
TDB	Tým dopravní bezpečnosti
tzn.	To znamená
Sb.	Sbírka zákonů
SŠ	Střední škola
SOU	Střední odborné učiliště
SOU.s.	Střední odborné učiliště strojírenské
ŠA	ŠKODA AUTO a.s.
VDB	Výzkum dopravní bezpečnosti
ZŠ	Základní škola
ZV	Základní vzdělávání
WHO	Světová zdravotnická organizace (World Health Organization)

# I. Úvod

Doprava je kolem nás a s ní bohužel souvisí i dopravní nehody. Dopravní síť se neustále rozrůstá, houstne a vede ke stále složitějšímu vyhodnocování dopravních situací. I přes významné zlepšení v oblasti bezpečnosti silničního provozu, dosažené v posledních letech, je aktuální počet úmrtí a zranění nepřijatelně vysoký zejména u mladých řidičů. Rizikové jednání těchto řidičů je více agresivní a má za následek vznik závažných dopravních nehod. Jedná se zejména o nebezpečné předjíždění, rizikový a nesprávný způsob jízdy nebo výrazné překračování stanovených rychlostních limitů a tím i ohrožování ostatních účastníků silničního provozu právě těmito řidiči vozidel. Také u této skupiny mladých řidičů stoupá užívání alkoholu a požívání jiných návykových látek při řízení vozidel. Následky jsou v případě nehody fatální. Na základě studií víme, že nejefektivnější pro bezpečnost účastníků silničního provozu je nutný systém státních opatření a zejména přístup edukační od raného dětství.

Bakalářská práce „Možnosti pedagogiky volného času při dopravní výchově (děti a mládeže)“ v teoretické části vymezuje pojmy a cíle dopravní výchovy. Dále její roli ve společnosti s vazbou na životní období a zkoumá, jaké jsou pro různé věkové skupiny možnosti využití volného času, a zda je z teoretického hlediska pro děti a mládež dopravní výchova na školách dostačující. Na základě parametrů analyzuje participaci dopravní výchovy ve státních výchovných a školních zařízeních a zabývá se vybranými institucemi, které se dopravní výchově s propojením volného času věnují. Práce přinese souhrnnou nabídku možností dopravní výchovy ve vzdělávacích i volnočasových institucích.

Praktická část se zabývá průzkumnou otázkou parametrů a edukačními možnostmi, které nabízí učiliště a střední školy žákům na poli dopravní výchovy. Práce je zaměřena na dospívající věkovou skupinu, u které jsou nejčastějšími příčinami dopravních nehod projevy nepozornosti, neznalost pravidel silničního provozu a nedostatečná praxe.

Výstupem praktické části je na základě zjištěných parametrů návrh a realizace vlastního dopravního programu pro žáky 3. ročníků, který bude ověřen evaluací.

## II. Teoretická část

### 1. Vzdělávací a výchovný proces

Tato bakalářská práce analyzuje parametry dopravní výchovy ve výchovném a vzdělávacím procesu od narození dítěte po aktivní řidiče. Důležitým aspektem je široká škála parametrů od přístupy dopravní výchovy ve vývojových etapách člověka, až po možnosti implementace ve vzdělávacích a volnočasových institucích.

#### 1.1 Výchova

Výchova je celoživotní proces, který cíleně a plánovitě připravuje člověka na společenský život. Zároveň působí na osobní procesy učení a socializace v rovině tělesné i duševní. Průcha uvádí, že výchova je: *„proces záměrného působení na osobnost člověka s cílem dosáhnout pozitivních změn v jejím vývoji. Různá pojetí výchovy byla ovlivněna sociálními a kulturními podmínkami, odlišnými koncepcemi pojetí člověka. Někteří autoři pojímají výchovu jako plně řízený proces ovlivnění nehotového člověka pedagogem nebo institucí, naplněný snahou podřídit jej normám společnosti, ale i normám instituce. Jiní akcentují úlohu samotného vychovávaného jako subjektu vlastního formování a zvýrazňují podíl osobnosti na vlastním utváření. Výchova též vychází z interakce mezi pedagogem a žákem“*. (Průcha 2013, s. 277)

Výchova je lidská specifická činnost, která formuje jedince a působí na osobnost jako celek. Často je uváděno, že má promyšlený a cílený ideál, kterého chceme dosáhnout. Zejména formuje člověka a rozvíjí jeho afektivní, kognitivní, fyzické a volní stránky. Způsob výchovy v rodině je součástí životního stylu rodiny s nutnou vazbou na sociokulturní podmínky a tradice. Tyto vazby odráží vlastnosti, zkušenosti a projevy zejména dětí samotných. Právě rodiče jsou ti, kteří dítěti projevují lásku a tvoří první sociální vazby a hranice, které zásadně přispívají k rozvoji dítěte v různých fázích jeho vývoje. Rodina představuje významné edukační a sociální prostředí, které je nutné pro rozvoj a vývoj každého dítěte. Souvisí s tím i převzaté zkušenosti, které si pro výchovu dětí rodiče přinášejí ze své původní rodiny, tj. vlastnosti rodičů, jejich vzájemný vztah a osobní problémy. Ve školním prostředí výchovnou roli přebírají učitelé, nicméně rodina je stále důležitým

faktorem výchovy.

Vztah výchovy a vzdělávání je velmi propojený. Vzdělávání je součástí procesu výchovy. Vzděláváním chápeme i rozvoj intelektu, rozvoje citů, vůle a procesu osvojování znalostí, dovedností a postojů formou učení. Vzdělávacím procesem rozšiřujeme vědomosti člověka a rozvíjejí se jeho praktické a poznávací schopnosti, které obohacují jeho vlastnosti a ovlivňují jeho postoje s vazbou na vývojová stádia.

## 1.2 Vzdělávací proces

Vzdělávání chápeme rozvoj intelektu, citů, vůle a procesu osvojování znalostí, dovedností a postojů formou učení. Tímto procesem se snažíme pozitivním způsobem ovlivnit vývoj člověka a jeho poznávací a praktické činnosti. Vzdělávací proces probíhá například učením prostřednictvím školního vyučování, jehož výsledkem je vzdělání. Teorií vzdělávání se zabývá didaktika, která zkoumá formy, postupy a cíle výuky.

*„Součástí procesu vzdělávání je i výchova, na kterou je možné pohlížet ze dvou úhlů. Pokud se na ni díváme z užšího úhlu, mluvíme o výchově mravní. Jedná se o výchovu k dobrým mravům, o výchovu společenskou, etickou, rodičovskou, sexuální a také výchovu k míru, vlasti atd. V širším úhlu o výchově mluvíme jako o obecném faktu.“ (Průcha 2013, s. 56)*

Dále Průcha (2013) uvádí, že každý učitel, při svém výkonu práce, žáky vzdělává a zároveň vychovává. Z toho se odvozuje termín výchovně vzdělávací proces, který vyjadřuje tuto propojenost. Styl výchovy a vzdělávání probíhá v různém pojetí s různými vlivy kultury, sociálních podmínek a osobností člověka.

Vzdělání rozlišujeme formální, neformální a informální. Formální vzdělávání je to, které zejména probíhá ve školských institucích s jasně daným cílem, formou, obsahem i vlastním hodnocením. S neformálním vzděláváním se setkáváme u různých institucí nebo kulturních zařízení, kde výsledkem není žádný stupeň školského vzdělání. Informální vzdělávání probíhá v běžném prostředí, kde nemá svou organizovanost a probíhá mimo

instituce. Získáváme zde zkušenosti, dovednosti a vědomosti z okolního prostředí každodenních činností.

### 1.3 Vývojové etapy života

Jednotlivými stádii vývojových etap procházejí všichni jedinci napříč všemi kulturami společnosti. Vlastní rozvoj schopností a vlastností souvisí s vyspělostí jednotlivých společností, a proto se mohou tyto věkové hranice, jednotlivých životních vývojových etap, nepatrně lišit. Je tedy nutné splnění určitých vývojových úkolů, které jedinec musí splnit. Podobně to zmiňuje Říčan: „*V pojmu vývoje je zahrnut předpoklad, že pozdější stádia vyvíjejícího se objektu (psychiky, organismu, sociálního útvaru apod.) jsou ovlivněna stádii předchozími.*“ (Říčan 2008, s. 261)

Například vývojové etapy v periodizačním systému definuje Paulík takto:

- „*období prenatální (od početí -280 dnů, 9 kalendářních měsíců)*
- *období kojenecké (do 1 roku)*
- *rané dětství (do 3 let)*
- *předškolní dětství (do 6/7 let)*
- *školní dětství – mladší (do 11/12 let), starší, puberta (do 14/15 let)*
- *adolescence (do 18/21 let)*
- *mladší dospělost (do 30/32 let)*
- *střední dospělost (do 45 let)*
- *starší dospělost (do 60/65 let)*
- *stáří (do 75 let)*
- *pokračující stáří (nad 75 let, vysoký věk nebo krajní stáří nad 90 let)*“

(Paulík, 2005, s. 39)

Tato práce se zabývá zejména v praktické části adolescentní mládeží, tj. žáky středních škol a učilišť. Období dospívání je označené jako hledání a vytváření vlastní identity. Například Vágnerová formuluje dospívání jako dobu: „*kdy jedinec přechází z fáze dětství do fáze dospělosti. Věkově se jedná o dobu mezi desátým až dvacátým rokem života. Dochází k přeměně celé osobnosti. Pro jedince v tomto věkovém období je velmi důležitý*

*zevnějšek, který dle jeho mínění udržuje postavení v sociální skupině.*“ (Vágnerová, 2005, s. 34)

#### **1.4 Volný čas**

Volný čas je široký pojem, který lze chápat jako časové období, se kterým můžeme nakládat dle svého uvážení. Je to v podstatě čas, který není určen pro studijní a pracovní činnosti. Tato část mimopracovní doby nezahrnuje čas pro běžné potřeby člověka v podobě hygieny, spánku nebo konzumace jídla. Vedle pracovních povinností existují také i rodinné a společenské formy trávení času. Například Pávková popisuje volný čas jako: *„opak nutné práce a povinností, dobu, kdy si své činnosti můžeme svobodně vybrat, děláme je svobodně a rádi, přinášejí nám pocit uspokojení a uvolnění.“* (Pávková 2002, s. 15)

Stopy historie volného času nacházíme již ve starověkém Řecku, kde se začala utvářet věda o rekreologii. Charakteristickým rysem této společnosti bylo vyzdvihování intelektuální činnosti nad manuální práci. Kupříkladu Aristoteles (384 – 322 př. n. l.), představitel řecké filozofie, viděl smysl v rozjímání, které mělo vést člověka k moudrosti a samostatnosti, zdůrazňuje vnitřní hodnotu, která nesměřuje k žádnému praktickému cíli. Středověk nezaznamenal pro volný čas hlubší smysl, neboť po tvrdé práci následoval čas vyplněný Bohu a modlitbám. Až nedávno byl volný čas propojován s vědeckotechnickou revolucí, kdy byla většina manuální těžké práce nahrazena stroji. Tato doba stačila na to, aby lidstvo objevilo zásadní technické vynálezy a ekonomicky je transformovalo do potřeb vyspělé civilizace.

Na počátku 20. století se ve většině vyspělých zemí omezila pracovní doba, týdenní pracovní cyklus se zkrátil na pětidenní a volný čas se tak stává jedním z nejvýznamnějších sociálních fenoménů. Bohužel i vědeckotechnická revoluce přinesla doposud nezjištěné problémy ve formě civilizačních chorob, kde sedavý způsob života bez pohybu spojený se stresem způsobily degenerativní změny ve společnosti. Jinými slovy v současné době disponujeme mnohem větším množstvím volného času v celé historii civilizace.

Způsoby trávení volného času by měly člověku přinášet dobrý pocit, uspokojení a příjemné zážitky. Velkým negativem je, pokud člověk nedisponuje volným časem, nebo se



nudí. To má za následek různé patologie volného času. Příčinu známe, jedná se o formu zvolení nevhodné aktivity a neschopnosti jedince regenerovat organismus. Prevencí těchto patologií je nutné kladné působení výchovy na jedince. Faktory, které ovlivňují náš čas a jeho trávení mohou být věk, pohlaví, fyzická a psychická kondice a výrazným způsobem zdravotní stav. Také záleží na prostředí a příslušnosti ke společenské vrstvě, kde nás nejvíce ovlivňuje rodina, škola, práce, kultura, vrstevnické skupiny a média.

*„Vztah mezi prací a volným časem se jeví jako protiklad mezi povinností a svobodou, jako rozpor mezi vnější možností a vnitřní potřebou, jako rozpor mezi zpředmětněním a seberealizací člověka. Do volného času dětí a mládeže nepatří vyučování a činnosti s ním související, sebeobsluha, základní péče o zevnějšek a osobní věci, povinnosti spojené s provozem rodiny, domácnosti, výchovného zařízení i další uložené vzdělávání a další časové ztráty. Součástí volného času nejsou ani činnosti zabezpečující biologickou existenci člověka (jídlo, spánek, hygiena, zdravotní péče). Ale i z těchto činností si někdy lidé vytvoří svého koníčka, např. příprava i konzumace jídla.“ (Pávková, 2002, s. 13)*

Volný čas je často charakterizován jako disponibilní časový prostor, ve kterém se jedinec cítí svobodný a může realizovat své koníčky a sny. Volný čas znamená ve 21. století i významný byznys s důležitým vlivem na národní hospodářství, průmysl a sociální politiku.

## 2. Dopravní výchova

Dopravní výchova v pedagogické psychologii dopravy je chápána jako záměrné působení na chování účastníků dopravních situací. Také vysvětluje bezpečné a ohleduplné chování v silničním provozu z pohledu všech jeho účastníků. Těmi jsou chodci, cyklisté a zejména řidiči nemotorových a motorových vozidel. Jedná se také o všechny cestující v hromadných dopravních prostředcích.

*„Dopravní výchovu nelze zužovat pouze na znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale je důležitá také výchova morálních a volních vlastností, které jsou z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nezbytné. Samotná znalost pravidel nezajišťuje dětem bezpečí. Děti často přesně citují daná pravidla, ale v provozu jednají riskantně. Proto je potřeba u dětí vypěstovat tzv. dopravní smysl.“* (Límová, 2006, s. 5)

Dopravní výchova sice není samostatným předmětem na základních školách, ale je velmi často propojena i s jinými vyučovanými předměty základních škol. Jak uvádí Límová: *„V těchto předmětech se nejenom plní jejich prvotní cíle a úkoly, ale vhodně, přirozeně a nenásilně se zařazuje i učební látka dopravní výchovy. Učivo dopravní výchovy nemůže narušovat logický systém předmětu.“* (Límová, 2006, s. 5)

Dopravní výchovu školy zařazují v souladu s jejich školními vzdělávacími programy, do různých předmětů, jako např. prvouky, rodinné výchovy a výchovy ke zdraví. Ministerstvo dopravy ČR každoročně vyhláší celostátní preventivní programy dopravní výchovy ke zvýšení efektivity a bezpečnosti silničního provozu. Dopravní výchova a vzdělávání v bezpečnosti v silničním provozu se staly nedílnou součástí povinné školní docházky.

Od roku 2013 je dopravní výchova součástí rámcového vzdělávacího programu základního vzdělávání (RVP ZV<sup>1</sup>) díky spolupráci Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy s Ministerstvem dopravy. Prostřednictvím školních vzdělávacích programů je

---

<sup>1</sup> RVP ZV - kurikulární pedagogický dokument, který vymezuje koncepci, cíle a obsah vzdělávání.

dopravní výchova implementovaná do výuky všech základních škol v České republice.

## 2.1 Cíle dopravní výchovy

Vlastní cíle dopravní výchovy jsou velmi totožné s těmi, které vedly k jejím prvním definicím. To, co se změnilo, jsou pouze pomůcky, aplikační procesy, interaktivní vzdělávání, rozvoj sportů a volnočasových aktivit. Také je nutné vzít v potaz stále snižující se věk malých cyklistů.

Hlavními cíli dopravní výchovy jsou:

- reakce na rostoucí síť dopravy
- nutné vnímání a uvědomování si rizik
- znalost základních dopravních pravidel
- bezpečné a ohleduplné chování na komunikacích a v dopravních prostředcích
- možnost vyhodnocování a předvídání rizik
- znalost přivolání si pomoci nebo jejího vlastního poskytnutí

Tím jak učíme děti v útlém věku až automatickým hygienickým návykům, je nutné tuto schopnost přenést i do dopravní výchovy. Prvotním cílem rodičů nesmí být vystrašení dítěte, ale jeho osvěta, která jde samozřejmě ruku v ruce s jeho kognitivním vývojem.

*„Každý den se všichni z nás bez rozdílu věku setkávají s provozem na pozemních komunikacích. Od nejtělejšího věku tak musíme řešit mnohdy nepřiměřené situace. To všechno navozuje nutnost, aby dopravní výchova v celé šíři byla součástí výchovně vzdělávacího procesu.“ (Límová, 2006, s. 8)*

Cílem dopravní výchovy je upozorňování na možná dopravní nebezpečí a preventivní snaha k předvídání rizikových situací v každodenním provozu. Tyto cíle slouží obecně ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Proto je velmi nutné zohledňovat pro určité věkové skupiny i různorodou náplň dopravní výchovy a tím respektovat i odlišné cíle. Touto cestou se dopravní výchova snaží zabránit osvojení si nevhodných způsobů chování a postojů. Každý rodič má být ideálně modelovým chováním pro své děti nejenom v životě, ale i v dopravě.

*„Formování a rozvíjení mravního vědomí a jednání žáků jako jednoho z mnoha cílů DV, je totožné s cíli výchovy během povinné školní docházky. Zaměření na dopravu v tomto případě tyto hodnoty a postoje žáků přibližují a činí je podstatně názornějšími. Příklady z dopravy, které vycházejí z potřeby morální a právní odpovědnosti k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích jsou tak snadno srovnatelné s postoji v jiných oblastech lidského chování.“ (Límová, 2006, s. 13)*

Dopravní výchova definuje kompetence k výchově a slouží k rozvíjení dětí:

- formováním chování a morálky v osobním životě i na silnici, kde musí dbát zodpovědnosti při chůzi a jízdě v silniční dopravě
- uplatňování zásad bezpečného chování v dopravě dle platných právních předpisů nejenom jako chodec, ale i cyklista, cestující, bruslař nebo řidič motorového vozidla
- schopnosti zvládnout techniku chůze, jízdy na kole, motocyklu nebo ve vozidle
- způsobilosti k pozorování okolí a vhodného vyhodnocování dopravních situací
- uvědomění si významu technických podmínek dopravy a zařízení ovlivňující bezpečnost silniční dopravy
- chápání a význam technického stavu a nutné údržby kola nebo silničního vozidla

## **2.2 Vývoj dopravní výchovy v České republice**

Pramenů o historii DV na toto téma není mnoho, samotnou vazbu na prvotní historickou etapu silniční dopravy v druhé polovině 19. století nehledejme. Sice se v tomto období roku 1866 stanovila pravidla CK Rakouska – Uherska, v podobě přijetí zákona a řádu silniční policie č. 47, ale ještě značnou dobu trvala nepotřeba dopravní osvěty, zejména u těch nejmenších. Sice byla ve veřejném zájmu úprava pravidel pro povozy a motorová vozidla s vazbou na bezpečnost všech účastníků, avšak bez cíleného zapojení do výuky na školách. Dopravní zákony byly pochopitelně specifické na svou dobu a jejich novelizace vedla i ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

Zajímavý pohled a důvody hustoty dopravní sítě poznamenává Kyncl ve své knize Historie dopravy na území České republiky. „České území již od středověku protínaly

*obchodní stezky a také splavné řeky, dále pak zpevněné cesty pro koňská spřežení a ještě později byly položeny koleje pro vlaky a po silnicích zaburácely první automobily. Před sto lety se otevřel nekonečný prostor a přijal tak první odvážné aviatiky. V současné době buduje Česká republika moderní síť dálnic, železniční koridory, letecké linky zkracující vzdálenosti a v neposlední řadě městskou hromadnou dopravu, která dokáže přesunout cestující na opačný konec města již v řádu desítek minut.“ (Kyncl, 2006, s. 11)*

Významnější stopu v historii dopravní výchovy můžeme považovat rok 1934, kdy se v osnovách pro 1. až 5. ročník základních škol objevuje zařazení dopravní výchovy. V první a druhé třídě jsou základní prvky dopravní výchovy, které byly soustředěny do předmětů prvouky. Dále ve třetí třídě se implementuje dopravní výchova do vlastivědy a následně ve čtvrté třídě do výtvarné výchovy a občanské nauky.

V roce 1935 spisovatel F. A. Elstner přichází s tzv. „hodinkou bezpečnosti“ na Výstavě dopravní bezpečnosti v Praze. Použit je zde nově termín „dopravní výchova“. Bylo proškoleny více jak patnáct tisíc dětí ze třinácti obecných pražských škol a v následujících měsících dalších dvacet tisíc dětí v ostatních městech. Pro vesnické školy byla tato výuka vysílána pomocí rozhlasových vln. Snaha školství o bezpečnost mládeže v dopravním prostředí v České republice byla však plně zapracována do osnov výuky, až ve školním roce 1969/1970. V tomto období v tehdejší Československu se začínají hromadně stavět dopravní hřiště a do podvědomí se dostává patron dopravy Josef Votruba, který je autorem mnoha metodik dopravní výchovy pro 1. stupeň základních škol.

Mimo jiné definoval dělení dopravní výchovy do čtyř věkových kategorií: *„Výuka dopravní výchovy dále pokračuje na základních školách. Je rozdělena do čtyř věkových kategorií:*

*6-9 let .....žák jako chodec*

*9-12 let.....žák jako cyklista začátečník*

*12-15 let.....chování v silničním provozu*

*14-15 let.....problematika přípravy řidiče malého motocyklu.“*

(Votruba, 1996, s. 5)

Tento autor vypracoval i metodiku dopravní výchovy pro výuku a výcvik na dětském dopravním hřišti. Tato metodika se stává nedílnou součástí výuky v šedesátých a sedmdesátých letech. Až s následným vznikem a vlivem BESIPU<sup>2</sup> a dopravních hřišť můžeme hovořit o hmatatelné dopravní osvětě ve výuce základních škol v naší zemi. Dopravní výchově byla zvláště věnována pozornost v době socialismu v měsíci dubnu, tzv. měsíc bezpečnosti silničního provozu, ale pouze do roku 1990. Rokem 2004 přichází v platnost Rámcový vzdělávací plán (RVP) a dopravní výchova mizí z témat a činností explicitně jmenovaných v RVP. Dopravní výchova byla zahrnuta pod vzdělávací oblast Člověk a jeho svět, tedy do témat v prvouce, vlastivědě, ale také jako průřezové téma v dalších předmětech na základní škole. Zda se dopravní výchova objeví ve školních vzdělávacích plánech, bylo pouze na vlastní aktivitě každé školy.

V současné době v našem školství probíhá dopravní výchova od mateřské školy a plynule na ni navazuje výuka na základních školách dle RVP. Bohužel na středních školách a učilištích tato forma vzdělávání zcela chybí. Pouze některé školy, se specifickým zaměřením (např.: automobilní, strojní a zemědělská učiliště), vyučují dopravní výchovu v předmětech „Řízení motorových vozidel“, případně také umožňují žákům získání řidičského průkazu.

### **2.3 Rámcový vzdělávací program základního vzdělávání a dopravní výchova**

Důležitým mezníkem pro dopravní výchovu v České republice byl rok 2013, kdy je dopravní výchova součástí RVP ZV. Rámcový vzdělávací program základního vzdělávání je považována za nezbytnou součást výchovně-vzdělávacího procesu. Národní program vzdělávání vymezuje rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání (RVPZV), který je státním kurikulárním dokumentem, ze kterého čerpají Školní vzdělávací programy (ŠVP<sup>3</sup>), jejichž zpracování je pro všechny školy povinné.

---

<sup>2</sup> BESIP – je součástí oddělení Ministerstva dopravy ČR. Útvar BESIP se zabývá metodikou dopravní výchovy dětí ve školách, ale i preventivními dopravně-bezpečnostními kampaněmi zaměřenými na všechny kategorie účastníků provozu na pozemních komunikacích.

<sup>3</sup> Školní vzdělávací programy - (ŠVP) je učební dokument, který si každá základní, střední a mateřská škola v České republice vytváří, aby realizovala požadavky rámcového vzdělávacího programu (RVP) pro daný obor vzdělávání. Legislativně je zakotven v zákoně číslo 561/2004 Sb. (školský zákon).

*„Klíčové kompetence tudíž představují souhrn vědomostí, dovedností, schopností, postojů a hodnot důležitých pro osobní rozvoj a uplatnění každého člena ve společnosti. Jejich výběr a pojetí vychází z hodnot obecně přijímaných ve společnosti a obecně sdílených představ o tom, které kompetence jedince přispívají k jeho vzdělávání, spokojenému a úspěšnému životu a k posilování funkcí občanské společnosti.“*  
(Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání, 2013)

Téma bezpečnosti v silničním provozu se stalo nedílnou součástí základního vzdělávání zejména z důvodů zvýšení bezpečnosti a snížení počtu dopravních nehod a jejich následků. S dopravní výchovou se setkávají děti předškolního věku v mateřských školách a plynule navazuje do základních škol obou stupňů. Preventivní činnost DV v podpoře bezpečnosti v silničním provozu nabízí aplikační nástroj BESIPu, tedy Ministerstvo dopravy.

*„Pro výuku dopravní výchovy existuje řada programů přizpůsobených věku všech účastníků dopravy. U mladších dětí jsou tyto programy zaměřeny na podporu bezpečného chování v dopravních situacích a u dospělých především na chování ochraňující děti.“*  
(Štikar, 2003, s. 208–209)

Proto je nutné mít specifické potřeby výuky jiné pro děti předškolního věku, děti na prvních a druhých stupních základních škol a zcela odlišnou pro střední školy a učiliště.

## **2.4 Možnosti pedagogiky volného času při dopravní výchově**

O propojení dopravní výchovy a volného času se stará celá řada průmyslových odvětví, institucí a společností, které se snaží zaplnit poptávku a požadavky dnešní doby. Volný čas v posledních dvaceti letech velmi výrazně přispěl k rozšíření povědomí o dopravní výchově a její důležitosti. Setkáváme se s různými akcemi pořádanými například BESIPem a institucemi, které jsou propojené s kulturou, jinou společenskou akcí nebo cítí společenskou odpovědnost. Na těchto akcích je například demonstrována záchrana pasažéra z havarovaného vozidla za asistence profesionálního sboru záchranných složek, akce pro mladé cyklisty nebo pro rodiče instruktáže zaměřené na bezpečnost posádky vozu. Byl vydán též nespočet publikací a díky 21. století můžeme využívat interaktivní výuku přes internet a

možnosti IT techniky.

U dospělých, kteří již vlastní řidičský průkaz, se setkáváme s povinným nebo dobrovolným absolvováním kurzů dopravní výchovy. Podobné je to i pro řidiče s určitým stupněm oprávnění nebo v případě školení řidičů služebních vozidel. Také zaměstnavatelé se snaží každý rok své zaměstnance nejenom poučit o vnitřních firemních pravidlech používání služebních vozidel, ale také upozornit na nové legislativní změny v silniční dopravě a pravidlech. Pro ryze volnočasové akce jsou velmi populární školy smyku nebo kurzy bezpečné jízdy, vyšší školy motorismu nebo speciální kondiční jízdy, které v současné době nabízejí autoškoly i soukromé instituce. Například na Slovensku je možné se setkat s povinnými kurzy pro řidiče, kteří se například opakovaně dopouštěli dopravních přestupků, hrubě porušili dopravní předpisy nebo se dopustili závažné dopravní nehody, například pod vlivem alkoholu či návykové látky. Tyto povinné kurzy jsou v zahraničí běžné, ale v České republice bohužel chybí. Pro seniory existuje řada programů se zaměřením připomenutí základních zásad chování v silničním provozu a seznámení s novými ustanoveními novely zákona č. 361/2000Sb., které práce popisuje v následující kapitole.



### 3. Role dopravní výchovy ve společnosti s vazbou na životní období

#### 3.1 Dopravní výchova v rodině

Základním stavebním kamenem prevence před úrazy ze sportu, volnočasových aktivit nebo z běžného silničního provozu je výchova v rodinném zázemí. Od narození dítěte je v rukou rodičů odvracení možných hrozeb nebezpečí. Nicméně již v tomto období je možné velmi jednoduše dítě naučit, že poutání je nutné. A je více než potřebné děti seznámit s tím, že některé věci nebo chování mohou způsobit bolest. Ve třech letech se již děti zvládají samy připoutat v autosedačce. Tento návyk mohou mít významně zafixovaný. Samozřejmě vštěpování dovedností musí být kladné a příkladné, například formou dodržování silničních a dopravních předpisů a pravidel a dbát na nutnost používání zádržných systémů. Důležitou oblastí je též upozornění na rizika při vystupování a nastupování z dopravních prostředků, opodstatněnost reflexních prvků a diskuze s dítětem na volbě bezpečné hrací plochy nebo bezpečné cesty do školy.

*„Rodičovská odpovědnost se jeví jako jedna z nezbytných vlastností člověka – občana a také jako jeden z předpokladů existence zdravé společnosti.“ (Stojan, 2007, s. 104)*

Rodiče musí být účinnou složkou osvěty a dobrým vzorem pro děti a příkladem chování, jelikož to nejcennější je zdraví. K tomuto tématu Límová uvádí, že rodiče 6 – 10letých dětí by se měli řídit těmito zásadami:

- *Naučit dítě znát nejbezpečnější cestu do školy a zpět, učit vnímat rizika na této cestě, učit tato rizika vyhledávat a předvídat následky.*
- *Učit dítě znát základní dopravní předpisy a dopravní značky pro chodce a cyklisty, jejich význam a správné reakce na ně; vysvětlit význam vyznačených přechodů pro chodce, nadchodů a podchodů, křižovatek se světelnými signály a podmínkami pro přecházení.*
- *Seznámit dítě s úlohou policistů.*
- *Seznámit dítě s významem ročních období a s vlivem povětrnostních podmínek na provoz na pozemních komunikacích.*
- *Postupně vést dítě k samostatnosti, ale stále prověřovat jeho znalosti.*

- *Pomáhat dětem při osvojování základních cyklistických dovedností jak prakticky, tak i teoreticky.*
- *Kontrolovat, zda děti při jízdě na kole (i dětském) používají cyklistickou přilbu.“*  
(Límová, 2006, s. 13)

A protože děti vyrůstají v různých rodinách, působí proto na ně rozmanité vlivy, které se promítají na hloubce získaných vědomostí v rámci dopravní výchovy, poskytnutých rodinou s vlivem společenského prostředí. Důležitým vlivem je i faktor místa bydliště a vybavenosti obce. Děti vnímají rozdílnost nároků na dodržování dopravní bezpečnosti ve velkých městech a na vesnicích, kde na venkově je nižší frekvence dopravy. Všechny tyto faktory mají vliv na množství získaných dovedností před vstupem do mateřské školy a rozvíjejí se paralelně i v dalších vývojových etapách. Role rodiče má nezastupitelný faktor, jelikož v nejtětlejším věku dítěte je rodinná výchova nejvýznamnějším výchovným prostředkem a utvářejí se zde základy znalostí, dovedností, sociálních vazeb a tvorba vzorců chování.

Před vstupem do předškolního zařízení by měli rodiče děti poučit o významu dopravních značek, upozorňovat na dobré a chybné chování v dopravě. Tyto získané znalosti je potřeba stále rozvíjet, a proto je nutné zařazování dopravních témat do programu předškolních dětí pro upevnění znalostí a dovedností dětí jako účastníků silničního provozu.

Rodiče by měli hlavně cvičit s malými dětmi přecházení ulice a procvičovat rozlišování pravé a levé strany. Důležitou schopností je znalost základních barev a rozlišování dopravních prostředků. Rodiče mají za úkol pomoci dětem s orientací v dopravních situacích a sami by měli jít vzorem v dodržování pravidel silničního provozu. Děti musí znát nutnost a důležitost poutání se ve vozidlech. Dále by se měly rozvíjet v rozeznávání základních dopravních značek, které se vyskytují v blízkosti bydliště a tím i vést a připravovat děti k samostatnosti. Rodiče vždy musí ověřovat, jestli mají potřebné znalosti a dovednosti a vysvětlovat důležitost bezpečných prostor pro hry a bezpečné jízdě na kole s použitím ochranné přilby.

### 3.2 Dopravní výchova v předškolním věku

Děti předškolního věku jsou všechny děti ve věku od 3 do 6 let, tento věk je charakteristický zejména dalším vývojem psychických a motorických schopností. Výrazně se rozvíjí paměť, myšlení a soustředění. Zvyšuje se také schopnost vlastního podřízení jednání instrukcím od starších osob. Slovní zásoba ve třech letech čítá asi tisíc slov, v šesti už více jak dva a půl tisíce slov. Velmi často se v tomto období opakuje zvědavá otázka „proč?“ a setkáváme se již s dokonalejším a složitějším způsobem tvorby vět, které se začínají podobat řeči dospělých. V tomto věku se děti pohybují hlavně v doprovodu vychovatelů, ale zejména s rodiči. Dle Límové děti: „často přesně citují daná pravidla, ale v provozu jednají riskantně. Proto je potřeba u dětí vypěstovat tzv. dopravní smysl.“ (Límová, 2006, s. 5)

Úloha mateřských školek je velmi důležitá a s vazbou na rodinnou přípravu je i zdárným předpokladem bezpečného chodce a účastníka v silniční dopravě. Zde se částečná zodpovědnost za dopravní vzdělání dětí v dopravní výchově přechází na pedagogy. Není na škodu se optat, jaké činnosti školka plánuje a jak často je provádí. Dnes už jsou standardem návštěvy školek policisty nebo strážníky MP, kdy se děti dozvědí, jak se chodí po chodníku a jak se chovat na komunikaci. Také se dozvědí, na které nebezpečí a nástrahy si dát pozor. V mateřské škole se pedagogové snaží dále rozvíjet osobnost dítěte a jeho schopnosti. Začíná se na prohlubování znalostí a vědomostí, dítěti jsou dány základy a hodnoty, na nichž je založena naše společnost.

Dopravní výchova v mateřských školách je hned po výchově v rodině pro dítě velmi důležitá a stěžejní pro získávání dovedností a znalostí odpovídajících jejich věku. Neměla by být pouze zaměřena na dopravní výuku, znalosti předpisů a dopravních značek, ale měla by být směřována na rozvoj všech smyslů. Tyto smysly dítě nezbytně potřebuje při pohybu, a proto je potřeba naučit se při hrách a činnostech důležitost bezpečnosti a vnímání okolí. Dodržováním pravidel her a respektu k ostatním vrstevníkům, rozvíjíme jejich životní postoje a modely chování, které budou moci v budoucnu uplatnit i při pohybu v dopravním prostředí nebo při řízení vozidel.

*„Děti předškolního věku nejsou ještě schopny bezpečně se pohybovat v současném provozu na pozemních komunikacích. Každá jejich nebo jimi zaviněná dopravní nehoda proto bývá většinou dokladem nedostatečné péče o ně.“* (Límová, 2006, str. 13)

Ideálním způsobem je vysvětlování důležitosti pravidel, rozvinutí osobní samostatnosti a schopnosti projevit se jako samostatná osobnost. Děti předškolního věku nejsou schopny se samostatně pohybovat v dopravě, ale jak uvádí Límová: *„kromě rodiny, která je stále hlavním výchovným činitelem, nyní začíná sehrávat roli i mateřská škola, a především její pedagogičtí pracovníci, kteří mají svou úlohu i při výchově k dopravní kázní. Pedagog v mateřské škole předává dětem vědomosti a zkušenosti z dopravní výchovy tak, aby si vytvářely správné návyky, vztahy k dopravnímu prostředí a k lidem pohybujícím se v dopravním prostředí. Rovněž jim vštěpuje, že svým uvědoměním a znalostmi jsou schopni rozeznat a odvrátit hrozící nebezpečí, se kterým se mohou v provozu setkat.“* (Límová, 2006, s. 14)

Půda mateřské školy je též velkým potenciálem k pochopení a osvojení si dopravy a předcházení rizik. Vlivem působení sociálních vazeb a interakce v terénu při společných vycházkách děti lépe chápou důležitost tohoto problému. Mateřská škola by měla zároveň děti učit kázní a pomoci jim naučit se pozitivní postoje a vztahy k ostatním lidem a svému okolí. Důležité je, aby byly schopné chápat a uvědomovat si možná nebezpečí v dopravních situacích. Proto cíle dopravní výchovy v mateřských školách jsou zejména zaměřeny na osvojení a pochopení základních pravidel dopravní bezpečnosti a pohybu na komunikaci s nutnou vazbou na věk dítěte. Jak ve své knize uvádí Límová: *„je nutné všestranně připravit děti na bezpečnou účast v provozu na pozemních komunikacích“* (Límová 2006, s. 14)

Dopravní výchova v mateřských školách je spjata s tématy svět kolem nás a individuálními dopravně-vzdělávacími programy, které pedagogové tvoří dle osnov k výchově a vzdělávání na základě rámcového vzdělávacího programu. Ke klíčovým zaměřením dopravní výchovy v mateřských školách jsou zejména nácviky bezpečného chování v dopravním prostředí a dopravních prostředcích. Prakticky to probíhá formou společných vycházek s dětmi, nebo tematickými hrami v prostorách mateřských škol. Výbornou preventivní formou jsou besedy policistů ve školách nebo programy pro předškolní děti. Velmi prospěšný je i dohled na rizikových úsecích nebo přechodech v

blízkosti předškolních a školních zařízení. Využívání praktických ukázek varujících před nebezpečím, se jeví jako nejefektivnější pro nácviky bezpečného chování v dopravních situacích. Vhodné je použití textu s obrazovým materiálem, portfolio vzdělávacích filmů, praktické užívání hraček a jiných didaktických materiálů s možností internetu a jiných médií.

### **3.3 Dopravní výchova ve školním věku na 1. stupni základních škol**

Základním cílem dopravní výchovy na prvním stupni je nauka o základních pravidlech silničního provozu. Zde se již setkáváme i s praktickou naukou v terénu, simulovanou v podobě dopravního hřiště, kde jsme schopni simulace různých dopravních situací a demonstrace rizikových faktorů. Další etapou prvního stupně je tzv. bezpečná cesta do školy. Tito nejvíce ohrožení účastníci silničního provozu musí být obeznámeni s nebezpečím a nástrahami mezi školou a domovem. Implementace dopravní výchovy vidíme například v matematice v podobě dopravních příkladů. Například výpočty brzdné dráhy a rychlosti vozidel. Dále v environmentálních tématech jako je znečištění fosilními palivy nebo energie.

V České republice probíhá výuka dopravní výchovy na 1. stupni základních škol se zaměřením na problematiku bezpečné chůze a základní orientace v silničním provozu. Žáci se zde mohou naučit bezpečně jezdit na kole a osvojit si první řidičské návyky. Na druhém stupni základních škol je důraz na dopravní výchovu stále více snižován, nicméně je stále významně zastoupen. U středních škol nebo na učilištích se setkáváme s nahrazováním výuky dopravní výchovy možností získání řidičského průkazu na půdě školy nebo u soukromé firmy.

Děti nám velmi rychle vyrůstají a stále nás překvapují svými dovednostmi s výpočetní technikou. Umí velmi dobře pracovat s počítačovou myší nebo používat chytrý telefon. Například bravurně zvládnou roli jezdce v počítačové hře, ale v reálném dopravním světě jsou zcela nepřipraveny. Neumí jezdit na kole, plavat nebo si dokonce zavázat tkaničky od bot.

Jedním z faktorů nebezpečí pro děti je i to, že se doposud o sebe nemusely starat, nerozumějí možnému nebezpečí a rizikům. Děti nemají schopnost jako dospělí v předvídání

možných kritických situací, jsou často nepozorné a neposedné. Nedokážou správně vyhodnotit dopravní hluk, rychlost nebo vzdálenosti jedoucích vozidel a nebezpečným faktorem je i jejich malý vzrůst. Jsou hravé a velmi často přemýšlejí o jiných zábavnějších činnostech a věcech, a tím mohou některé rizikové faktory opomenout.

Důležitým faktorem při tvorbě školního vzdělávacího programu dopravní výchovy jsou faktory technického zabezpečení. Například, zda škola má ve vlastnictví dopravní hřiště nebo přístup k němu. Dostatek potřebných pomůcek dopravní výchovy, a zda škola spolupracuje se složkami integrovaného záchranného systému nebo s BESIPem. Také je nutné zajištění lektora, který se bude touto výchovou systematicky zabývat. Obsah dopravní výchovy je již v rámci ŠVP integrován do jednotlivých předmětů, kde je efektivně využíván v různých směrech. Další možnost začlenění dopravní výchovy ve školách je formou různých projektů zaměřených na bezpečnost silničního provozu a dopravní bezpečnosti v obcích a kolem školy. Nabízí se i realizace soutěží se zaměřením na dopravní výchovu.

Přestože není dopravní výchova samostatným vyučujícím předmětem, je pro svoji potřebnost a aktuálnost integrována do jiných vhodných vyučujících předmětů. Školy mohou dopravní výchovu poskytovat jako volitelnou a při výuce vychází ze závazného RVP ZV. Na základě tohoto dokumentu je pro danou školu vypracován dokument o výuce, který schvaluje ředitel školy a rada školy. Po jeho schválení se tento dokument stává závazným. Výuka dopravní výchovy je koncipována tak, aby navazovala na daný předmět školní výuky s potřebným začleněním a efektivitou. Například se může jednat o dopravní výuku v kurzech, různých projektech nebo dopravních soutěžích.

*„Dopravní výchovu na 1. stupni učit prostřednictvím zkušenosti a prožitku, při poznávání pravidel bezpečnosti v dopravním provozu postupovat od poznání situace v nejbližším okolí k obecným poznatkům, využívat vlastního zájmu žáků o poznávání dané problematiky, využívat místní odborníky, v maximální míře skutečného reálného prostředí k nácviku, sledovat dopravní situaci v okolí.“ (Stojan, 2008, s. 54)*

Dopravní výchova cvičí smyslové vnímání dítěte a učí jej teoretickým znalostem a praktickým zkušenostem s vazbou na jeho osobnostně psychický vývoj a rozvoj. Učí jej novým zkušenostem, pozorností, dovednostem, soustředěním, sebekontrolou, sebekázní, vůlí a

zvládnání stresových situací. Posiluje rozvoj sociální komunikace potřebné k řešení pomoci při potížích (např. volání na záchranné zdravotnické pomoci). Děti to vede k samostatnosti a schopnosti delší fixace pozornosti, zlepšuje se myšlení a logika. Přesto u dětí na prvním stupni stále ještě převažuje emotivní stránka povahy nad rozumem, což může mít negativní vliv na jejich chování na vozovce. Tento faktor musí pedagog cítit a výuku přizpůsobit s ohledem na věk a zapojení dětí do samotné přípravy a realizace modelových situací na dopravním hřišti. Výuka dopravní výchovy musí být postupná, tedy když přecházíme od jednodušších témat k složitějším. U dětí je více dominantní mechanická paměť, kterou je nutno podporovat opakovanými návyky. Tím se informace fixují a ukládají do podvědomí.

U první a druhé třídy se v dopravní výchově v terénu děti učí nejdříve poznávat okolí školy, cestu domů a samotné dopravní hřiště. Zde si již mohou nasimulovat roli samostatného chodce, kde se rozvíjí k dalším poznatkům řešení problematiky a řešení vzniklých situací. U žáků třetích tříd se vyučují pravidla chování chodců, která se mohou učit již na řádných komunikacích. Především se naučí, jak se mají pohybovat na chodníku a jak se vyhýbat nebo přecházet na přechodu a také i tam kde přechod není. Děti se učí, kde je a není vhodné přecházet komunikaci, která místa jsou pro ně nebezpečná. Velmi důležité je děti učit rozhlížet se a věnovat pozornost chůzi po kraji chodníku. Velice účinné jsou pro děti zejména názorné příklady, procvičování a následné hodnocení situace. Děti se tímto lépe učí kázní, zodpovědnosti, zdvořilosti a slušnosti.

*„Děti od deseti let mohou podle zákona 361/2000 Sb. již samy jezdit po komunikacích, jsou tedy již přímými účastníky silničního provozu, bez dozoru a ochrany rodičů, či zákonného zástupce. Tyto děti by již měly plně zvládat techniku jízdy na kole, měly by znát, dodržovat a respektovat pravidla silničního provozu. Do této kategorie lze zařadit i nutnou a správnou údržbu dopravního prostředku, tedy u dětí je to jejich kolo, které musí odpovídat požadavkům bezpečnosti provozu.“ (iBESIP, 2016)*

Cílem dopravní výchovy na prvním stupni jsou praktické zásady bezpečného a účelného jednání a chování účastníka provozu na pozemních komunikacích v roli chodce nebo cyklisty. Dále také důležitost dodržení a vnímání pravidel a činností policie. Děti se setkávají s uvědoměním si vlivů různých povrchů vozovky, důležitost správného technického stavu kola a zejména uvědomění si vlastní odpovědnosti svého jednání a

chování. Děti se dostávají do role, kdy se seznamují s možností teoretické základní první pomoci zraněnému nebo přivolání pomoci.

### **3.4 Dopravní výchova ve školním věku na 2. stupni základních škol**

Na druhém stupni lze dopravní výchovu implementovat do dalších učebních předmětů, např. do fyziky, tělesné výchovy či dějepisu. Zařazení poskytování první pomoci se většinou implementuje do předmětu biologie a témata negativních vlivů silniční dopravy s vlivem na přírodu do přírodopisu nebo zeměpisu. Témata dopravní výchovy mohou být zařazena do různých předmětů výuky s důraznějším vlivem odpovědnosti, kde jako účastníci silničního provozu již ponese zodpovědnost za své chování. Důležité je pro děti, aby si formou výuky uvědomily, že mohou být ohroženy na životě nejen ony, ale že mohou svým nevhodným chováním ohrozit jiné účastníky silničního provozu.

*„Dopravní výchova na 2. stupni ZŠ by měla teoreticky i prakticky navazovat na výuku a výcvik probíhající na 1. stupni.“ (Límová, 2006, s. 51)*

V dnešní době nastává rozmach silničního provozu i do dříve izolovaných vesnic. Proto i v těchto lokacích se již nelze pohybovat bez základních znalostí silničního provozu. V posledních letech zaznamenáváme i další významný faktor, který se podstatným způsobem promítá do statistik nehod a jejich následků. Vzhledem ke snižující se věkové hranici, zaznamenáváme významný počet těch, kteří negativně podléhají tlaku vrstevníků. Jsou ovlivněni tím, že začínají požívat alkoholické nápoje a drogy ještě dříve před plnoletostí. Proto je nutné dětem a mladistvým vštěpovat nebezpečí požívání alkoholických nápojů a omamných látek nejen kvůli jejich zdraví, ale také jako velmi nebezpečný faktor silničního provozu.

Dopravní výchova má v dnešní době nezastupitelnou funkci, praktikuje se na velmi oblíbených dětských dopravních hřištích, kde se děti mohou bez ohrožení života naučit nejen správně jezdit, neučiní kvalitního účastníka silničního provozu. Utváření a rozvíjení mravních postojů a jednání žáku jako jeden z hlavních cílů dopravní výchovy se prolíná s ostatními cíli výchovy během povinné školní docházky. Dopravní výchova se přibližuje žákům a názorně ukazuje příklady z dopravy, které vycházejí z potřeby odpovědnosti k



ostatním účastníkům silničního provozu. Formování chování z hlediska dopravní výchovy vytváří v silničních situacích vztah, kdy jeden účastník respektuje a chápe jeho chování, umí mu v kritické situaci pomoci, ale také umí vyhodnotit jeho chyby a omyly. Vlastnosti, které ovlivňují partnerský vztah mezi účastníky silničního, ale i kvalitu mezilidských vztahů a společenské chování jsou: ohleduplnost, slušnost, respekt, zdvořilost, sebekázeň, soustředěnost, rozvážnost a rozhodnost.

*„Formování těchto uvedených vlastností by mělo z hlediska dopravní výchovy vytvářet v dopravě ideální partnerský vztah, kdy jeden respektuje druhého, chápe jeho chování, chyby, omyly anebo naopak jeho preference, respekt a potřebu pomoci.“ (Límová, 2006, s. 60)*

Formy výuky dopravní výchovy pro 2. stupeň ZŠ:

- Interaktivní hry, kde se žáci seznámí se základními pravidly bezpečnosti v silničním provozu, rozeznají dopravní značky a v modelových příkladech řeší různé druhy křižovatek a dopravní situace.
- Příprava na soutěže, kde se žáci seznámí se základními pravidly bezpečnosti v silničním provozu. Poznávají dopravní značky, řeší dopravní situace na modelových příkladech s různými druhy křižovatek. Seznamují se základními pravidly chůze po chodníku a chůzi po silnici. Také si uvědomují si rizik a nebezpečí v silničním provozu. Setkávají se s tématem první pomoci.
- Vycházka slouží také jako prvek pro připomenutí si základních pravidel bezpečnosti provozu s bezpečným překonáváním komunikací, tj. pravidla chůze po chodníku, přecházení silnic po přechodu i bez přechodu. Uvědomění si základních pravidel na chodníku a stezkách. Dokáží se orientovat ve vyhodnocování bezpečných a nebezpečných míst pro hry.
- Návštěva dopravního hřiště slouží jako praktické ověření si základních pravidel silničního provozu. S nutností ohleduplného a bezpečného chování a uvědomění si možných rizik nebezpečí v silničním provozu.

Vzhledem k zaměření této práce na výuku dopravní výchovu na středních školách a učilištích, se text této části více zaobírá cílovou částí dopravní výchovy RVP pro 8. – 9. ročník základních škol.

Cíl výuky pro žáka 8. - 9. ročníku předpokládá, že chápe důležitost a pravidla bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu. Vnímá rizika, která umí včas odhalit a odvodit k tomu i bezpečné chování a reagování. Chápe a respektuje všechny účastníky silničního provozu a je schopen zvládat agresivitu svoji i ostatních. Také poznává zásady první před lékařské pomoci a dokáže prakticky uplatňovat znalosti tohoto tématu.

Teoretické znalosti zahrnují základní ustanovení o povinnostech účastníku silničního provozu: tj. chodců, řidičů a spolujezdců přepravovaných osob. Důraz je kladen na jejich způsobilosti ve smyslu zákonné normy – chovat se ukázněně, ohleduplné a neohrožovat bezpečnost a plynulost silničního provozu. Respektovat význam dopravních značek a uposlechnout pokynů a výzev policistů. Účastník silničního provozu smí užívat k jízdě pouze dopravní prostředky (kola, vozidla, atd.), které jsou způsobilé k jízdě. Během jízdy nebo chůze se musí plně věnovat řízení nebo chůzi a sledovat provoz. Žák se učí jízdě v jízdních pruzích, odbočování, objíždění, předjíždění, vyjíždění ze silnice nebo v jízdě v neobvyklých situacích, což může být jízda podél nástupního ostrůvku, přejíždění tramvajových kolejí, přednost autobusu MHD při vyjíždění ze zastávky, zastavení za tramvají stojící na zastávce bez nástupního ostrůvku. Rychlost jízdy je vždy v souladu s technickými vlastnostmi jízdního kola s nutným přizpůsobením rychlosti k vozovce a svým ke schopnostem. Důležitým faktorem je vnímání povětrnostních podmínek a věnování pozornosti i dalším okolnostem. Řidič smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen vždy podle potřeby a nutnosti včas zastavit. Žák by měl na konci základní školy bez problému znát všechny dopravní značky a umět bezpečně a správně projíždět křižovatkami. Dokáže řešit složitější dopravní situace, jízdu ve skupině, dodržování bezpečné vzdálenosti mezi cyklisty, odbočování, objíždění, předjíždění, projíždění křižovatek a změny rychlosti za jízdy. Důležitou schopností žáka před ukončením povinné školní docházky schopnost bezpečného chování a jednání při chůzi a jízdě v silničním provozu, tedy například umět naplánovat trasy cest a výletů z hlediska bezpečnosti a plynulosti jízdy (hustota provozu, druh silnice, charakter silnice, vzdálenost, čas).

Základní chápání psychologických aspektů bezpečné jízdy formou vnímání je stálá pozornost, schopnost předvídat a reagovat na vzniklé situace. Umět se rozhodnout a dokázat vnímat nejenom legislativní následky užívání a vlivu alkoholu a drog v silničním provozu, ale také vliv těchto látek na zdraví a schopnosti řidiče. Znat vlivy fyzikálních zákonitostí na jízdu s vazbou na přilnavost vozovky, což je odstředivá síla a setrvačnost. Termíny a zákonitosti, rychlosti, tření, tlaku a adheze. Dokáže pochopit příčiny a možnosti vzniku dopravních nehod.

U technických podmínek provozu vozidel pro žáka deváté třídy směřujeme ke znalostem technické údržby jízdního kola s jednoduchou opravou. Například ve správném napnutí řetězu, či seřízení výšky a sklonu sedla nebo řídítek. Žák se učí demontáž s montáž kola a s opravou duše. Rozeznává druhy vozidel, pohonných hmot a významu katalyzátoru pro životní prostředí. Následně se učí, kde jsou exponovaná místa se zvýšeným množstvím emisí. Poznává vybavení automobilů ke zvýšení bezpečnosti, tj. bezpečnostní pásy na všech sedadlech, airbagy, funkce zesílení karoserie a výztuh. Důležitou složkou v tomto ročníku je etika dopravní výchovy, která tematicky učí odpovídající dopravní značky, legislativu a přestupky chodců a cyklistů. Pro tuto věkovou skupinu již existuje možnost získání řidičského oprávnění skupiny A (M).

### **3.5 Dětské dopravní hřiště**

Jednou z nejučinnějších forem dopravní výchovy jsou dětská dopravní hřiště. Slouží pro praktickou část metodiky výuky dopravní výchovy a aplikaci pravidel silničního provozu v praxi. Na těchto dopravních hřištích probíhá teoretická a praktická výuka dětí 4. - 6. Ročníku. Cyklista na dopravním hřišti procvičuje zejména základní prvky techniky jízdy na kole. Důležitou součástí výuky je technika vyjíždění od kraje vozovky, dodržování jízdní stopy u pravého okraje vozovky. Učí se bezpečnému zastavení, odbočování a vyjíždění na silnici. Cvičí se v projíždění nebezpečných míst se zúžením vozovky, zatáčky nebo při objíždění překážek. Výuka obsahuje i nauku jízdy ve skupince, vlastní předjíždění a řazení se před křižovatkou a projíždění křižovatkami s pravidly přednosti v jízdě. Českou republiku můžeme doslova označovat velmocí dopravních hřišť s metodickými tabulemi, kde i vznikají

tematické soutěže. Tato hřiště je možné využívat i ve volném čase po dohodě s provozovatelem.

První dopravní hřiště byla v naší republice budována v 60. letech minulého století, bohužel však s individuálním přístupem tvůrců bez jasné a jednotné metodiky. Je to pochopitelné, jelikož do té doby nic podobného nebylo. Zde je nutné podotknout význam vznikajícího BESIPu, který metodicky navrhoval hřiště s přesným zaměřením na praktický výcvik dětí a mládeže dle pravidel silničního provozu. V České republice již existuje vysoké zastoupení dopravních hřišť, ale vždy záleží na možnosti financování a provozovateli, který se o hřiště a dopravní výchovu stará. Proto je pro některé školy a školky efektivnější a ekonomičtější spoluúčast na provezech a využívání dopravních hřišť.

*„Výcvik dětí na dopravním hřišti je nezbytnou a nedílnou součástí dopravní výchovy. Prostřednictvím výcviku na DDH děti postupně přivýkají dopravnímu ruchu, přizpůsobují své chování a jednání požadavkům na plynulost a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Děti tak získávají potřebnou jistotu pro samostatný pohyb ve skutečném provozu.“ (Límová, 2006, s. 23)*

Před samotným praktickým výcvikem je nutné účastníky seznámit s teorií týkající se pravidel silničního provozu, která je hlavním základním stavebním kamenem dopravní výchovy. Tato znalost je nezbytným předpokladem k účasti na praktické části výcviku. Praktický výcvik na dětském dopravním hřišti je zejména zaměřen na žáky 4. a 6. tříd základních škol pro výcvik mladého cyklisty. Nicméně dopravní hřiště je vhodné i pro děti v 1. - 3. ročníku, kde si mohou nacvičovat roli chodce. Na dopravním hřišti procvičuje chůzi po chodníku, silnici, učí se přecházet komunikace na vyznačených přechodech i bez vyznačených přechodů. Dále přecházení křižovatek s řízeným provozem buď semaforem, či policistou a také se zde nacvičuje přecházení křižovatek s neřízeným provozem.

Zde je možnost pro děti a mládež zúročení jejich teoretických znalostí s praktickou simulací silničního provozu. Mohou zde zažít modelové situace s následnou reflexí lektorů. Tato důležitá součást dopravní výchovy a výchovný faktor jsou zastoupeny v tom nejširším slova smyslu. Význam výcviku na dopravním hřišti spočívá v tom, že si jeho účastníci postupně zvykají na dopravní situace a přizpůsobují své jednání a chování požadavkům

bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích. Výcvik a výuka účastníků na dětském dopravním hřišti patří k nejúčinnějším formám dopravní výchovy.

Ministerstvo dopravy – BESIP usiluje o co možná největší zapojení škol a žáků 4. tříd do výuky dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích<sup>4</sup>. Dětské dopravní hřiště dává potřebnou jistotu pro jejich vlastní pohyb v silničním provozu, ale zároveň je nutné si uvědomit, že v žádném případě dopravní hřiště nahrazuje reálný provoz. Při výcviku je kladen důraz zejména na neustálé sledování provozu s častým rozhlédnutím a ohlédnutím. Velmi důležité je i zaměření na dávání znamení o změně směru jízdy a včasné brzdění. Tato hřiště umožňují vést děti a mládež k dopravní samostatnosti, zodpovědnosti a ukázněnosti a je považována za nejúčinnější výuku. Podmínkou úspěchu je zvládnutí techniky jízdy na kole včetně respektování všech pravidel silničního provozu.

Důležitá je i profesní připravenost lektora na dopravním hřišti, který musí velmi dobře vyhodnocovat situace a v případě chyby dítěte mu vysvětlit možné důsledky. Neupozornění, nevysvětlení chyby nebo úkonu může mít v reálném provozu fatální následky. Proto nácvik a vyzkoušení si dopravních situací na dopravním hřišti dává reálnou šanci bezpečného chování i v reálném provozu. Děti a mládež se zde učí praktický význam dopravních značek, jednosměrný provoz, zákazy vjezdu, příkázané směry jízdy, zákazy odbočování, ale také jízdy v křižovatkách nejen dle značek, ale s možností přednosti zprava. Další části výcviku jsou zaměřeny na simulace nebezpečných míst pro účastníky provozu, vjíždění na vozovku z místa ležícího mimo komunikaci, provoz, vyjíždění od okraje vozovky, jízda u pravého okraje vozovky, zastavení u okraje vozovky, objíždění překážky, předjíždění cyklistů, odbočování, řazení do jízdních pruhů. Potřebné nácviky a situace lze opakovat tak dlouho, dokud není splněn cíl výcviku. V případě úspěšného zakončení praktického výcviku některé školy dávají možnost získání tzv. „Průkazu mladého cyklisty“.

---

<sup>4</sup> BESIP – Dopravní výchova na DDH <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>

Například portál Bezpečné cesty<sup>5</sup> definuje základní parametry výuky žáka na dopravním hřišti, kde lze učit tyto dovednosti:

- rozezná dopravní značky
- zná výbavu cyklisty a jízdního kola
- zná způsob a pravidla bezpečné jízdy na jízdním kole
- jako cyklista správně používá reflexní i ostatní doplňky a výbavu kola
- prokáže znalost řešení krizových situací v roli cyklisty
- umí dávat znamení o odbočování, zná pravidla předjíždění a odbočování
- ví, kdy má sesednout z kola a vést ho, umí vjíždět do silnice
- prakticky řeší různé druhy křižovatek, jízdu na kruhovém objezdu
- zná způsob jízdy ve skupině
- seznámí se s první před lékařskou pomocí
- odhadne dopravní situaci, její nebezpečí a vyvodí správné řešení
- snaží se předcházet nebezpečí s ohledem na sebe i ostatní účastníky silničního provozu

Každoročně se koná evropská dopravní soutěž mladých cyklistů (DSMC<sup>6</sup>), která je vyhlašována Ministerstvem dopravy a dalšími ústředními orgány. Organizace soutěže je členěna od základních, okresních, krajských a celorepublikových kol, až k evropskému vítěznému klání. Obsah jednotlivých disciplín odpovídá požadavkům na znalosti a schopnosti žáků základních škol a navazuje na disciplíny nižších kol DSMC. Krajského kola DSMC se mohou zúčastnit vítězná družstva oblastních kol žáků základních škol nebo odpovídajících ročníků gymnázií, popř. dalších alternativních škol.

### **3.6 Adolescence a dopravní výchova na středních školách a učilištích**

Období adolescence je specifikováno přibližně mezi 15. a 20. rokem života člověka a je charakteristické zakončením povinné školní docházky a dosažením plnoletosti. Nově

---

<sup>5</sup> Portál Bezpečné cesty – vzdělávací a preventivní portál DV, který poznatky předkládá z praxe dopravní bezpečnosti

<sup>6</sup> BESIP – Rámcové pozice

zde nastupuje ekonomická nezávislost a nástup do zaměstnání. Období je často charakterizováno obdobím „bouří a krizí“ nebo fází hledání a utváření vlastních hodnot, postojů a cílů.

Pro tyto adolescenty jsou nové situace a role velmi zatěžující a občas i neřešitelné, jelikož se s nimi doposud nesetkali. Neřešené krizové situace adolescentů mohou mít vliv na vzdělání, chování anebo na řízení vozidel. Tyto faktory mohou být případně i jako důsledek dopravních nehod a možné řešení jejich následků. Rizikové chování je často projevem u adolescentů s výchovnými problémy nebo u dětí z rodin neuspokojivých rodinných poměrů.

*„Abychom předešli těmto obtížím, je nutné posilovat pocit pohody, štěstí, radosti, dobré nálady, tak aby se posilovalo jejich sebevědomí.“* (Langmeier, Krejčířová 1998, s. 154)

Všechny obtíže je nutné řešit s rodiči, učiteli ve škole, odborníky, pediatry, dětskými psychology nebo se speciálními pedagogy. Mladí řidiči mají specifická jednání a chování, které se rizikově projevují i v řízení motorového vozidla. Tyto projevy se projevují již při získávání řidičského oprávnění a mají být významným varovným signálem pro lektory autoškol. Na středních školách a učilištích by preventivně měla fungovat spolupráce s dopravním psychologem a učitelem, kteří doporučí, zda je adolescent vhodný k řízení dopravního prostředku. Mladí řidiči totiž často podceňují bezpečnost a vlivy faktorů v silničním provozu. Spolu s nedostatečnou praxí v řízení vozidla jsou nejvíce ohroženou skupinou řidičů.

*„Průzkumy dopravního chování mladých řidičů vypovídají o tzv. řidičské dědičnosti. Základy dopravního charakteru jsou postaveny dávno předtím, než mladík úspěšně absolvuje autoškolu. Mladí řidiči vytvářejí svéráznou skupinu. Od starších je rozdělují kromě věku i nezralost. Dokumentují to také školní záznamy o chlapcích, kteří havarovali nebo se opakovaně dostávali do sporu s dopravními normami. Zápisy se hemží přívlastky“ nepozorný, surový, roztěkaný, neukázněný, falešný, sobecký, ctižádostivý, neklidný, závistivý, nejistý, nepřející, suverénní, vychloubačný, neposlušný, dominující, podvádějící, riskující, netrpělivý, hrubý, nesnášenlivý, nesvědomitý, nespolehlivý, rebelantský, prohnaný, lhavý, agresivní, bezohledný aj.“* (Havlík, 2005, s. 134).

Tito mladí a nezkušení řidiči jednají za volantem impulzivně a často zkouší hranice vlastních řidičských schopností nebo vozidla. Za volantem chybí předvídání možných následků, respekt a zodpovědnost, kterou nahrazuje potřeba zvýšení sociálního statusu nebo respektu.

Můžeme se domnívat, že vyjma specializovaných středních škol a učilišť se v současné době dopravní výuka na těchto školách nevyužívá. Tuto roli zde přebírají autoškoly. Problémem zůstává, že budoucí řidiči nejsou na výuku v autoškole připraveni a jejich vzdělávání DV není na SŠ a SOU dále rozvíjeno. Chybí jim cenné zkušenosti a testy si zpravidla pamatují z větší části pouze do zkoušek. Podle Límové by měla mít dopravní výchova: *„návaznost i ve vyšších ročnících základních škol a na středních školách. Studenti, kteří by se bez problémů uměli zařadit jako řidiči nemotorových vozidel do provozu na pozemních komunikacích (zvláště větších městech), by lépe uměli řešit dopravní situace i jako řidiči motorových vozidel.“* (Límová, 2006, s. 62)

### **3.7 Problematika dopravní výchovy v dospělosti a u seniorů**

Období dospělosti charakterizuje samostatnost a určitá úroveň vnímání rizik a vyhodnocování dopravních situací. Mládež kolem patnáctého roku již navštěvuje autoškolu za účelem řidičského oprávnění na malý motocykl. Vliv rodiny nebo školy zde pochopitelně mizí, tudíž je nutné toto věkové období ovlivňovat směrem k bezpečnosti v dopravě zcela jinak. Jsou to média, sociální sítě a také dopravně právní pravidla a systém. Další úroveň vzdělávání řidičů je tzv. profesní způsobilost, která vyžaduje pravidelná školení včetně přezkoušení řidičů v akreditovaném školícím zařízení. Role vychovatele přebírají autoškoly a pravidelná školení řidičů.

*„Do dopravní výchovy, jako celoživotního vzdělávání, jsou v některých státech EU zařazeny i kurzy pro řidiče, kteří opakovaně způsobili dopravní nehodu. V ČR není věnována pozornost těm řidičům, kteří řídí riskantně a ohrožují zdraví a životy své i ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích a větší prostor není ani věnován těm, kterým byl odebrán řidičský průkaz.“* (Límová, 2006, s. 66)



Naopak starší účastníci v silničním provozu jsou stále více omezováni na svých dosavadních schopnostech zdravotními potížemi spojené s věkem, jako jsou srdeční a oběhová onemocnění, poruchy metabolismu, které mohou mít nejen omezující vliv na komfortní řízení, ale i na reakční schopnosti. To má vliv na bezpečnou jízdu nejen na řidiče, ale pochopitelně i na ostatní účastníky v silničním provozu. Špatný zrak může být i jeden z důvodů odebrání řidičského průkazu. Dnešní doprava, její rychlost a hustá dopravní síť, nabízí zejména seniorům volbu opatrné až často nebezpečné jízdy. Setkáváme se u seniorů i s neochotou učit se novým prvkům, předpisům a se sníženou schopností adaptace na současný provoz, které jsou ze strany seniorů vnímány jako prvky dravosti mládeže nebo pirátství. Tito senioři vnímají dopravní prostředí a situace jako nepřátelské, což může vyústit až k neočekávanému a zkratovitému jednání nebo chybnému vyhodnocení problémové dopravní situace. Tyto faktory mohou namíchat koktejl emocí, který může přejít až k vážnému selhání. Také je nutné si uvědomit, že senioři jsou nedílnou součástí dopravy, a proto je nutné zohledňovat dopravní politiku a požadavky na dopravní plánování. To platí i včetně bezpečnosti dopravy všem věkovým účastníkům se zaměřením na chodce, cyklisty, uživatele autobusové nebo kolejové dopravy bez omezení mobility.

Čím jednodušší a přehlednější je dopravní situace, tím snáze ji starší řidiči zvládnou. Například snížená rychlost provozu v obydlených částech je pro seniory řidiče, chodce i cyklisty velmi důležité dopravně bezpečnostní opatření. Tak jako v jiných etapách života, tak i ve stáří je důležité věnovat péči dopravním předpisům a nařízením, mezi která patří nejenom sledování změn. Pro řidiče nad 60 let je to zejména důležitá lékařská prohlídka pro zdravotní způsobilost k řízení vozidel.

## 4. Instituce působící v oblasti dopravní výchovy s vazbou na volný čas

### 4.1 BESIP

BESIP má v oblasti dopravní výchovy půl století vývoje a zkušeností svou činnost provádí ze samostatného oddělení na Ministerstvu dopravy ČR. Je nejvýznamnějším koordinačním subjektem bezpečnosti silničního provozu v České republice. Jedná se o expertní orgán v oblasti prevence dopravní výchovy a v působení na lidského činitele.

*„Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020“ je samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice.“ (iBESIP, 2016)*

Jeho vznik se datuje k roku 1967 a jeho název skrývá zkratku tří slov: „Bezpečnost silničního provozu“. BESIP je tvůrcem řady metodik pro dopravní výchovu dětí ve školních a předškolních zařízeních a zejména se soustředí na prevenci v podobě dopravně-bezpečnostních akcí. Vytváří metodické listy DV, které jsou děleny pro předškolní děti a děti základní školy s cílem zachování plynulé edukace vzdělávacího procesu.

Dlouholeté budování hodnotového preventivního procesu BESIPU je garantem plnění opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu s každoročním plánem akcí se zaměřením na podporu dopravní výchovy dětí, systematickou dopravní výchovu a podporu dopravních hřišť a podpory krajských kol dopravní soutěže DSMC. Hlavním cílem BESIPu je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.

*„Zkušenosti z minula ukázaly na potřebu cíleného oslovení širokého spektra subjektů a vymezení jasného prostoru pro jejich spolupráci. Strategie proto vytváří podmínky pro širší zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit. Cestou k tomu je nalezení společných charakteristik zúčastněných subjektů, návazně na ně vymezení jejich zapojení do plnění úkolů daných strategií a adresná specifikace jejich činností v příslušném akčním programu. K tomu, aby*

*se nová strategie stala pro příští dekádu skutečně efektivním nástrojem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu je ovšem třeba účinným způsobem zapojit nejen veškeré zainteresované subjekty, ale i všechny další účastníky silničního provozu. Strategie byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599.“ (iBESIP, 2016)*

BESIP pořádá i své nadační akce, kde pravidelně ve městech po celé republice přináší pro nejmenší návštěvníky zábavně poučný program, který je pomocí interaktivní hry seznámí s bezpečným pohybem v rušných ulicích.

## **4.2 Autoškoly**

Autoškoly jsou v podstatě prvním a nejdůležitějším krokem k získání oprávnění řízení motorových vozidel. V autoškole si uchazeči rozšiřují nebo zdokonalují odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel a tím získávají první oficiální praxi na silnicích. Toto vzdělávání víceméně navazuje na výuky dopravní výchovy na školách, ale zachází více do detailu. Zajímavostí je, že Česká republika má více jak 115 letou tradici autoškol, jen kvalita a obsah se významně za tuto dobu změnil dle potřeb vývoje dopravy.

Pro absolvování kurzu v autoškole musí žadatel o řidičské oprávnění úspěšně složit zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy pomocí eTestu. Dále je nutné absolvovat zkoušku z praktické jízdy za doprovodu policejního komisaře. Třetí fází je ústní zkouška ze znalostí ovládání a údržby vozidla, počet otázek je závislý na druhu řidičského oprávnění.

Výuka v autoškole je tedy rozdělena na dvě části: teoretickou a praktickou. Teoretická část se skládá z výkladu předpisů o provozu vozidel, ovládání a údržby vozidla, zdravotní přípravy a hlavně ze zásad bezpečné jízdy, na kterou by se měl klást mnohem větší důraz. Kurz standardně trvá přibližně 3 měsíce, kdy se střídají jízdy, tedy výuka praktické části s teoretickou. Je však možné absolvovat výcvik dle individuálního plánu, ale musí být splněné penzum odjetých hodin a teoretická část. Praktická část se skládá z jízd za doprovodu instruktora, který sedí na sedadle spolujezdce a má za úkol korigovat studenta a v případě zaváhání či chybné reakce zasáhnout.

Splněním výše uvedených kritérií získává uchazeč řidičský průkaz. S následným zapojením do silničního provozu tak přebírá důležitou roli a obrovská zodpovědnost. Úkolem držitele řidičského oprávnění je dodržení všech silničních předpisů a zároveň schopnost pomoci ve všech situacích.

### 4.3 Dopravní aktivita „Bezpečné cesty“

Od roku 2014 byl spuštěn portál o dopravní bezpečnosti „Bezpečné cesty“. Tento portál byl spuštěn pod generálním patronem společnosti ŠKODA AUTO a.s. a je také partnerem portálu Dopravní policie České republiky. Cílem, jako u podobných projektů, je vzdělávat a předávat příklady z praxe dopravní bezpečnosti s podporou prevence snižování nehodovosti. Webový portál využívá množství multimediálních prvků, animací a videí pro lepší pochopení a zapamatování si důležitých informací a pravidel.

*„Jedním ze zásadních poznatků průzkumu je fakt, že zatímco vozidlo chrání posádku stále ve větší míře, posádka často vlastními chybami zvyšuje riziko zranění. Proto dbáme na osvětu a popularizaci bezpečného chování v automobilu, Zdánlivé maličkosti, které ale v reálném provozu rozhodují, si účastníci workshopu měli možnost vyzkoušet v praxi, a to správným poutáním sebe i dětí a bezpečným uložením nákladu.“*

(ŠKODA AUTO a.s., intranet, 2016)

Portál zpracovává aktuální poznatky z reálných dopravních nehod, které vyhodnocuje jak pro potřeby technického vývoje, tak pro preventivní vzdělávání. Na portále se dozvíme, jak se vozidlo chová při nehodě, jakým způsobem lze nehodě zcela zabránit nebo eliminovat její dopady.

Portál nabízí praktické informace o silniční bezpečnosti a mimo jiné se věnuje dopravní výchově. Poskytuje informace, které se hodí žákům autoškol nebo běžným uživatelům dopravních prostředků. Vyhledávaným prvkem je interaktivní mapa ČR, která zobrazuje rizikové oblasti nebo místa nehody. Výhodou je, že sami uživatelé mohou tyto informace v mapě upravovat. Právě umístěním upozornění třeba na nebezpečný úsek v místě jejich bydliště anebo s alternativním návrhem možné úpravy. Expertní tým se poté ve spolupráci s místními úřady snaží dovést nejlepší návrhy k realizaci, a tím zjednodušit

dopravní situaci na příslušných trasách.

#### 4.4 Tým silniční bezpečnosti

Posláním této organizace je prevence dopravních nehod a prosazování nového systému řízení implementace dopravní výchovy v oblasti bezpečnosti silničního provozu v České republice. Cílem této organizace je také snaha kultivace dění na našich silnicích, kde se zaměřuje na projekty a programy pro širokou veřejnost, aby si uvědomila zvýšenou ohroženost dětí a mládeže v silničním provozu. Tým silniční bezpečnosti je velmi mediálně aktivní zejména na sociálních sítích, kde se snaží upozorňovat na probíhající nebo připravené akce zejména mládež a rodiče.

*„Tým silniční bezpečnosti je značka, pod kterou vykonává své aktivity již od roku 2010 nezisková organizace Bezpečně na silnicích o.p.s. Jejím hlavním posláním je prostřednictvím vhodných preventivních programů a aktivit přispívat ke snižování výskytu závažné dopravní nehodovosti.“ (Bezpečně OPS<sup>7</sup>, 2016)*

TSB cílí i na bezpečnost nejohroženější skupiny účastníků silničního provozu, což jsou motocyklisté, kteří jsou v případě nehody nejvíce ohroženi na životě. Při řízení motocyklu se jakákoli jezdecká chyba prostě neodpouští a může mít fatální následky. Proto je nutné, této skupině stále připomínat rizika jízdy na motocyklu, ale také upozorňovat na možná rizika jiných účastníků silničního provozu. Navazujícím programem TSB jsou kurzy pro motocyklisty na autodromech nebo na ohraničených parkovacích plochách, které se pořádají v celodenním programu s prvky brzdění v náklonu nebo na rovném úseku. Trénují se zde pod dohledem zkušených a řádně proškolených instruktorů bezpečné průjezdy zatáčkou nebo jízda v nestandardním režimu. Zejména u většiny vážných dopravních nehod motocyklistů je hlavním důsledkem přeceňování schopností, nedostatečné zkušenosti nebo ztráta sebekontroly. Právě tyto příčiny dopravních nehod můžeme také nazvat nedostatečnými dovednostmi při rizikových situacích, které se ani v autoškole nenaučí.

---

<sup>7</sup> Tým silniční bezpečnosti [www.bezpecne-ops.cz](http://www.bezpecne-ops.cz)

*„Jedním z našich úkolů je prostřednictvím vhodných preventivních programů a projektů snižovat počet dopravních nehod a jejich následky. Z větší části tým silniční bezpečnosti se věnuje dětem a snaží se zábavnou a prožitkovou formou motivovat děti do pořádaných akcí. A právě bezpečnost dětí a mládeže v dopravě je pilířem, kde se tato organizace dlouhodobě věnuje. Věcně správná a kvalitně realizovaná preventivní akce nesporně má příznivý vliv na budoucí chování jejich účastníků v silničním provozu. Právě lidský faktor je tím, kdo zásadním způsobem rozhoduje o tom, nakolik budou silnice bezpečné. S dětmi mluvíme úměrně jejich věku. Mohou se na všechno v klidu zeptat, na všechno si sáhnout, všechno si vyzkoušet. Přípravu dětí pojmáme komplexně. Neomezujeme se pouze na jejich přípravu v rámci školní výuky, ale poskytujeme odbornou pomoc i rodičům a vůbec všem, kdo to myslí s bezpečností dětí v silničním provozu vážně.“ (Bezpečně OPS, 2016)*

Podobně se i cyklisté řadí mezi nejohroženější účastníky silničního provozu. Jízda na kole je v dnešní době spíše oblíbenou volnočasovou záležitostí dospělých i dětí. Na cyklisty nečíhají rizika pouze na komunikacích, ale také na stezkách a cestách určených pro rekreaci a sport. Tým silniční bezpečnosti realizuje programy na eliminaci úrazů při jízdě na kole, zásadami bezpečné jízdy a první pomoci. Jedním takovým programem TSB je „Na kole jen s přilbou“, kde se klade důraz na používání ochranných přileb v podobě preventivního prvku, který zabraňuje nejvážnějším zraněním hlavy při jízdě na kole. Jízda bez helmy může mít na svědomí úrazy formou otřesu mozku, krvácení do dutiny lebeční nebo v horším případě poškození mozku, případně i smrt.

I tak se často setkáváme s cyklisty, kteří ochranou přilbu nepoužívají a ignorují možná rizika. A proto TSB věnuje největší část svých aktivit dětem a například projekty dny s dopravní výchovou ve školách a školkách se snaží toto téma DV lépe a efektivněji uchopit nejen pro děti, ale také pro pedagogy. Pro předškoláky jsou programy koncipovány hrou, kde je vše přizpůsobeno vývojovému stupni dětí. U starších dětí na základních školách jsou programy nejen delší, ale také jsou doplněny kurzem první pomoci za asistence ČČK. S činností této organizace se můžeme po celé republice setkat i na dnech bezpečnosti v obchodních domech, kde cílová skupina je zaměřena především na rodiče. Můžeme se zde seznámit se správným poutáním dětí ve vozidle, ale také s asistenčními systémy a správnou polohou řidiče s bezpečným uchopením volantu. Děti mohou na těchto akcích

prostřednictvím her bezpečné jízdy na kole soutěžit o zajímavé ceny.

#### 4.5 Výzkum dopravní bezpečnosti při ŠKODA AUTO a.s.

Výzkum dopravní bezpečnosti<sup>8</sup> vznikl na základě potřeby vývoje vozů s poznatky o reálném chování vozidel při reálných situacích a haváriích. Hlavním partnerem je Ředitelství služby dopravní policie, Hasičský záchranný sbor ČR, další složky ministerstva vnitra, dopravy a zdravotnictví. Získané poznatky se následně aplikují do vývoje vozů, kde hlavním cílem je ochrana životů všech aktérů v dopravě a také nabízí aktivity v preventivních projektech. Ve spolupráci se složkami integrovaného záchranného systému ČR organizuje ŠKODA AUTO a.s. automobilka informační akce zaměřené na bezpečnost.

*„Získané poznatky spolu s výsledky běžných crash testů slouží nejen ke kontinuálnímu zlepšování aktivních a pasivních bezpečnostních systémů v rámci vývoje automobilů Škoda, ale také jako prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu, policii, záchranářům a v neposlední řadě i legislativě“ (Škoda-Auto, intranet 2016)*

Dle dosavadních zkušeností odborníků z týmu dopravní bezpečnosti vzniká největší procento zranění, a to včetně smrtelných, v důsledku nepřipoutání a nehod z důvodu nepozornosti. Reakční doba řidiče motorového vozidla se pohybuje v rozmezí 0,5 až 4 sekundy. V horším případě platí, že při vyšší rychlosti ujede nebrzděné vozidlo značnou dráhu, která by se dala v případě včasné reakce využít k adekvátnímu řešení vzniklé krizové situace. Druhým nejvýraznějším prohřeškem bývá nepřizpůsobení jízdy technickému stavu vozidla a vozovky, těsně následované požitím omamných a psychotropních látek.

*„Pracovníci týmu Výzkumu dopravní bezpečnosti vyjíždějí zkoumat ty havárie, v nichž figuroval vůz značky Škoda, jehož stáří nepřesáhlo dobu tří let a došlo přitom k aktivaci zádržných systémů – airbagů, zranění osob nebo ke střetu s chodcem nebo cyklistou. Druhou, neméně významnou oblastí, kterou se snaží tým sledovat, je chování elektronických systémů vozu při nehodě, tj. sběr informací potřebných pro vývoj elektroniky vozu.“ (Škoda-Auto, intranet 2016)*

---

<sup>8</sup> Výzkumu dopravní bezpečnosti ŠKODA AUTO a.s.

Analýza dopravní nehody probíhá dle plánovaného scénáře a skládá se ze třech částí:

- **Medicínské:** Prvotně se zjišťuje zdravotní stav účastníků dopravní nehody před nehodou a po ní. Zaznamenává se mechanismus vzniku jednotlivých zranění.
- **Technické:** Analýza technické situace v místě nehody, konkrétního poškození vozu a jeho chování při nehodě. Ověřují se funkce aktivních a pasivních prvků bezpečnosti a dalších vlivů (znečištění skel, stav komunikace, kouření za jízdy, telefonování atd.).
- **Psychologické:** Tato část má za úkol sledovat příčiny nehody z hlediska chování a stavu řidiče, přítomnosti rušivých vlivů apod. Tyto vlivy mohou být pro řadového řidiče nepodstatné, ale mohou mít zásadní vliv na vzniku nehody nebo jejich následky. Sleduje se nastavení hlavových opěrek, ergonomie sedaček a výhled z vozidla mohou vysvětlit zranění nebo chování řidiče, a tím nemalou měrou ovlivnit budoucí vývoj automobilů a přispět ke zvýšení ochrany posádky vozu.

Výzkum dopravní bezpečnosti se pravidelně zúčastňuje preventivních akcí pořádaných Policií ČR a jinými institucemi. Vysvětluje zásady bezpečné jízdy v automobilech, zejména správné používání dětských zádržných systémů, montáž vhodné dětské sedačky. Zabývá se nebezpečím volně ležících předmětů ve voze a správném uložení a zajištění věcí v zavazadlovém prostoru. Dále demonstruje bezpečné upevnění kola, lyží nebo promítá crash-testy názorně demonstrující smysl zádržných systémů vozu v porovnání např. připoutaného a nepřipoutaného spolujezdce, dítěte, cestujících na zadních sedadlech, špatného držení volantů nebo chybně nastavené hlavové opěrky a sedadla. Členové týmu se dále angažují v programech výuky dopravní bezpečnosti pro děti a mládež, často i ve svém volném čase.

#### **4.6 DEKRA – Škola smyku a kurzy bezpečné jízdy**

Škola bezpečné jízdy DEKRA je dceřinou společností německé DEKRA SE se sídlem ve Stuttgartu, která celosvětově působí v oboru činností dopravní bezpečnosti. DEKRA CZ a.s. je členem Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů armády ČR. Provozuje středisko Akademie dopravního vzdělávání, pod kterým realizuje oblíbené školy



smyku a rozšiřuje aktivity v oblasti dopravního vzdělávání ve školách, autoškolách, běžných školení řidičů osobních a dodávkových vozidel až po odborná profesní a speciální školení řidičů všech kategorií. Cílem kurzu je výuka správných zásad a návyků formou názorných ukázek a simulací výcviku řidičů s podporou simulátorů nebo možnosti školy smyku.

#### **4.7 Nadační fond KOLEČKO**

Tento nadační fond Kolečko od roku 2004 realizuje programy prevence úrazů dětí zejména v silničním provozu a finančně a materiálně podporuje Centra dětské traumatologie.

*„Děláme všechno pro to, aby se dětem na silnici nic nestalo. Ne vždy se to podaří. Pak se snažíme pomoci těm, které utrpěly jakýkoliv úraz. Naším cílem je zlepšit a urychlit proces léčení pomocí moderních přístrojů a pomůcek a zpříjemnit pobyt v nemocnici.“* (NF Kolečko, 2016)

Nadační fond Kolečko v současné době realizuje následující dopravně-bezpečnostní projekty:

- Rozhlédni se!
- Bez úrazů je to fajn.
- Dožij se dvaceti.

Projekt „Dožij se dvaceti“ má za cíl snížit riziko nebezpečného chování na silnicích, snížit nebezpečí dopravní nehody a jejich vážných následků. V neposlední řadě se snaží dodat účastníkům odvalu pomoci v kritických situacích pro tuto nejvíce rizikovou skupinu.

Důrazem projektu je myšlenka, zda můžeme zmírnit následky nehod správným použitím všech dostupných ochranných systémů, pomůcek a prvků. Riziko vážné nehody nebo úrazu se týká každého z nás. Všichni děláme chyby, ale v některých případech mohou mít i trvalý následek. Proto se přirozeně snažíme se těmto chybám vyvarovat, ale často nám k tomu chybí odvaha pomoci druhým v kritické situaci.

Cílem NF Kolečko je právě příprava na tyto události, a proto program projektu je

rozdělen na několik zaměření:

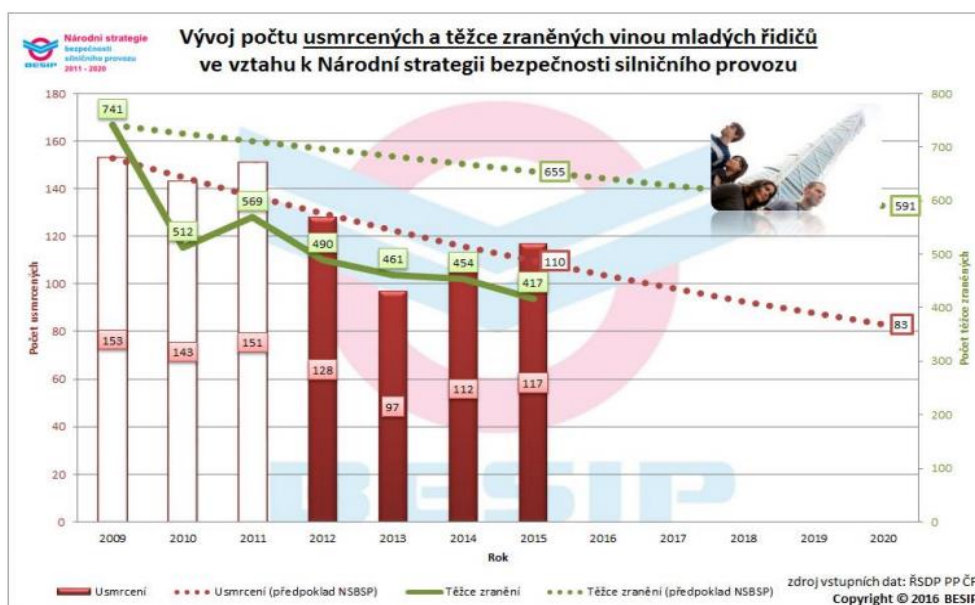
- cestování automobilem
- chůze v silničním provozu
- prevence úrazů při nejčastějších sportovních činnostech
- rozhovor s člověkem s osobní zkušeností
- nácvik prvních občanských pomoci při simulované dopravní nehodě
- zážitek nárazu při rychlosti 30 km/hod. ad.
- dobrovolná zkouška na přítomnost alkoholu a návykových látek

Dále přednášky NF Kolečko zdůrazňují, že většina povinností je pouze na nás a to dodržování pravidel silničního provozu, přiměřená rychlost, přizpůsobení jízdy stavu vozovky. K tomu patří i dodržování kapacity automobilu (počet cestujících), uvědomování si míry vlastních schopností, respektování ostatních řidičů, umění předvídat chování a možné chyby ostatních účastníků provozu a vždycky se plně věnovat řízení. Samotnou kapitolou je alkohol a drogy, které jsou pro řidiče tabu, stejně jako některé léky. Výklad též zmiňuje krizové momenty na silnici, kde rozlišujeme vnější a vnitřní momenty. Vnější momenty: rovné úseky s horizontem, zatáčky, nepřehledná místa, přechody pro chodce, železniční přejezdy, kruhové objezdy, úseky se vzrostlými stromy (aleje), vliv počasí – mokro, kluzko, včetně možného oslnění sluncem. U vnitřních momentů je zmíněn zdravotní stav, stres, únava a nálada řidiče + dalších účastníků provozu (včetně střízlivosti či opilosti).

Samostatnou kapitolou je chůze, která je vzhledem k účastníkům pouze zmíněná formou kritických situací na silnici. Přednostně používáme přechody, podchody a nadchody. Chybí-li místo přímo určené pro přecházení, je nutné vzít v úvahu přehlednost místa a možnosti řidiče reagovat na chodce. Pozor si dáváme na přecházení mezi parkujícími vozy, přecházení vozovky s více pruhy v jednom směru, přebíhání před, za nebo mezi většími vozidly (autobus nebo tramvaj). Zásadním tématem je nutnost být vidět, tedy vlastní viditelnost. To může být jakýkoliv zdroj světla nebo reflexní prvek, který zásadním způsobem ovlivňuje reakci řidiče a může zachránit život. Posloužit k tomu může baterka, reflexní pásy, nášivky, oblečení ale i mobil. Další částí prezentace Dožije se dvaceti je výstup lékařů z traumatologického oddělení se zaměřením přednášky úrazů, příčin a možných trvalých následků. Proč a co je nejčastější příčinou smrti do 25 let ve spojení rizikových sportovních aktivit nebo důsledkem dopravní nehody.

## 5. Problematika dopravní nehodovosti u řidičů do 24 let v České republice

Dle Policie ČR<sup>9</sup> za uplynulý rok 2015 dopravní policisté šetřili více jak 93 tisíc dopravních nehod, při kterých bohužel zemřelo 660 osob, dalších 2540 bylo vážně zraněno a 24426 osob bylo lehce zraněno. Při analýze dopravní nehodovosti 2015 z grafu vidíme 117 obětí následků nehod způsobené řidiči do 24 let a řidiči do dvou let praxe od získání řidičského oprávnění k řízení motorového vozidla. Česká republika bohužel výrazně překračuje průměr EU v počtu úmrtí a zranění při dopravních nehodách. Oběťmi jsou mnohdy děti, ale také výrazným podílem úmrtí jsou oběti ve věku 18 – 24 let, kterých bylo více jak 17% z celkového počtu usmrcených při nehodách v roce 2015.

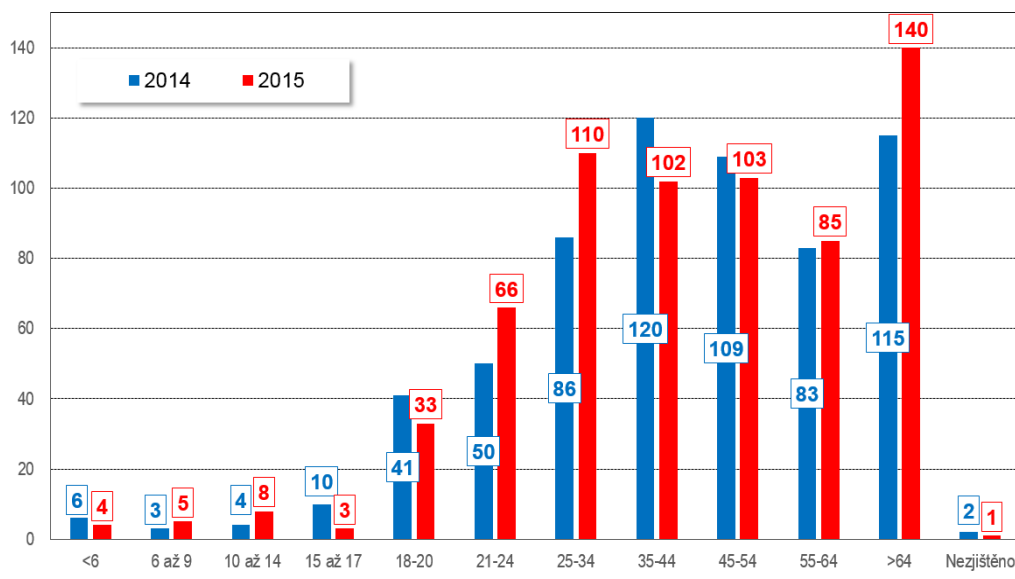


Graf 1: Nehodovost na pozemních komunikacích České republiky v roce 2015

Nejvýznamnější příčiny těchto nehod jsou nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, nevěnování se plně řízení vozidla a nepřiměřená rychlost. V příloze 1. a 2. této bakalářské práce je statistika nejčastější hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel a nejčastější příčiny nehod řidičů motorových vozidel. Ze statistik Policie ČR 2015 je zřejmé, že počet usmrcených osob ve věku 15 až 24 za rok 2015 má alarmujících 102 obětí.

<sup>9</sup> Statistika nehod Policie ČR 2015

Mladí a začínající řidiči mají specifické potřeby, a proto je nutné zaměřit se na prevenci právě na středních školách a učilištích. Celosvětově má věková skupina 15 - 24 let vysoké zastoupení v rizikovém chování mladých a začínajících řidičů a ve světovém průměru je 50 až 70 procent usmrcených motocyklistů právě v tomto věku. Podobně o tom hovoří ve statistikách PČR a také u organizace WHO, podle které na základě průzkumu ve světě umírá v důsledku dopravních nehod každoročně 400 tisíc lidí ve věku do 25 let. Z grafu číslo 2. lze odvodit strmý nárůst nehod věkové skupiny 18 – 20 a dále 21 – 24 let.



Graf 2: Počet úmrtí na pozemních komunikacích ČR dle věkových skupin v roce 2015

Statisticky je prokázáno, že čerství držitelé řidičského oprávnění způsobí každou pátou nehodu. Je to zejména způsobeno tím, že čerství řidiči bez praxe neumějí správně vyhodnocovat dopravní složité situace. Můžeme se domnívat, že mnohé autoškoly učební osnovy nedodržují včetně současných pravidel výuky, kde se žadatel naučí testy a odjezdí povinné jízdy s instruktorem. To však připraveného řidiče nedělá. Jedinou šancí by mohla být inspirace u sousedních zemí, kde je povinná část autoškoly absolvování kursu bezpečné jízdy ve specializovaném výcvikovém centru. Další legislativní možností je připravovaný nový zákon o autoškolách, který by měl zavést takzvaný „řidičák na zkoušku“.

Dle dostupné literatury a na základě rozhovorů s čerstvými držiteli řidičských průkazů je problematika této věkové skupiny v silničním provozu dána absencí dopravní výuky na středních školách a učilištích a stylu a procesu výuky v autoškole. Otázkou též je,

zda problém není na straně vzdělávání nebo autoškol. Proto se praktická část této práce více věnuje analýze možného stavu vzdělávání u mladých řidičů.

V teoretické části práce bylo uvedeno, jakým způsobem je dopravní výchově v naší zemi věnována péče od rodiny, následně mateřské školy až po základní školy se zvýšeným zaměřením na adolescentní skupinu. Zmíněno je též, jaké instituce se na vzdělávacích programech DV participují a jakým programem. Proto se tato bakalářská práce v praktické části orientuje zejména na střední školy, učiliště a cílovou věkovou skupinu daných žáků. Důležitým parametrem praktické části je i názorový průzkum pedagogických pracovníků této věkové skupiny v tématu dopravní výchovy u vybraných středních škol a učilišť. A právě tyto parametry mohou být příčinou dopravních nehod nebo jsou často spojovány s nepozorností a neznalostí pravidel silničního provozu zejména u čerstvých držitelů řidičského průkazu. Dále je v praktické části bakalářské práce, na základě výsledků průzkumu, zpracován a realizován návrh preventivního programu dopravní výuky pro cílovou skupinu žáků středních škol a učilišť.

### **III. Praktická část**

#### **6. Průzkum, jeho cíle a pracovní hypotézy**

Cílem této části bakalářské práce je zjištění stavu dopravní výchovy na vybraných středních školách a učilištích dle definovaných parametrů. Průzkumný problém analyzujeme pomocí otazníku, kterým zjišťujeme fakta, postoje a názory na dopravní výchovu. Následně se práce, dle výsledků průzkumu, věnuje návrhu programu dopravní výchovy s prožitkovou formou pedagogiky pro nejvíce ohroženou skupinu populace, což jsou mladí řidiči motorových vozidel od 15 do 24 let.

##### **6.1 Průzkumný problém**

Průzkumný problém je definován parametry, například jakým způsobem se na vybraných středních školách a učilištích implementuje dopravní výchova do výuky. Jakým způsobem vybrané školy zahrnují dopravní výchovu do svých předmětů. Jde zejména o průzkum současného stavu dopravní výchovy na středních školách a učilištích, kde zjišťujeme, jakou prioritu dávají tyto vybrané vzdělávací instituce dopravní výuce na základních, středních školách a učilištích. Dále budeme zjišťovat, zda školy spolupracují s nějakou institucí zabývající se dopravní výchovou.

Na základě vybraných parametrů jsou definovány cíle práce průzkumu a vlastní dotazník. Tyto parametry jsou klíčové i pro vlastní tvorbu programu.

##### **6.2 Parametry pro průzkum**

- propojenost dopravní výchovy do výuky SŠ a SOU
- stupeň důležitosti DV na ZŠ, SŠ nebo SOU
- mapování aktivit škol v tomto tématu
- kolik času se dopravní výchově věnují
- zda spolupracují s institucí zaměřenou na DV

### **6.3 Cíle průzkumu a cílová skupina**

Cílem průzkumu je na základě průzkumných parametrů zjistit stav implementace dopravní výuky na středních školách a učilištích s následným návrhem preventivního programu.

Za cílovou skupinu byly vybrány vzdělávací instituce středních škol a učilišť v lokalitách Mladá Boleslav, Kvasiny a Vrchlabí. Respondenti byli pedagogičtí pracovníci oslovených škol.

### **6.4 Metoda sběru dat a vyhodnocení**

Pro tento průzkum jsem zvolil autorský dotazník, ve kterém byly otevřené i uzavřené otázky. K vyhodnocení dotazníků byly použity procentuální statistické metody s grafickým vyobrazením pro lepší přehlednost.

### **6.5 Vybrané pracovní hypotézy**

H1: Předpokládáme, že školy a pedagogové téma dopravní výchovy na středních školách a učilištích zcela dostatečně neimplementují do výuky dopravní výchovu (vyjma autoškol).

H2: Předpokládáme, že střední školy a učiliště tématu DV věnují málo hodin.

H3: Předpokládáme, že tyto vzdělávací instituce spoléhají na náhradu DV formou autoškoly.

H4: Předpokládáme, že více jak 50% žáků po překročení věku 15 let absolvuje autoškolu v rámci školy (pokud ji škola nabízí).

### **6.6 Tvorba dotazníku**

Pro zjištění parametrů jsem vytvořil 8. otázek, které mají sloužit k objasnění situace vzdělávání dopravní výchovy na středních školách a učilištích. Výsledky budou také zároveň sloužit i pro návrh preventivního programu dopravní výchovy pro adolescenty.

- 1) Domníváte se, že v rámci školského vzdělávacího systému má nejvýraznější podíl na

utváření dopravní gramotnosti žáka 1. a 2. stupeň základní školy?

- 2) Myslíte si, že dopravní výchova nebo tematický program DV na středních školách a učilištích má významný edukační a preventivní význam?
- 3) Má Vaše škola cílené propojení dopravní výchovy alespoň do některých předmětů?
- 4) Pořádá Vaše škola alespoň jednou ročně akci zaměřenou na dopravní výchovu? (vyjma autoškoly)
- 5) Jakou formou, v průběhu studia, má žák Vaší školy možnost přijít do styku s poskytováním první pomoci?
- 6) Pokud Vaše škola nabízí autoškolu, jaké je % zapojení žáků?
- 7) Spolupracujete v rámci výuky s některými institucemi, jako jsou městská/obecní nebo dopravní policie, BESIP, apod.?
- 8) Které z forem prevence podporující bezpečnost v dopravě považujete pro věkovou skupinu 15-21 let za nejúčinnější?

## 6.7 Administrace dotazníku

Distribuce dotazníku byla rozeslána elektronickou formou vybraným školám k 1. květnu 2016. Využil jsem webové rozhraní „*Survio.com*“<sup>10</sup>, které je ideálním nástrojem pro tvorbu i složitějších dotazníků včetně jejich vyhodnocení. Návratnost, respektive vyplnění, bylo sledováno a podrobně dokumentováno. Z celkového počtu 20 rozeslaných dotazníků se vrátilo od respondentů 13 dotazníků, což je úspěšných 65 %. Většina respondentů reagovala do týdne. Zároveň byly ještě jednou vyzvány oslovené instituce, které se dotazníkového šetření v prvním kole neúčastnily. Zde již nebyla další ochota k vyplňování dotazníku. (Tabulka 3: Seznam oslovených škol)

---

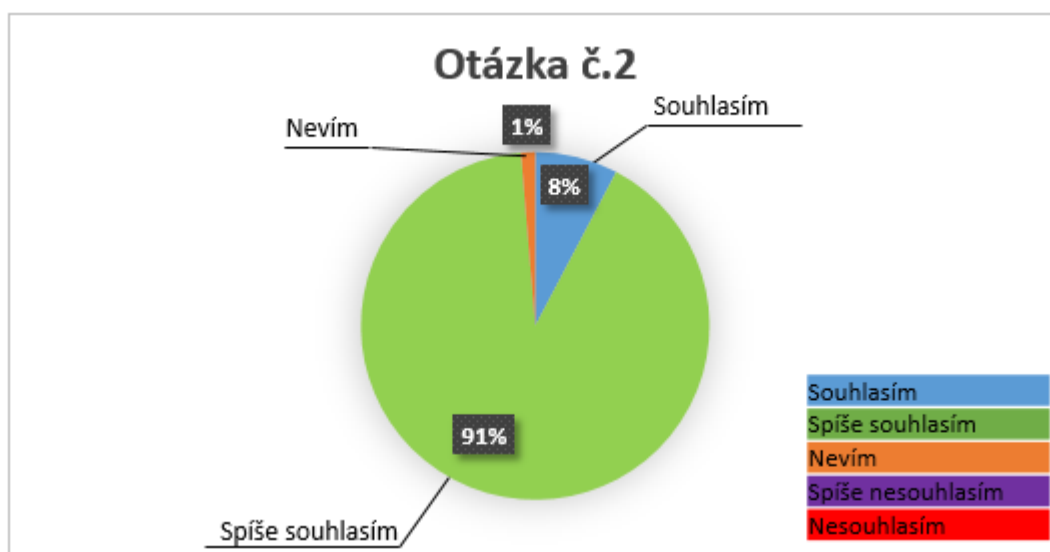
<sup>10</sup> Survio – elektronický systém na tvorbu dotazníků



## 6.8 Vyhodnocení a závěry dotazníkového šetření

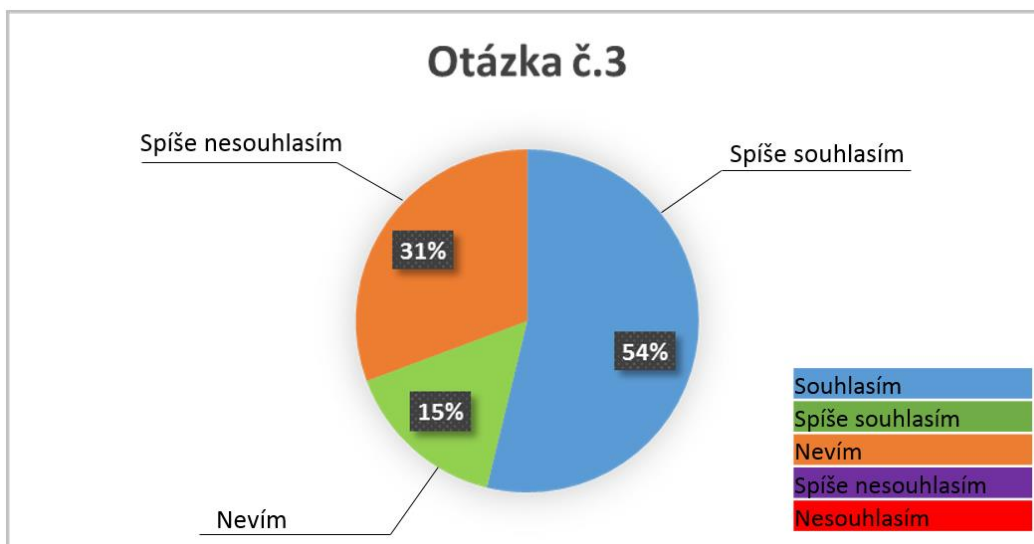
V **první otázce** se respondenti vyjadřovali, pro identifikaci vzdělávací instituce, z jaké školy jsou. Tento údaj bude sloužit pro potřeby budoucích realizací programu.

Ve **druhé otázce** byla formulace: „*Domníváte se, že v rámci školského vzdělávacího systému má nejvýraznější podíl na utváření dopravní gramotnosti žáka 1. a 2. stupeň základní školy?*“. Na tuto otázku 91% respondentů uvedlo, že spíše souhlasí a 7,7% plně souhlasí. Pouze 1% odpovědělo, že na tuto otázku nedovede odpovědět.



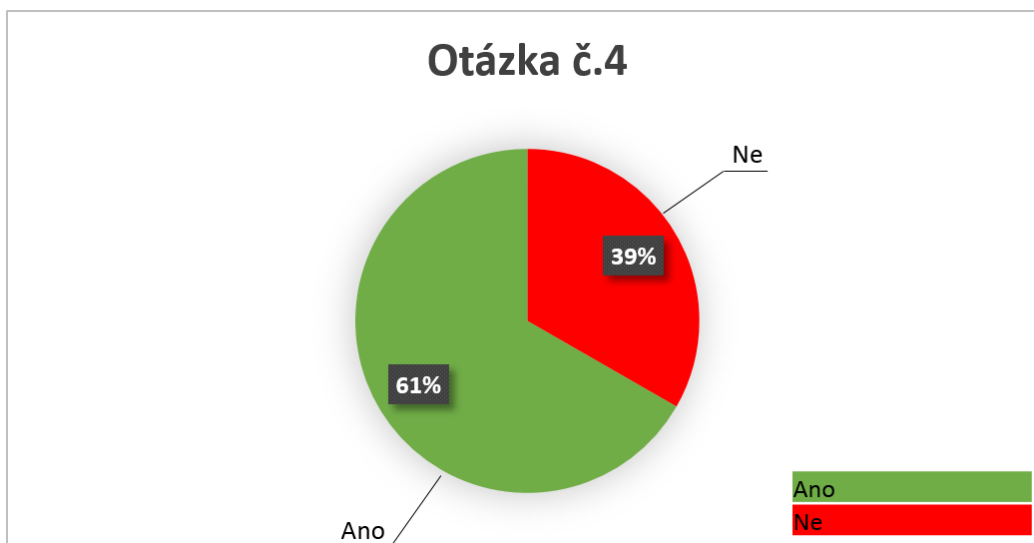
Graf 3: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 2

**Třetí otázka** oslovila respondenty formulací: „*Zda má významný edukační a preventivní význam tematický program dopravní výchovy na středních školách a učilištích*“. Plných 54% respondentů odpovědělo, že spíše s tímto názorem souhlasí, nicméně 15% nevědělo tuto otázku relevantně odpovědět. Překvapivé je, že 31% respondentů nepřikládá dopravní výchově na SŠ a SOU vyšší pozornost.



Graf 4: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 3

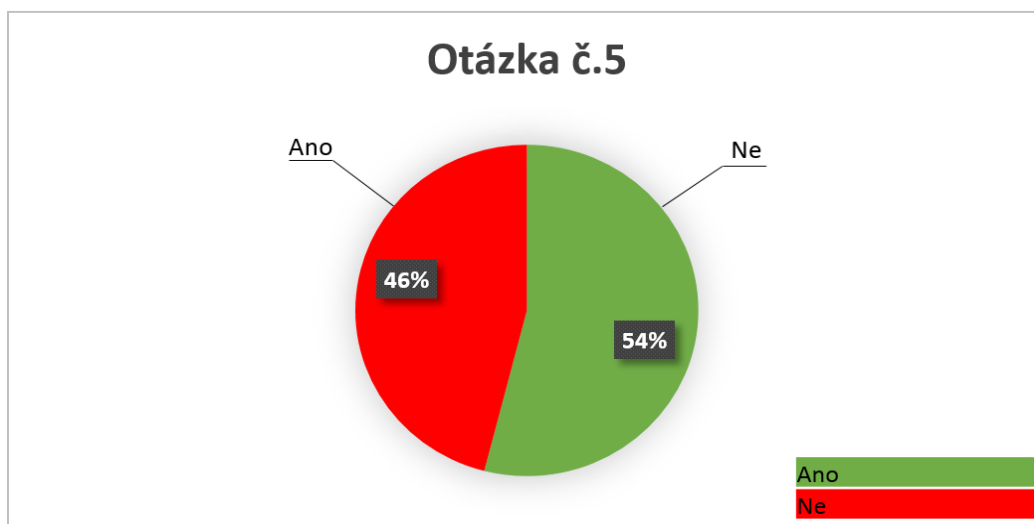
U **čtvrté otázky** „Má Vaše škola cílené propojení dopravní výchovy alespoň do některých předmětů?“ bylo 61% respondenty odpovězeno, že toto propojení mají.



Graf 5: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 4

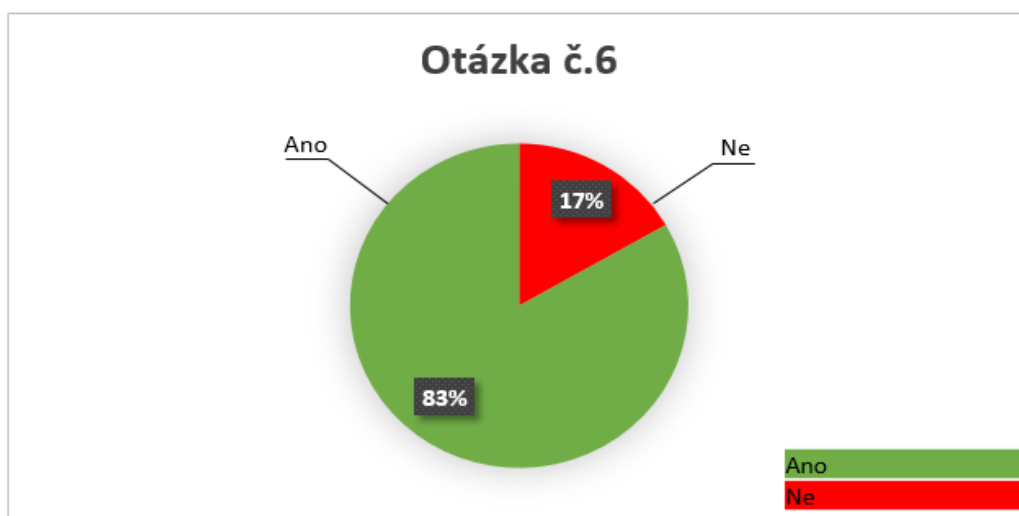
V poznámkách dotazníku bylo zahrnuto, že školy propojení nabízejí v hodinách výuky řídičského oprávnění, tělesné výchovy (cyklistické kurzy) nebo v hodinách přírodopisu (první pomoc). Můžeme se domnívat, že SŠ a SOU, chápou cílené propojení autoškoly jako propojení dopravní výuky do svých předmětů. Také je důležité si připomenout, že všichni žáci se z různých důvodů školní autoškoly neúčastní. Logicky tito žáci nemají jakékoliv cílené propojení dopravní výchovy na své škole.

V otázce číslo pět, která zněla: „*Pořádá Vaše škola alespoň jednou ročně akci zaměřenou na dopravní výchovu? (vyjma autoškoly)*“, odpovědělo několik škol, že tyto akce pořádají. Pouze jeden respondent konkrétně uvedl, že ve školním roce proběhla na SPŠ Mladá Boleslav dopravně výchovná akce „*Dožij se 20*“. Větší část (54% respondentů) uvedla, že tyto akce pro žáky nepořádá vůbec.



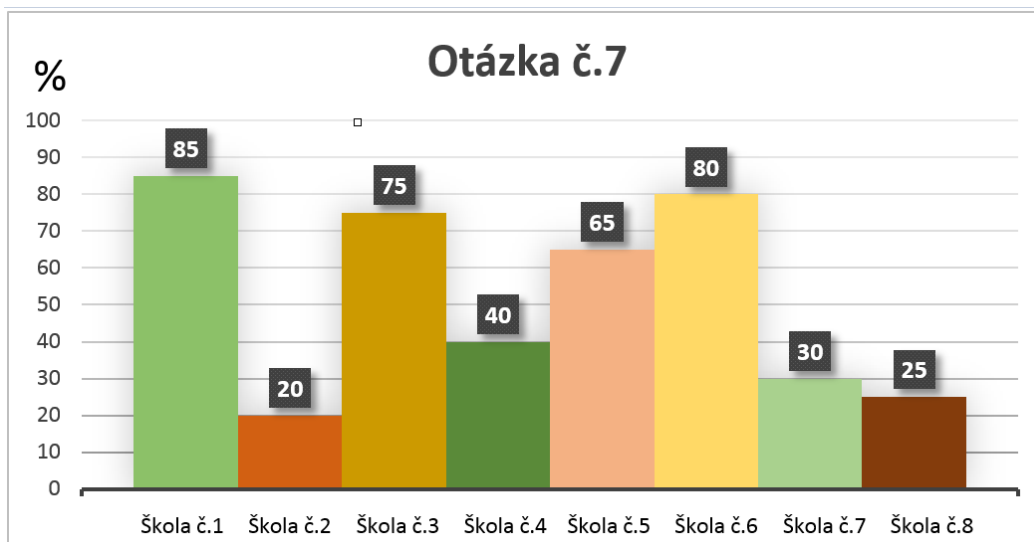
Graf 6: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 5

U šesté otázky „*Jakou formou, v průběhu studia, má žák Vaší školy možnost přijít do styku s poskytováním první pomoci?*“ respondenti v 83% uvádějí, že tuto možnost žáci mají formou kurzů, výchovou ke zdraví, přírodovědným praktikem, předmětem biologie nebo tématikou ochrany člověka za mimořádných okolností. Kolik času tomuto tématu školy věnují svým žákům však neuvádějí.



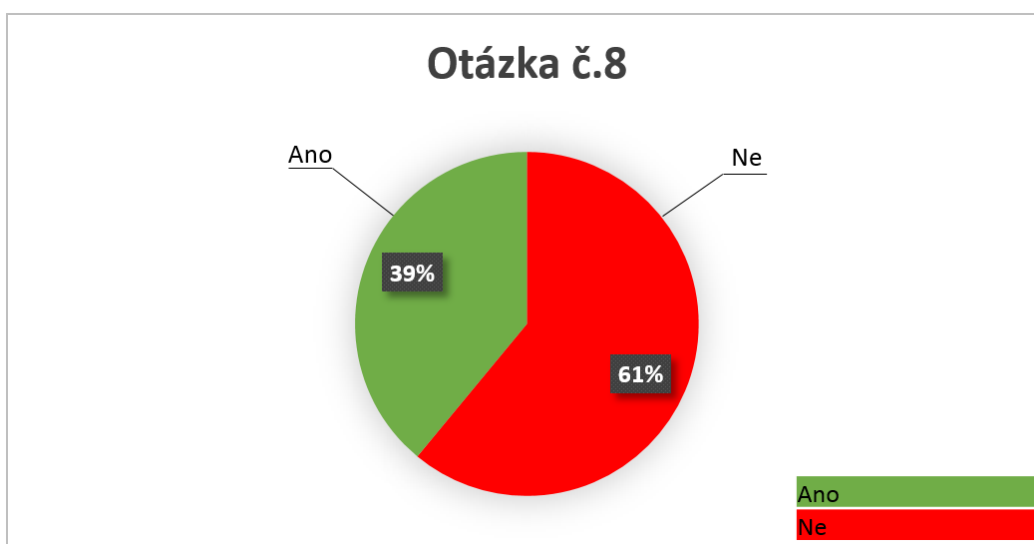
Graf 7: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 6

Dále se respondenti vyjadřovali k otázce **číslo sedm**, kde v dotazníku byla formulována tato otázka: „*Pokud Vaše škola nabízí autoškolu, jaké je % zapojení žáků?*“. Na to otázku odpovídali respondenti v rozmezí 20 – 85% zapojení žáků do autoškol nabízených na SŠ a SOU.



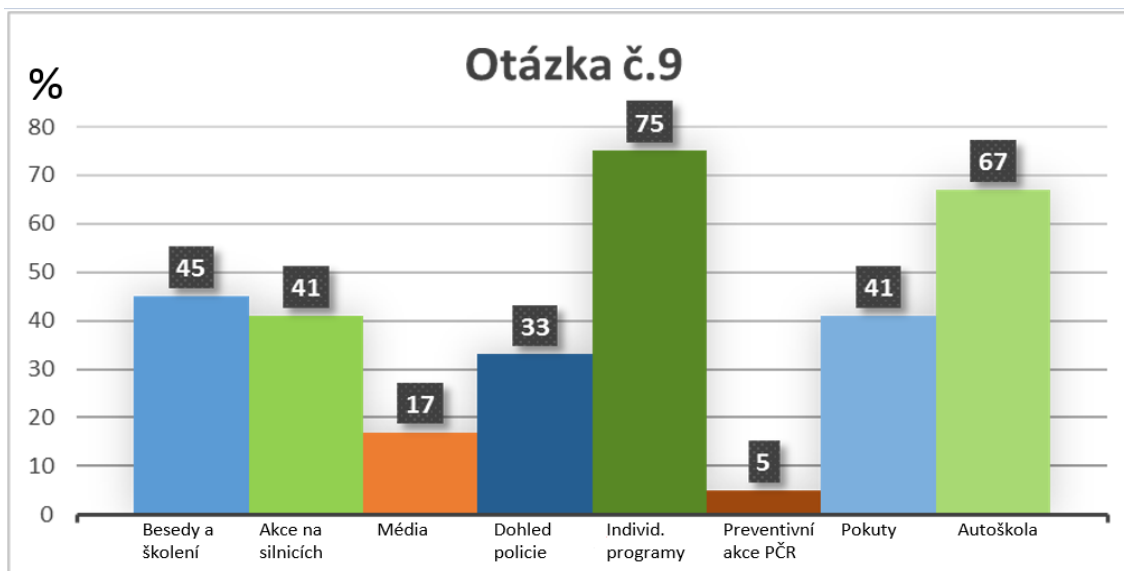
Graf 8: Vyhodnocení odpovědi u otázky č. 7

**Osmá otázka** zněla „*Spolupracujete v rámci výuky s některými institucemi, jako jsou městská/obecní nebo dopravní policie, BESIP, apod.?*“. Výsledkem je, že v 61% školy spolupracují s dotazovanými subjekty. Ve většině případů respondenti uvedli, že tyto akce pořádají 1x ročně v rámci 2 – 7 vyučovacích hodin.



Graf 9: Vyhodnocení odpovědi u otázky č. 8

U poslední **deváté otázky** byl položen dotaz na formy prevence: „Kterou prevenci respondenti považují za neúčinnější podporu v dopravní bezpečnosti pro věkovou skupinu 15-21 let“. Odpověděli, že neúčinnější vliv shledávají v 66% u autoškol a v 75% u individuálních programů dopravní výchovy specifické pro SŠ a SOU. Velmi zajímavým zjištěním jsou výsledky k preventivním akcím Policie ČR, kde respondenti přikládají těmto akcím minimální význam.



Graf 10: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 9

## 6.9 Závěry dotazníkového šetření

Závěry z dotazníkového šetření potvrdily téma průzkumného problému na základě definovaných parametrů, tj. jakým způsobem školy a pedagogové téma dopravní výchovy na středních školách a učilištích implementují do výuky svých předmětů. Bylo zjištěno, že oproti základním školám jde spíše o okrajovou činnost DV. Hlavní roli ve vzdělávání dopravní nauky, dle výsledků průzkumu, přenáší školy zejména na autoškoly, které v řadě případů pořádají pro své žáky. Zajímavostí dotazníkového šetření bylo, že ani jedna škola nesdělila, kolik času je věnováno dopravní výchově nebo první pomoci. Z vypsání akcí se můžeme domnívat, že šlo zejména o jednorázové akce, které z pedagogického hlediska nelze hodnotit, jako účinné. Můžeme se také domnívat, že role autoškol je z pohledu školy oprávněným subjektem preventivní výchovy a lze i ze čtvrté hypotézy odhadnout, že většina žáků do dovršení 18 let absolvuje autoškolu.

Pouze 4 školy uvedly, že pro své žáky alespoň jednou ročně uspořádají dopravně bezpečnostní akci se smluvními partnery. Většina škol tedy spoléhá na propojení DV v autoškole, anebo nemá pro tyto akce dost zkušeností, nebo nedisponuje vhodným zázemím. Plných 75% škol shledává efektivní individuální preventivní program pro SŠ a SOU jako jednu z nejúčinnějších preventivních aktivit pro adolescentní žáky, ale zároveň v 67% vnímá autoškolu, za jednu z nejúčinnějších preventivních opatření. Někteří žáci však nevyužívají možnost školní autoškoly a tím se u některých škol můžeme domnívat, že je zde nulová implementace dopravní výchovy.

Parametry průzkumu zřetelně ukázaly, že propojenost dopravní výchovy do výuky SŠ a SOU je velmi nízká. Tyto instituce shledávají důležitost dopravní výchovy zejména ve výuce na ZŠ. Díky dotazníku bylo zjištěno, že SŠ a SOU disponují minimem aktivit v tomto tématu. Až na výjimky věnují nedostatečné množství času dopravní výchově nebo její implementaci do svých předmětů.

Na základě výsledků průzkumu byl v této praktické části vypracován individuální preventivní program pro SŠ a SOU, který byl nejen detailně připraven, ale i realizován ve spolupráci se Středním odborným učilištěm strojírenským ŠA a také s partnerem firmou ŠKODA AUTO a.s. Tento navrhnutý program se zaměřuje na adolescenty a čerstvé držitele řidičských průkazů. Tyto preventivní programy poskytují povědomí o rizicích současné dopravní situace, přehled o bezpečnostních prvcích moderních vozů a také v případě dopravních nehod poskytne žákům znalost základní pomoci v kritických situacích a dodání si odvahy. Sekundárním výstupem tohoto programu je vznik jednotného uceleného výukového materiálu (e-learning) pro školení první pomoci a bezpečné jízdy pro širší veřejnost.

## **6.10 Vyhodnocení pracovních hypotéz**

**Hypotéza H1** zněla: „*Předpokládáme, že školy a pedagogové téma dopravní výchovy na středních školách a učilištích zcela dostatečně neimplementují do výuky dopravní výchovu (vyjma autoškol).*“ U hypotézy H1 bylo zjištěno, že školy a pedagogové téma dopravní

výchovy na středních školách a učilištích výrazně neimplementují do výuky (vyjma autoškol). Také bylo zjištěno u otázky číslo 3, že u poloviny dotázaných respondentů nekladou vzdělávací instituce SŠ a SOU dopravní výchově významný edukační a preventivní význam. V dotaznících také potvrzují u otázky č. 2, že spíše spoléhají na rámec školského vzdělávacího systému, který má dle nich nejvýraznější podíl na utváření dopravní gramotnosti žáků na 1. a 2. stupni základních škol. **Hypotéza číslo 1. byla potvrzena.**

**Hypotéza H2** zněla: „*Předpokládáme, že střední školy a učiliště tématu DV věnují málo hodin.*“ Pro tuto druhou hypotézu nabízí výsledek dotazníkového šetření nejasná fakta. Oslovené instituce sice uvádějí v otázce č. 4 až 61% propojení DV s výukou, ale zejména formou výuky řídičského průkazu. Kolik hodin se věnují u jiných předmětů, však žádná z oslovených institucí neuvádí. **Hypotéza číslo 2. nebyla relevantně potvrzena ani vyvrácena.**

**Hypotéza H3** zněla: „*Předpokládáme, že tyto vzdělávací instituce spoléhají na náhradu DV formou autoškoly.*“ Domníváme se, že v případě této hypotézy, střední školy a učiliště spoléhají na náhradu dopravní výchovy formou individuálních programů nebo autoškoly. Tyto parametry jsou patrné z otázky č. 8, kde 75% škol za nejefektivnější prevenci považují individuální dopravní programy a z 65% považují za nejefektivnějším podporu prevence autoškolu. Nicméně i z dalších otázek jasně vyplývá, že SŠ a SOU, vnímají důležitost dopravní výchovy na svých školách, ale příliš tyto možnosti nevyužívají. **Hypotéza číslo 3. byla potvrzena.**

**Hypotéza H4** zněla: „*Předpokládáme, že více jak 50% žáků po překročení věku 15 let absolvuje autoškolu v rámci školy (pokud ji škola nabízí).*“ Z grafu otázky číslo 7. vyplývá, že respondenti, kteří nabízejí autoškolu v rámci školy, mají průměrné zapojení žáků 52.5 %. Ze zdrojů ministerstva dopravy je patrné, že například v Libereckém kraji je na 1000 obyvatel 68,9% řidičů nad 15 let. Celkově do věku 24 let absolvuje autoškolu 79% budoucích řidičů. **Hypotéza číslo 4. byla potvrzena.**

**Pracovní hypotézy jedna, tři a čtyři byly potvrzeny.**

## 7. Návrh a realizace programu

### 7.1 Stanovení cílů projektu

Na základě šetření průzkumného problému a zadáním cíle této bakalářské práce, je návrh programu na podporu prevence dopravní výchovy s následným ověřením. Program byl nejen teoreticky připraven, ale i prakticky realizován s prvky prožitkové pedagogiky u dospívající generace, u které se vytváří návyky v oblasti dopravní bezpečnosti do dalších let. Přesně definované určení cílů projektu a směrování programu je velmi důležité pro jeho úspěšné opakování a možnosti realizace i u jiných škol.

#### Obecné cíle:

- snížit riziko nebezpečného chování na silnicích
- snížit nebezpečí dopravní nehody a vážných následků
- dodat si odvahu pomoci v kritických situacích
- poznání aktivní/pasivní bezpečnosti a asistenčních systémů vozů Škoda
- vytvoření elearning 1. pomoci + asistenčních systémů pro zaměstnance ŠA
- vytvoření mediálního materiálu pro podporu prodeje vozů ŠA
- opakování akce každoročně
- společenská odpovědnost firmy

### 7.2 Cíle pro formulování cílů programu

Cíle, které očekáváme, se budou ověřovat pomocí dotazníkového šetření a rozhovorů:

C1: žáci si uvědomí rizika spojená s rizikovými jevy v silničním provozu<sup>11</sup>

C2: žáci poznají prvky aktivní a pasivní bezpečnosti vozů včetně jejich používání

C3: žáci dovedou poskytnout zraněné osobě základní zdravotní první pomoc

C4: program bude mít cyklické roční opakování

---

<sup>11</sup> Příloha č. 1 – Nejčastější hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel



### 7.3 Cílová skupina

Byla vybrána cílová skupina žáků všech třetích ročníků Středního odborného učiliště při ŠKODA AUTO a.s. Vzhledem k vyššímu počtu studentů bude nutné rozdělení žáků na čtyři skupiny.

### 7.4 Využitelnost a provázanost na akce školy

Ke snížení rizik nebezpečného chování na silnicích musíme vzít v potaz při tvorbě programu jednak konkrétní školu a také možnost vzdělávání některých žáků v autoškole. Vzhledem k oborům a školám, které nabízejí tří a čtyřleté obory nebo studijní plány, je pochopitelně nejvíce zastoupený třetí ročník. Dále je nutné analyzovat provázanosti a využitelnosti programu vždy na klíč ke konkrétní škole. Například pro střední zdravotnickou školu nebude příliš přínosná přednáška o první pomoci. Podobně u strojírenských oborů a středních škol se zaměřením na automobily není nutná obecná rozprava o různých technických opatřeních ve vozech.

Na vybrané škole pro realizaci programu bylo zjištěno, že u první pomoci a dodání si odvahy pomoci v kritických situacích napomáhá i faktor proškolení žáků v 1. ročníku v rámci preventivního programu 1. pomoci. Díky této nové akci dojde k opakování vlivu „Kolbova cyklu<sup>12</sup>“, včetně upevnění potřebné znalosti. Naopak lze některé technické záležitosti přednášek prezentovat odborněji, případně i více do hloubky.

Vybrané učiliště nabízí kvalitní odborné vzdělávání, které je orientováno na budoucí inovativní technologie nejen ve strojírenských a elektrotechnických oborech. V moderních učebnách za pomoci výukových metod se velká část přípravy žáků v závěrečných ročnících odehrává na provozních pracovištích ŠKODA AUTO. Právě intenzivní seznámení se s realitou ve výrobě je jednou z nejdůležitějších součástí odborného vzdělávání. Na učilišti je celé portfolio oborů, jak tříletých oborů středního vzdělání s výučním listem se zaměřením na strojírenství a elektrotechniku, tak i čtyřleté obory středního vzdělání s maturitní zkouškou. Tyto obory jsou zaměřeny na elektrotechniku a strojírenství. Právě pro délkovou

---

<sup>12</sup> Kolbův cyklus – model učení, který vychází z vlastní zkušenosti nebo prožitku.

rozmanitost oborů je ideálním milníkem programu třetí ročník.

## 7.5 Vlastní návrh programu

**Název akce:** Dopravní bezpečnost, první pomoc a bezpečnostní systémy pro SOUs ŠA

**Místo a čas akce:** SOUs ŠKODA AUTO a.s., 5. května 2016, začátek od 08:00 hodin

**Realizační tým:** Matějka, Mulač, Krásný, Žambera, Šťastný, Sojka, HZS ŠA

**Cílová skupina:** žáci všech třetích ročníků

### Harmonogram akce

Pořadí	Harmonogram akce
1	08:00 – 08:30
2	08:40 – 09:10
3	09:20 – 09:50
4	10:00 – 10:30
5	10:40 – 11:10
6	11:20 – 11:50
7	12:00 – 12:30
8	12:40 – 13:10

Tabulka 4: Harmonogram akce

**Prezentace/Přednášky:** 4 části po 30 min. + 10 min. na přesun, bez polední přestávky

Stanoviště	Umístění	Náplň	Prezentuje
1.	Učebna č. 4	Prezentace VDB , aktivní bezpečnost, auto v řezu	Mulač
2.	Parkoviště před V12	Aktivace airbagů + bezpečná posádka (sezení za volantem, poutání, hlavové opěrky, děti)	Krásný
3.	Parkoviště před V12B	Postup při dopravní nehodě, vyproštění zraněného, praktické poskytnutí 1. Pomoci	Šťastný
4.	Učebna č. 7	Pasivní bezpečnost + Portál „Bezpečné cesty“	Žambera

Tabulka 5: Stanoviště akce

### Pedagogický dozor a rozdělení tříd do 4 skupin:

Čas 8:00 -10:30/ třída	Dozor	11:00-13:30 / třída	Dozor
A3.K + S3.E	Pávová	K3	UODV
S3.S	Hanesová	S3.Z + A3.M	Pojarová /Spec. tř.
S3.L	Kahánek	M3	Doubrava
N3.K	Pulda	O3.K	Barus

Tabulka 6: Pedagogický dozor tříd

## 7.6 Odborné přednášky k programu

### Přednáška č. 1 - Cestování automobilem

Přednáška má za cíl seznámit žáky s nebezpečím silniční dopravy v těchto parametrech:

- cestování automobilem
- crash video
- chůze v silničním provozu
- prevence úrazů při nejčastějších sportovních činnostech a nehodách
- adolescenti - nejrizikovější skupina, která má nejfatálnější následky nehod

Riziko vážné nehody nebo úrazu se týká každého z nás, a jelikož všichni děláme chyby, některé nehody se nám nevyhnou. Proto se těmto nehodám snažíme vyvarovat a k tomu nám často chybí odvaha pomoci druhým v kritické situaci. Prezentace je zaměřena na zmírnění následků nehod správným použitím všech dostupných ochranných systémů, pomůcek, prvků a vede účastníka k přípravě na tyto události.

V této části prezentace „*cestování automobilem*“ je zmíněna teoretická ochrana vozu karoserie a její vlastnosti s vlivem stárnutí. Zdůrazněna bude i kvalita dnešní ochrany posádky ve voze. Důležitým tématem jsou bezpečnostní pásy a jejich použití vždy a za všech okolností. Součástí přednášky je i zmínka o seřízení polohy sedadla, funkci airbagu (čelní, hlavový, boční, kolenní). Jejich funkčnost přímo navazuje na správné použití bezpečnostních pásů a zádržných systémů. Na konci tohoto celku je zmíněno téma převozu nejmenších dětí v autosedačce.

Přednáška má zdůrazňovat, že většina povinností je pouze na nás a to dodržování pravidel silničního provozu, přiměřené rychlosti, přizpůsobení jízdy stavu vozovky a dodržování kapacity automobilu (počet cestujících). Důležité je přenést na žáky potřebu uvědomovat si míru vlastních schopností, respektovat ostatní řidiče a umění předvídat chování ostatních řidičů. Schopnost identifikovat možné chyby ostatních účastníků provozu a vždy se plně věnovat řízení velmi přispívá k vyšší pravděpodobnosti vyvarování se těmto

incidentům. Samotnou kapitolou přednášky je alkohol a drogy, které jsou po řidiče tabu, stejně jako některé léky. Výklad též zmiňuje krizové momenty na silnici, kde rozlišujeme určité vnější a vnitřní momenty. K vnitřním patří kupříkladu zdravotní stav, stres, únava a nálada řidiče, ale také faktory dalších účastníků provozu. Vnějších momenty chápeme jako rovné úseky s horizontem, zatáčky, nepřehledná místa, přechody pro chodce, železniční přejezdy, kruhové objezdy a úseky se vzrostlými stromy (aleje). Žákům budou připomenuty faktory a vlivy počasí, tj. mokro, kluzko a možnost oslnění sluncem. Chování řidiče, který je na místě případné nehody, musí brát zřetel na osobní bezpečnost s nutností ochrany důstojnosti a osobních věcí účastníků nehody. Nutná je též rozvaha, rychlost, rozum a odvaha.

## **Přednáška č. 2 - Výzkum dopravní bezpečnosti a asistenční systémy**

Součástí této druhé přednášky je:

- Výzkum dopravní bezpečnosti
- asistenční systémy
- aktivní bezpečnost

Demonstrovat se zde bude výjezdový vůz VDB včetně měřicí techniky a zařízení na 3D snímání místa dopravní nehody s praktickou ukázkou. Toto pracoviště umožňuje na základě získaných dat simulovat konkrétní reálné nehody. Výzkum dopravní bezpečnosti v rámci oddělení Technického vývoje disponuje týmem profesionálů, jejichž úkolem je detailně analyzovat reálné dopravní nehody. Zjištění chování vyráběných vozů v reálném provozu přispívá ke stále se zvyšující bezpečnosti vozů ŠKODA, která jsou následně zohledněna ve vývoji a konstrukci vozů. V přednášce je popsána činnost VDB, jak na místě nehody zkoumá vlastní místo, vozidlo po havárii, tak i zdravotnickou a psychologickou část.

Jejich cílem je získat maximum informací o příčinách, důsledcích a průběhu nehody. Další část prezentace se zabývá ukázkou z crash nárazů a výukových filmů, jak se správně ve vozidle poutat bezpečnostními pásy nebo co dělají špatně odložené věci ve vozidle v případě nehody. Na ukázkovém modelu vozu v řezu budou názorně ukázány všechny prvky pasivní bezpečnosti, což jsou bezpečnostní výztuhy karoserie, airbagy, bezpečnostní pásy a další důležité komponenty.

Významnými prvky aktivní bezpečnosti jsou systémy ABS a ESP, které jistě zná sice každý žák, ale pravý význam těchto systémů může být utajen. Prezentace žákům vysvětlí, co je protiblokovací systém ABS, který působí proti zablokování kol při prudkém brzdění, anebo elektronický stabilizující program ESP, který snižuje nebezpečí smyku v extrémních situacích cíleným zásahem do procesu brzdění a řízení motoru. A takových to aktivních systémů je v dnešních vozech spousta. Proto je nutné žákům nastínit, že moderní doba vyžaduje i moderní aktivní prvky bezpečnosti.

### **Přednáška č. 3 - Prožitková část**

Vzdělávání prožitkem je učení, založené na vstřebávání informací, které vnímáme. Je provázeno intenzivní emocí se zpětnou vazbou, která cíleně využívá principů zkušenostního učení v návaznosti na prožitou aktivitu. Předností tohoto prožitkového učení je rozvíjení tvůrčích postupů a aktivního jednání, hledání netradičních cest, řešení a překonávání úkolů. Výsledkem je intenzivní učení z prožitků namísto pouhého shromažďování informací. Použitím prožitkové zkušenosti v tomto projektu dopravní výchovy je očekáván vysoký výsledný efekt a zájem žáků.

Tématem třetí přednášky je:

- simulovaná nehoda
- laická první pomoc
- profesionální zásah hasičů a mediků
- záchrana posádky z havarovaného vozu

Tato třetí část akce je závislá na externích podmínkách, jelikož vzhledem potřebám projektu se polovina aktivit odehrává ve venkovních prostorech. Připravena zde bude dobrovolná zkouška na přítomnost alkoholu a návykových látek za asistence hasičů nebo Policie ČR. Dále přístroj UAMK na simulaci nárazu při rychlosti 30 km/hod., kde si žáci mohou vyzkoušet, že i při takto nízké rychlosti je náraz velmi silný. Pomůže si to uvědomit, že nerozvážená rychlost může mít velmi katastrofální následky. Hlavním překvapením pro žáky bude simulovaná dopravní nehoda dvou vozidel a cyklisty. Figurant bude u svého kola ležet na zemi se silným simulovaným tepenným krvácením. Žáci budou součástí záchranné

akce, kde budou povzbuzováni, s asistencí záchranářů, k poskytování první pomoci prožitkovou metodou. Po poskytnutí 1. pomoci bude následovat příjezd vozidel záchranné služby, hasičů a policie. Zde bude možnost vidět odborný zásah u této simulované nehody s hašením a vyprošťováním posádky, tak jak je to v reálných situacích.

#### **Přednáška č. 4 – Airbagy a bezpečnostní pasivní prvky**

Tématem čtvrté přednášky je zejména:

- význam poutání ve voze
- funkce předepínačů a vlastních pásů
- funkce zádržných systémů a jejich umístění
- aktivace airbagů
- dětské sedačky
- Ecall / Glonass

Zádržné systémy lze obecně chápat jako systémy, které slouží ke snížení rizika poranění řidiče nebo posádky v případě náhlého snížení rychlosti vozidla. Žákům je prakticky vysvětleno, k čemu a jak zádržné systémy slouží pro eliminaci nežádoucího pohybu posádky vozidla během střetu. Těmto střetům mohou pomoci různá provedení a konstrukční řešení, přičemž nejznámější jsou tříbodové a dvoubodové bezpečnostní pásy a dětské autosedačky. Žákům je ukázána aktivace předepínačů, které při aktivaci airbagů přitáhnou posádku pásem k sedadlu. Pokud je někdo při nehodě nepřipoután, policie nebo složky záchranného sboru tuto skutečnost okamžitě zjistí. Dalším tématem je hlavová opěrka. Tento důležitý prvek pasivní ochrany mají již všechna moderní osobní vozidla na všech sedadlech. Žákům je nutné zdůraznit správné nastavení hlavové opěrky. Ze zkušenosti víme, že většina lidí neví, jak ji správně nastavit, anebo správné nastavení považují za zbytečné. Nesprávné nastavení může zásadně přispět k poranění krční páteře nebo vzniku trvalých následků. Přednáška pokračuje tématem správného sezení, důležitosti dětských sedaček a moderních systémů Ecall<sup>13</sup> / Glonass<sup>14</sup>, které si mohou sami zavolat o pomoc v případě nehody. V závěru této přednášky budou aktivovány všechny airbagy.

---

<sup>13</sup> Ecall - je projekt Evropské komise, který má umožnit rychlou pomoc motoristům, kteří se stali účastníky dopravní nehody, a to kdekoli na území Evropské unie. Vozidla budou obsahovat černou skříňku, která bude odesílat informace o aktivaci airbagů, data ze senzorů nárazu a GPS souřadnice místním orgánům záchranného systému. Systém eCall je založen na lince E112.

<sup>14</sup> GLONASS – obdoba evropské verze Ecall, kterou využívá ruská armáda a vláda.

## **8. Ověření efektivity programu – evaluace**

### **8.1 Cíle evaluačního průzkumu**

Zjistit a ověřit efektivitu zájmu navrhnutého a realizovaného programu dopravní výchovy pro žáky středního odborného učiliště ŠA, popsat pomocí evaluačního dotazníku názory žáků a pedagogů.

### **8.2 Evaluační otázky**

O1: Předpokládáme, že více jak 80% žáků bude hodnotit program jako úspěšný.

O2: Předpokládáme, že více jak 70% žáků by program doporučilo i svým kamarádům / spolužákům.

O3: Předpokládáme, že více jak 70% žáků bude program hodnotit jako prospěšný.

### **8.3 Metodologie evaluačního průzkumu**

Průzkumnou metodou pro vyhodnocení stanovených evaluačních otázek a cílů je dotazník, který použitím kvantitativního průzkumu obsahuje otázky uzavřené a otevřené. Všechny údaje z evaluačního dotazníku budou statisticky zpracovány a vyhodnoceny buď procentními body, nebo aritmetickým průměrem dle dané škály s grafickým znázorněním.

Evaluační dotazník zahrnuje deset otázek, které nabízejí dotazovaným volbu typu odpovědi ANO/NE, doplnění vlastního textu nebo jiné možnosti. Praktické dovednosti byly pozorovány strukturovaným pozorováním v prožitkové části programu, které nejsou do výsledného průzkumu zahrnuty. Cílem pozorování a naslouchání dotazů, připomínek a emocí žáků při realizaci programu bylo porovnání výsledků s dotazníkem. Všechny své poznatky jsem zaznamenával do pozorovacího záznamníku, který koresponduje s průzkumnými otázkami. Zejména byly pozorovány reakce na simulovanou havárii, postupy a chování žáků při zásahu a poskytování první pomoci. V průzkumném šetření jsem se jako pozorovatel choval tak, abych nerušil pozorované osoby.

## 8.4 Tvorba evaluačního dotazníku

Pro zjištění parametrů bylo vytvořeno 10. otázek, které slouží k ověření zájmu o dopravní výchovu nejenom žáků, ale i vzdělávacích institucí středních škol a učilišť.

- 1) Jak se Vám program líbil?
- 2) Přinesl Vám program nové a zajímavé informace?
- 3) Téma přednášek
- 4) Hodnocení lektorů
- 5) Organizační zajištění
- 6) Co se Vám na akci nejvíce/nejméně líbilo?
- 7) Co Vám v programu chybělo?
- 8) Co bylo v programu zbytečné?
- 9) Máte nějaké návrhy, které by mohly vylepšit pořádání těchto preventivních akcí?
- 10) Domníváte se, že program dopravní výchovy, který jste absolvovali, byl: a, b, c, d, e

## 8.5 Administrace evaluačního dotazníku

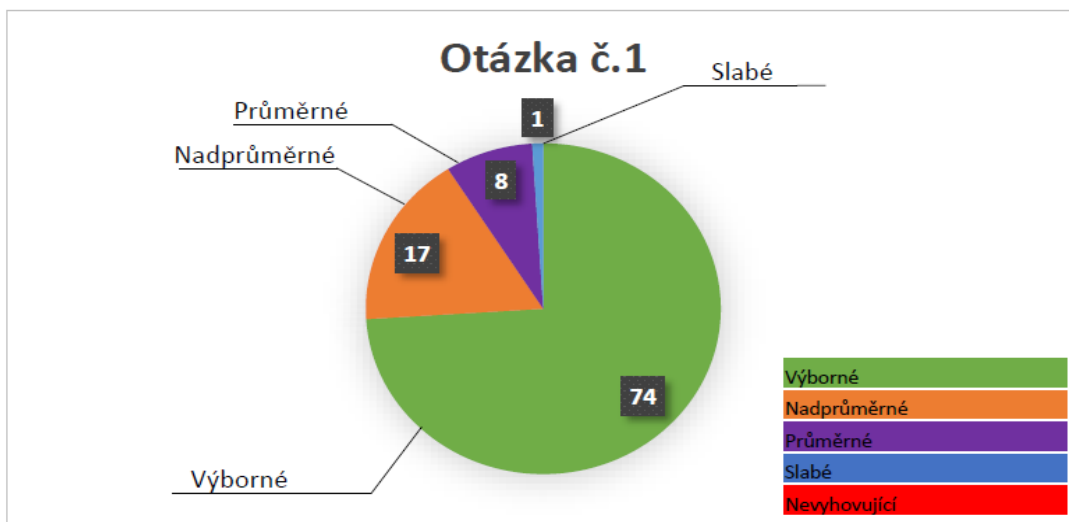
Distribuce byla původně připravena elektronickou formou přes portál Survio.com. Po dohodě s ředitelstvím SOUs byly všechny dotazníky distribuovány v tištěné podobě dne 18.5 2016. Návratnost dotazníků z celkového počtu 234 byla více jak 84%. To znamená, že se vrátilo 190 vyplněných dotazníků. Vzhledem k vysoké procentní účasti nebylo zbývajících 16% respondentů již poptáváno.

## 8.6 Rozbor odpovědí v evaluačním dotazníku

Tato část detailně zhodnocuje výsledky evaluačního dotazníkového šetření s vazbou na evaluační otázky.

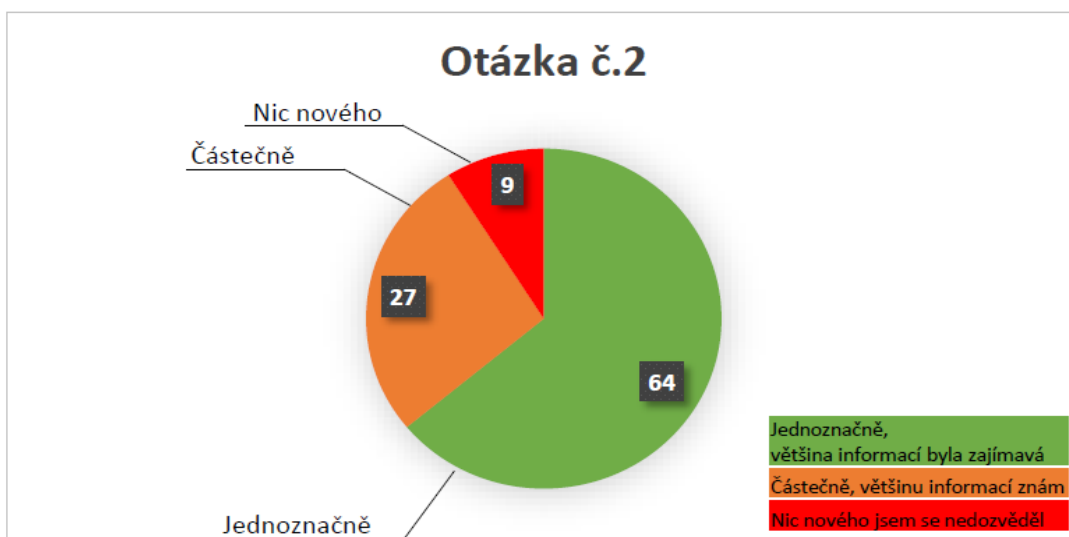
Vyhodnocení **otázky č. 1**, „*zda se účastníkům program líbil*“, bylo vyhodnoceno z 74% jako výborné a 17% dostalo nadprůměrné hodnocení. Pouze necelé procento hodnotilo program vyloženě slabý a dalších 8% jako průměrné. Z těchto dat je patrný úspěch akce s vysokým podílem respondentů, ale také je důležité vyhodnocení nespokojených účastníků, které můžeme identifikovat v dalších otázkách, proč byl program takto hodnocen.





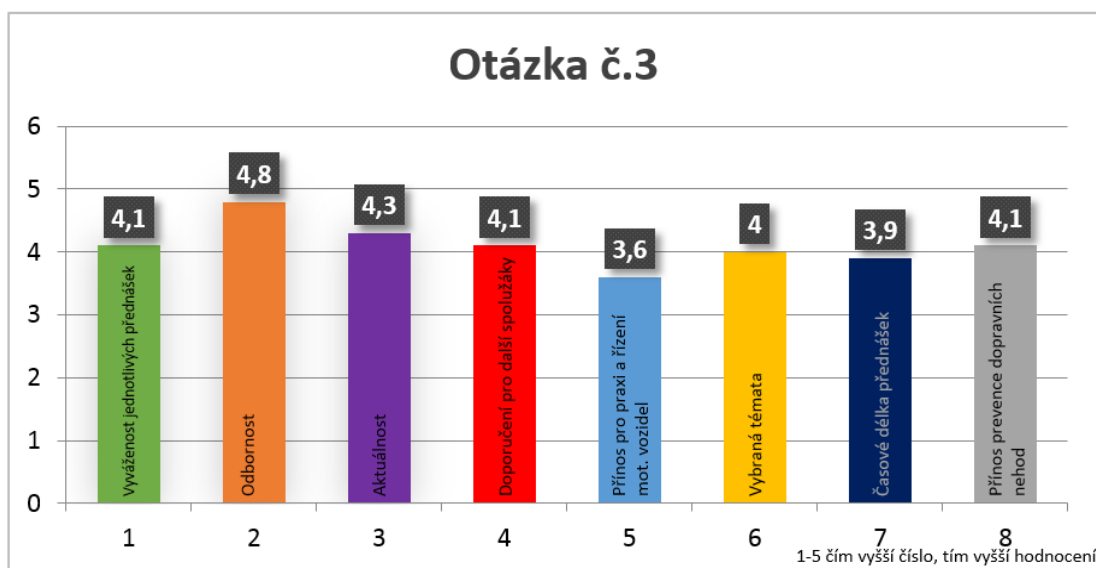
Graf 11: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 1

U druhé otázky, „zda účastníkům přinesl program nové a zajímavé informace“ bylo vyhodnoceno, že 64% shledává jednoznačný přínos a hodnotí většinu informací za zajímavou. Více jak čtvrtina hodnotila program po obsahové stránce tak, že většinu informací zná, nicméně se dozvěděli i něco nového. Kolem 9% hodnotí program bez přínosu nových poznatků a informací. Můžeme se domnívat, že program pro tyto žáky odborně a technicky vzdělávané byl málo odborný. Též je možné se domnívat, že program mohl být v jejich nezájmu.



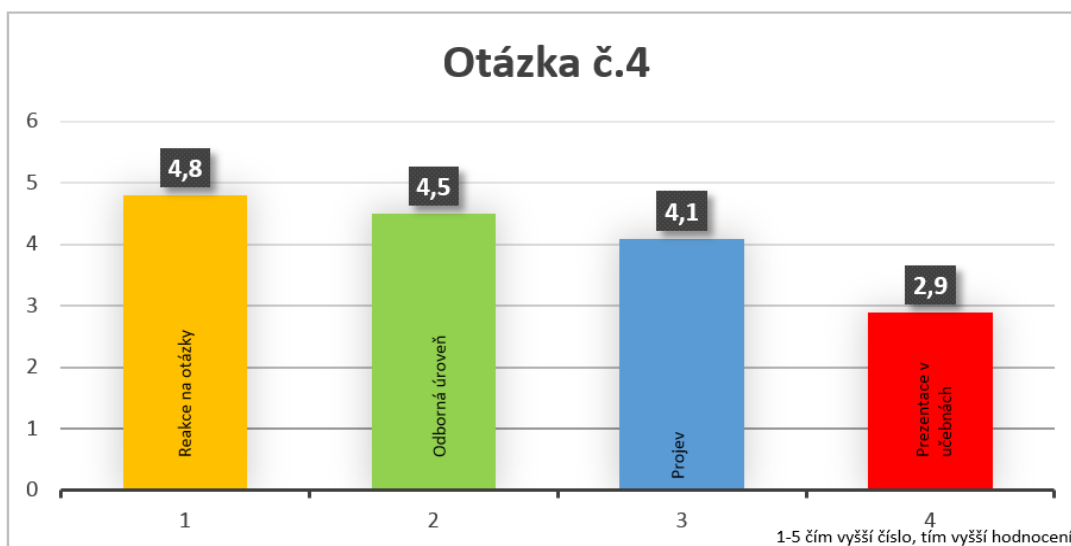
Graf 12: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 2

**Třetí dotazníková otázka** se zaměřuje na tematiku přednášek, kde účastníci hodnotili různé faktory a jejich vliv na prevenci. Z grafu je vidět vysoký efekt odbornosti, vybraných témat a přínos pro praxi a řízení motorových vozidel s následným doporučením pro své spolužáky. Nejnižší hodnocení má preventivní přínos akce, který může být zapříčiněn strojním a automobilním zaměřením SOUs. Pro efektivnější odhalení tohoto nízkého hodnocení by bylo nutné provést evaluaci i na jiných středních školách a učilištích. Hodnocení bylo udělováno hodnotou od 1 – 5, přičemž čím vyšší číslo, tím lepší hodnocení.



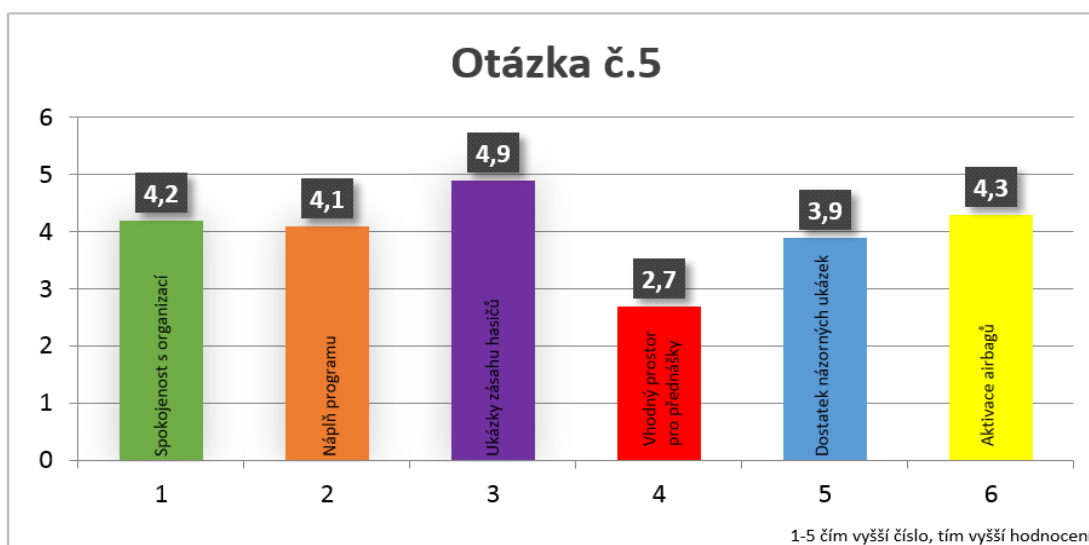
*Graf 13: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 3*

U hodnocení lektorů v **otázce č. 4** byla hodnocena odborná úroveň, reagování na otázky a projev hodnotou 1 – 5. U prezentování v učebnách zaznamenáváme nižší čísla hodnocení, které je možné, na základě dalších zodpovězených otázek, přiřadit k akustickým a technickým problémům při realizaci této akce.



*Graf 14: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 4*

**Otázka číslo 5** se zabývala organizačním zajištěním programu. Žáci zde hodnotili velmi vysokým počtem bodů zejména ukázky zásahu hasičů hodnotou 4.9, což je nejvyšší dotazníkové ohodnocení. Podobně se vyšším počtem bodů se umístila vlastní spokojenost s organizací a zajištěním akce (4.2), dále vlastní náplň programu (4.1) a aktivace airbagů (4.3). Pro další realizaci tohoto programu jen nutně se zaměřit na potřebu ještě vyššího počtu ukázek a zejména vhodnost učeben. Učebny byly hodnoceny pouze hodnotou 2.7, tedy průměrem. Z dotazníků a rozhovorů je zřejmé, že respondenti negativně hodnotili akustiku a vzhled místnosti. Časté připomínky byly k rozlišení projektoru a ozvučení prostor místnosti.



*Graf 15: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 5*

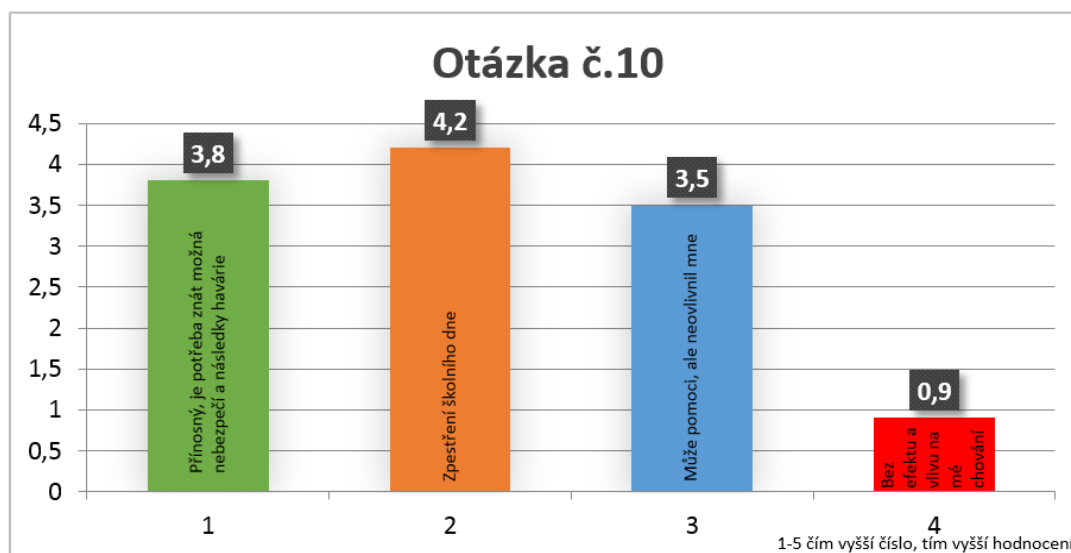
V **otázce číslo 6.** se respondentů ptáme „*Co se Vám na akci nejvíce (nejméně) líbilo?*“. V odpovědích jednoznačně vévodilo nadšení za prožitkové části první pomoci a reálného zásahu hasičů (4,9). Velmi pozitivní ohlasy byly i na aktivace airbagů (4,3), jelikož většina žáků i pedagogů s tím neměla doposud osobní zkušenost.

V následující **otázce č. 7:** „*Co Vám v programu chybělo?*“ V odpovědích bylo často uvedeno zklamání z nemožnosti praktického vyzkoušení aktivních parkovacích systémů. Tato možnost byla původně v programu nabídnuta. Realizační tým však tuto možnost po dohodě s ředitelství SOUs z programu vyškrtl. Důvodem bylo zejména to, že jde o první akci, kde je potřeba nejprve ověřit efektivitu a funkčnost celého programu. Dalším faktorem byla obava o bezpečnost žáků a nutné zajištění dalších ploch a bezpečnostních opatření, jelikož žáci by byli ve voze jako řidiči. Neméně důležitým prvkem je i časová náročnost praktických ukázek asistenčních systémů. Její realizací bychom tuto možnost nemohli nabídnout všem žákům.

Následuje **otázka č. 8:** „*Co bylo zbytečné.* V této otázce nebylo příliš odpovědí, ale pro některé respondenty byla zbytečná debata o bezpečnostních pásech a posedu řidiče.

V předposlední otázce **číslo 9.:** „*Máte nějaké návrhy, které by mohly vylepšit pořádání budoucích akcí?*“ Opět byla několika respondenty zmíněna akustika a vzhled interních prezentačních prostor. Zajímavým podnětem byly časté požadavky na délku přednášek. Žákům připadaly krátké a doporučují časové rozšíření minimálně o 5 – 10 minut. Několikrát bylo uvedeno, že trasa nebo organizace dohledů tříd umožnila smíchání skupin a její následnou dezorientaci, kde mají být.

V poslední **desáté otázce** byl zjišťován celkový přínos programu dopravní výchovy, který žáci absolvovali. Vysokým počtem 3,8 bodu byl hodnocen přínos poznání možných nebezpečí a možných následků havárie. Ještě lépe bylo hodnocení zpestření celého dne 4,2 body. Ač se může zdát, že žáci nejvíce hodnotili pestřejší změnu dne, na základě vlastní zkušenosti, studia literatury a zpětné vazby členů VDB je zřejmé, že tato jejich zkušenost na dopravní akci s použitím prožitkové formy učení dává vysokou šanci, že tyto žáci uchovají tento program a jeho aspekty v paměti.



*Graf 16: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 10*

### 8.7 Vyhodnocení evaluace a cílů

Cílem evaluace bylo zjistit, jak dalece byl program dopravního dne efektivní a zajímavý pro žáky i pedagogy a zda splnil své cíle. Požadovaný efekt byl potvrzen nejenom evaluačním dotazníkem, ale také velmi kladným hodnocení SOU a firmy. Na základě těchto výsledků bude program pravidelně zařazován do výuky na středním odborném učilišti strojírenském ve Škoda Auto.

**Otázka O1** zněla: *Předpokládáme, že více jak 80% žáků bude hodnotit program jako úspěšný.* Výsledek úspěšnosti akce byl jednoznačný. V otázce číslo 1. bylo dotazníkem potvrzeno, že pro více jak 80% žáků byl program hodnocen jako úspěšný.

**Otázka O2** zněla: *Předpokládáme, že více jak 70% žáků by program doporučilo i svým kamarádům / spolužákům.* Tato evaluační otázka byla potvrzena. Odpověď jsme našli v otázce číslo 3, kde bylo potvrzeno, že více jak 70% žáků by program doporučilo i svým kamarádům/spolužákům.

**Otázka O3** zněla: *Předpokládáme, že více jak 70% žáků bude program hodnotit jako prospěšný.* Tato evaluační otázka byla též potvrzena zejména v otázkách č. 6. a 10.

**Všechny formulované pracovní evaluační otázky byly ověřeny dotazníkem a byly jednoznačně potvrzeny.**

## 9. Diskuze

V posledních letech se výrazně usiluje o zařazení dopravní výchovy jako samostatného předmětu do základních škol, bohužel ale na středních školách a učilištích, až na výjimky, nenajdeme výraznější implementaci dopravní výuky. Školy se spoléhají na to, že roli dopravní výchovy převezmou autoškoly. Program, který byl na základě průzkumu navrhnut, byl realizován 5. května 2016 na Středním odborném učilišti ŠKODA AUTO a.s. Jeho realizace byla velmi pozitivně přijata, nejen vedením středního odborného učiliště SOUs., ale také žáky.

Vše nasvědčuje tomu, že nadcházející generace a budoucnost vozů bude zahrnovat značné množství inteligentních systémů. Prvky aktivní bezpečnosti a elektroniky budou ve velké míře ovlivňovat chování řidiče, a tím minimalizovat samotnou možnost vzniku krizové situace. Prvky aktivní bezpečnosti do budoucna převezmou dominantní roli a je možné, že se autonomní řízení stane spolehlivějším a bezpečnějším než řízením člověkem. Autopilot nebude nikdy unaven, nebude se s nikým v autě hádat a bude se vždy plně věnovat řízení. I na tyto aspekty a parametry pamatoval navržený program pro SŠ a SOU, kde účastník jednak mohl nahlédnout do blízké budoucnosti, které se stále více přibližuje, ale také se seznámil s aktuálními aktivními bezpečnostními prvky moderních vozů.

Mladí lidé často i z finančních důvodů vybírají sice rychlejší vozidla, ale staršího data výroby. Tyto vozy korodují a jejich pasivní prvky zákonitě ztrácí svou roli a mnohdy nedisponují ani základní výbavou jako jsou například ABS, ESP nebo vyšší počet airbagů. Střet takového vozu s moderním automobilem vybaveného dnes již standardními prvky má většinou velmi rozdílné následky pro posádky vozů. Zatímco posádka staršího vozu může čelit fatálním následkům, u posádky moderního vozu jsou šance na přežití značně vyšší. Proto je v dnešní době implementace těchto technických parametrů v dopravní výchově mládeže a budoucích řidičů velmi důležitá. Efektivita zaměření přednášek může být prospěšná mladému řidiči při koupi svého prvního vozu, kdy přirozeně věk tíhne k výkonu a designu vozu. Pokud by však disponoval znalostmi, které tento program nabízí, může k těmto rizikovým vozidlům vyšších výkonů alespoň zaměřit pozornost, zda konkrétní vůz má některé pasivní a aktivní prvky. Pro mladé řidiče byla do programu zařazena

záměrně prožitková forma první pomoci. Mladí lidé se zřídka setkají s nutností akutní amatérské pomoci a v dětství tuto roli přebírají rodiče. Svým dospíváním jsou však i zákonem povinni sami v případě nehody nebo úrazu pomoci. Setkáváme se však s vysokým procentem nezkušených a neproškolených mladých lidí, kteří si v této situaci, ač by chtěli, neumí poradit. Prožitkovou formou výuky je šance připravit dospívající na tuto možnou zkušenost poskytnutí první pomoci buď cizímu člověku, nebo někomu ze své rodiny.

Velmi pozitivně hodnotím svou osobní zkušenost, nejen při tvorbě programu, ale v určitých chvílích jsem si sám vyzkoušel být prezentatem. Poznal jsem obtížnost přípravy u vlastní realizace programu, včetně všech administrativních a organizačních záležitostí. Na základě reakcí týmu a evaluací programu žáky, jsem dospěl k názoru, že má smysl podobné aktivity uskutečnit nejen ve školním programu, ale je možné i jejich zařazení do volnočasových aktivit. Kladné ohlasy žáků přímo z místa realizace jsou jasným důkazem zájmu o tyto preventivní akce ze strany adolescentů. Rád bych se v budoucnu podílel na studiu této problematiky, a také se aktivně účastnil podobných akcí a programů. Nejen pro cílovou skupinu čerstvých řidičů, ale pro děti a dospělé s možností zařazení těchto aktivit i do volného času.

Jedna z nejcennějších zkušeností je, že tato bakalářská práce mi umožnila propojení teorie s praxí, možnost čerpat z vlastního prožitku a zkušenosti, ale zejména realizovat velmi organizačně náročný a specificky zaměřený program pro cílovou skupinu nejohroženějších účastníků silničního provozu.

## IV. Závěr

Účelem této bakalářské práce bylo v první řadě popsat cíle vzdělávacího a výchovného procesu se zaměřením na všechny životní etapy člověka. Právě tyto etapy mají význačnou roli pro dopravní výchovu, kdy je nutné rozlišovat vybrané dopravní parametry dopravní výchovy. V další části, práce posuzuje participaci vzdělávacího procesu v dopravní výchově u vybraných subjektů. Teoretická část je zakončena problematikou dopravní nehodovosti u řidičů do 24 let v České republice. Mladí lidé disponují specifickými psychologickými rysy chování, které velmi často negativně ovlivňují jejich chování za volantem nebo jinou účast v silničním provozu. Řidiči mají nízkou úroveň zodpovědnosti a více riskují. Těmito negativními vlivy ohrožují své vrstevníky a mohou být i nepřímo nabádáni k rizikovému chování. Proto mají mladí řidiči do pětadvaceti let čtyřikrát větší riziko stát se součástí dopravní nehody, než řidiči ostatních věkových skupin.

Praktická část se na základě tohoto zjištění zaměřuje na adolescentní skupinu, kde pomocí analýzy průzkumu parametrů, určuje současný stav implementace dopravní výchovy. Pro tuto analýzu byly vybrány střední školy a učiliště v lokalitách v Mladé Boleslavi, ve Vrchlabí a v Kvasinách. Práce zjišťovala parametry dopravní výchovy na SŠ a SOU, například participace vzdělávacího procesu v dopravní výchově, podíl dopravní výchovy v předmětech apod.

Z analýzy vyplynulo, že školní instituce a jejich pedagogové SŠ a SOU, edukační roli dopravní výchovy považují sice za důležitou, ale její hlavní vzdělávací a výchovnou roli přiřazují základním školám. Vyučující konkrétně uvádějí, že na SŠ a SOU, často dopravní výchova chybí, ale sami ji do výuky nezařazují. Přestože školy chápou edukační význam prevence i ve výchově adolescentů a budoucích řidičů, z průzkumu vyplývá, že v této roli spoléhají spíše na činnost autoškol. Přitom z dalších výsledků provedeného průzkumu v praktické části práce vyplývá, že dopravní výchova na středních školách a učilištích má své opodstatněné místo. Bohužel nižší důraz a malý vliv dopravní výchovy na středních školách a učilištích jsou možnou příčinou fatálních nehod mladých řidičů a čerstvých majitelů řidičského oprávnění.



Na základě výsledků prvního průzkumu pomocí dotazníkového šetření byl navržen a realizován program pro adolescentní věkovou skupinu s prvky prožitkové pedagogiky. Cílem programu je nejen osvěta dopravní výchovy pro mládež, ale také faktor významné podpory prevence v dopravě. V současné době je totiž důležité uvědomění si možných rizik v běžném životě. Dopravní situace jsou jeho nedílnou součástí, a proto je nutné zařazovat do výuky dopravní výchovy i aspekty a parametry při výběru bezpečného automobilu, který ochrání posádku před nárazem, nebo zmírní následky dopravního střetu.

Realizovaný program byl následně ověřen prostřednictvím evaluačního průzkumu. Žákům se líbily praktické ukázky, kterých se jim v autoškole či dopravní výchově nedostává. Současná autoškola připravuje zájemce o řidičský průkaz pouze ke zvládnutí závěrečných testů a základních prvků řízení vozidel. Dále se ověřily všechny hypotézy průzkumu současného stavu dopravní výchovy na středních školách a učilištích, ale také se potvrdily všechny pracovní evaluační otázky k navrhnutému a realizovanému programu pro žáky SOU. Cíle práce „Možnosti pedagogiky volného času při dopravní výchově (děti a mládeže)“ tak byly naplněny.

Problematika dopravní výchovy je opravdu rozsáhlá a určitě by se jejímu průzkumu situace na středních školách a učilištích mělo věnovat více času. Věřím, že tyto výchovné a preventivní programy pro střední školy nejsou jen zpestřením školního dne adolescentů, ale zároveň jim transparentním způsobem demonstrují rizika možných nehod a nevhodného chování za volantem, nebo řídítka dopravního prostředku. Pokud by tento realizovaný program zachránil byt' jeden lidský život, nebo mladého řidiče donutil přemýšlet o možných rizicích „těžké“ nohy na pedálu, měla tato práce smysl.

## Seznam použité literatury

### Tištěné monografie

ČEJKOVÁ, E., NEVOLE, A, *Děti v dopravě první pomoc*, Praha: Úřad Českého červeného kříže, 2004.

HANUŠ, R., CHYTILOVÁ, L., 2009. *Zážitkově pedagogické učení*. 1. Vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2816-2

HAVLÍK K. *Psychologie pro řidiče*, 1. vydání, Praha, Portál, 2005, ISBN 80-7178-542-3

KYNCL, J., *Historie dopravy na území České republiky*, Praha: Institut Jana Pernera, 2006. ISBN 80-903184-9-5

LANGMEIER, J., LANGMEIER, M., KREJČÍŘOVÁ, D., 1998. *Vývojová psychologie*. 1.vyd. Praha: H&H. ISBN 80-86022-37-4.

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

MANDÁTOVÁ, L., *Dopravní výchova v učivu 1. 4. ročníku základní školy*, Olomouc: Krajský pedagogický ústav, 1983.

PAULÍK, K. *Základy vývojové psychologie*. Vyd. 1. Ostrava: Ostravská univerzita, Pedagogická fakulta, 2005, 80 s. ISBN 80-736-8039-4.

..

PÁVKOVÁ, J., 1999. *Pedagogika volného času*. 2. vyd. Praha: Portál. ISBN 80-7178-569-5.

PRŮCHA, J., 2013. *Moderní pedagogika*. 5., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0456-5.

ŘÍČAN, P., 2005. *Psychologie: Příručka pro studenty*. 1. vyd. Praha: Portál. ISBN 80-7178-923-2.

SKUTIL, M., *Základy pedagogicko-psychologického průzkumu pro studenty učitelství*, Praha, Portál, 2011, ISBN 978-80-7367-778-7

STOJAN, M., *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*, 1. vyd., Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 2007. ISBN 978-80-210-4251-3

SVÁTEK, Z. *Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP –*, Praha: Autoklub České republiky, 2003

ŠMOLÍKOVÁ, J. (2014) *Psychologické otázky dopravní výchovy Presentace Kurzu Dopravní psychologie*. Vyd. 1. Olomouc, 2014

ŠTIKAŘ J. a kol., *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2

VÁGNEROVÁ, M., 2005. *Vývojová psychologie I*. 1. vyd. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-0956-8.

VOTRUBA, J., *Dětská dopravní hřiště. Výstavba, provoz a metodika výcviku*, 1. vyd., Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979. ISBN 14-696-79

VOTRUBA, J., *Dopravní soutěž cyklistů*, 2. vyd., Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1985.

VOTRUBA, J., *Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy*, 2. vyd., Praha: Nakladatelství Fortuna, 2003. ISBN 80-7168-246-2

VOTRUBA, J., *Dopravní výchova pro 4. a 5. ročník základní školy*, 2. vyd., Praha: Nakladatelství Fortuna, 2003. ISBN 80-7168-247-2

VOTRUBA, J., *Dopravní výchova v rodině*, 1. vyd., Praha: nakladatelství Fortuna, 2001. ISBN 80-7168-790-1

VOTRUBA, J., *"Stůj!" "Pozor!" "Volno!"*, 8. vyd., Praha: Státní pedagogické

nakladatelství, 1983. ISBN 14-210-83

VOTRUBA, J., ŠRUTKOVÁ, H., *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže*, 1. vyd., Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979. ISBN 14-315-79

ZVADOVÁ, Z., JANOUŠEK, S., *Aby tě auto nepřejelo. Prevence dopravních úrazů na 1. stupni ZŠ*, Praha: Státní zdravotní ústav, 2006. ISBN 80-7071-275-9

### **Webové zdroje**

ABA. [vid. 30. 05. 2016]. Dostupné z: <http://www.aba.cz/>

BESIP, 2012 [online]. [vid. 30. 05. 2016]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/>

BESIP. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2010 – 2020* [online]. ©2012 [vid. 21. 5. 2016]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

BEZPEČNÉ CESTY, 2013 [online]. [vid. 30. 05. 2016]. Dostupné z: <http://www.bezpecnecesty.cz/cz/temata/vzdelavani/skoly-dopravni-vychova>

METODICKÝ PORTÁL RVP, 2014. Metodický portál k prevenci dětských úrazů [online]. [vid. 30. 05. 2016]. Dostupné z: <http://clanky.rvp.cz/keyword/dopravn%C3%AD%20v%C3%BDchova/>

MŠMT. *Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách* [online]. © 2013 – 2016 [vid. 30. 05. 2016]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/31653/>

MŠMT. *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání* [online]. © 2013 – 2016 [vid. 30. 05. 2016]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/29408>

POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. © 2015 [vid. 30. 05. 2016]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

PREVENCE PRAHA CZ, 2010 [online]. [vid. 30. 05. 2016]. Dostupné z: <http://www.prevencepraha.cz/component/content/article/8-rizikove-sporty-a-rizikove-chovani-v-doprave>

ŠKODA AUTO a.s. (VDB). [vid. 30. 05. 2016]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/o-spolecnosti/vyzkum-dopravni-bezpecnosti>

ŠKODA HROU, 2011 [online]. [vid. 30. 05. 2016]. Dostupné z: <http://www.skodahrou.cz/>

VÝZKUM DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI. [vid. 30. 05. 2016]. Dostupné z: <http://intranet.mb.skoda.vwg/skodamobil/2013/sm0313.pdf>

ZÁKON č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. 2016 [vid. 25. 2. 2016]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

ÚAMK. [vid. 30. 05. 2016]. Dostupné z: <http://www.uamk.cz/>

## Seznam příloh

Příloha č. 1 – Nejčastější hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel.....	86
Příloha č. 2 – Deset nejtragičtějších příčin nehod řidičů s úmrtím.....	87
Příloha č. 3 – Seznam oslovených škol.....	88
Příloha č. 4 – Dotazník č. 1 pro SŠ a SOU ve vybraných lokalitách.....	89
Příloha č. 5 – Dotazník č. 2 – Evaluace programu pro SOU při ŠA.....	90
Příloha č. 6 – Tisková zpráva z realizovaného programu pro SOU při ŠA .....	93
Příloha č. 7 – Fotodokumentace z realizovaného programu pro SOU při ŠA.....	94

## Přílohy

### Příloha č. 1 Nejčastější hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel

Pořadí		počet nehod
1	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	15 311
2	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7 514
3	nesprávné otáčení nebo couvání	7 199
4	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	7 097
5	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 682
6	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 385
7	nezvládnutí řízení vozidla	4 261
8	nedání přednosti proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	3 812
9	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	3 151
10	jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	2 594

**Příloha č. 2 Deset nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel s úmrtím**

Pořadí		Počet úmrtí
1	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	97
2	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	87
3	jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	86
4	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	41
5	nezvládnutí řízení vozidla	34
6	nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	31
7	jiný druh nepřiměřené rychlosti	27
8	nedání přednosti proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	23
9	nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	21
10	nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti	20



**Příloha č. 3 Seznam oslovených škol**

Pořadí	Název školy	Návratnost dotazníku
1	ŠKODA AUTO a.s., Střední odborné učiliště strojírenské, odštěpný závod, Mladá Boleslav	ANO
2	Střední odborná škola a Střední odborné učiliště, Mladá Boleslav	ANO
3	Integrovaná střední škola, Mladá Boleslav	NE
4	Střední průmyslová škola, Mladá Boleslav	ANO
5	Střední škola tradičních řemesel HERMÉS MB s.r.o., Mladá Boleslav	NE
6	Gymnázium Dr. Josefa Pekaře, Mladá Boleslav	ANO
7	Střední škola ekonomicko-podnikatelská SPEKTRUM, s.r.o., Mladá Boleslav	NE
8	Gymnázium, Mnichovo Hradiště	ANO
9	Gymnázium, Mladá Boleslav, Mladá Boleslav	
10	Soukromá střední škola MAJA, s.r.o., Mladá Boleslav	NE
11	Střední škola gastronomie a hotelnictví Mladá Boleslav	NE
12	Střední odborná škola a Střední odborné učiliště, Horky nad Jizerou	ANO
13	Obchodní akademie, Vyšší odborná škola ekonomická a Jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky, Mladá Boleslav	ANO
14	Střední odborné učiliště, Hubálov 17, Loukovec	ANO
15	Střední zdravotnická škola a Vyšší odborná škola zdravotnická, Mladá Boleslav	NE
16	Gymnázium Františka Martina Pelcla Rychnov nad Kněžnou	ANO
17	Střední škola zemědělská a ekologická a střední odborné učiliště chladicí a klimatizační techniky, Kostelec nad Orlicí	ANO
18	Střední odborná škola a Střední odborné učiliště, Vrchlabí	ANO
19	Odborné učiliště a Základní škola Sluneční, Hostinné	ANO
20	Gymnázium Vrchlabí	ANO

# Hodnocení dopravní výchovy pro SŠ a SOU

Dobrý den,

věnujte prosím několik minut svého času vyplněním následujícího dotazníku.

Cílem dotazníkového šetření je zjistit, jakým způsobem se dopravní výchova začleňuje do výukových předmětů na středních školách a učilištích vybraných škol v Mladé Boleslavi, Kvasinách a Vrchlabí. Zda pedagogové začleňují dopravní výchovu do předmětů, nebo využívají spolupráce s různými dopravními institucemi.

1

Prosím o uvedení názvu školy

Zbývá 250 znaků

2

Domníváte se, že v rámci školského vzdělávacího systému má nejvýraznější podíl na utváření dopravní gramotnosti žáka 1. a 2. stupeň základní školy?

Souhlasím

Spíše souhlasím

Nevím

Spíše nesouhlasím

Nesouhlasím

3

Myslíte si, že dopravní výchova nebo tematický program DV na středních školách a učilištích má významný edukační a preventivní význam?

Souhlasím

Spíše souhlasím

Nevím

Spíše nesouhlasím

Nesouhlasím

4

Má Vaše škola cílené propojení dopravní výchovy alespoň do některých předmětů? (Napište prosím, v jakém předmětu je tato problematika nastíněna a kolik času je jí zde věnováno)

Ne

Ano

Zbývá 100 znaků

5

Pořádá Vaše škola alespoň jednou ročně akci zaměřenou na dopravní výchovu? (vyjma autoškoly)

Ne

Ano

Napište vlastní odpověď

Zbývá 100 znaků

6

Jakou formou, v průběhu studia, má žák Vaší školy možnost přijít do styku s poskytováním první pomoci? (Napište prosím, v jakém předmětu je tato problematika nastíněna a kolik času je jí zde věnováno)

Ne

Ano

Napište vlastní odpověď

Zbývá 100 znaků

7

Pokud Vaše škola nabízí autoškolu, jaké je % zapojení žáků?

Napište číslo

Zbývá 20 znaků

8

Spolupracujete v rámci výuky s některými institucemi, jako jsou městská/obecní nebo dopravní policie, BESIP, apod.? Pokud ano, vypiště o jaké jde.

NE

Ano

Napište vlastní odpověď

Zbývá 100 znaků

9

Které z forem prevence podporující bezpečnost v dopravě považujete pro věkovou skupinu 15-21 let za neúčinnější?

Besedy a skolení s občany/žáky

Dopravně bezpečnostní akce na silnicích

Kampaň ve sdělovacích prostředcích

Dohled strážníků a PČR na komunikacích

Individuální program dopravní výchovy pro SŠ a SOU

Dopravně bezpečnostní akce PČR

Bodový systém a pokuty

Autoškola

# Program dopravní výchovy pro žáky SŠ a SOU

Dobrý den,

věnujte prosím několik minut svého času vyplnění následujícího dotazníku.

Děkujeme Vám za účast na programu dopravní výchovy, který pro Vás 5.5.2016 připravil Výzkum dopravní bezpečnosti Škoda Auto. Vzhledem k tomu, že se jedná o první kurz dopravní výchovy připravený pro žáky SŠ a SOU, žádáme Vás o zkrátké hodnocení jednotlivých částí kurzu formou vyplnění a zodpovězení následujících otázek. Vaše odpovědi pomohou zhodnotit a zlepšit průběh programu, úrovně přednášek a zajištění dalších nadstaveb na podporu prevence v silničním provozu.

**1**

**1) Jak se Vám program líbil ?**

Výborně  
 Průměrně  
 Slabě  
 Nevyhovující

**2**

**Přinesl Vám program nové a zajímavé informace?**

Jednoznačně, většina informací byla zajímavá  
 Částečně, většinu informací znám  
 Nic nového jsem se nedozvěděl

**3**

**Téma přednášek (body 1 - 5, čím vyšší číslo, tím lepší hodnocení)**

	1	2	3	4	5
Vyváženost jednotlivých přednášek	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Odbornost	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aktuálnost	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Přínos pro praxi a řízení mot. vozidel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Doporučení pro další spolužáky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vybraná témata	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Časové délka přednášek	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Přínos prevence dopravních nehod	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**4**

**Hodnocení lektorů (body 1 - 5, čím vyšší číslo, tím lepší hodnocení)**

	1	2	3	4	5
Odborná úroveň	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reakce na otázky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Projev	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Prezentace v učebnách (používání pomůcek)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>


5

### Organizační zajištění (body 1 - 5, čím vyšší číslo, tím lepší hodnocení)

	1	2	3	4	5
Spokojenost s organizací	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Náplň programu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ukázky zásahu hasičů	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vhodný prostor pro přednášky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dostatek názorných ukázek	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aktivace airbagů	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6


### Co se Vám na akci nejvíce (nejméně) líbilo?

 Napište větu

*Zbývá 250 znaků*

7


### Co Vám v programu chybělo?

 Napište větu

*Zbývá 250 znaků*

8

### Co bylo v programu zbytečné?

 Napište větu

*Zbývá 250 znaků*

9

### Máte nějaké návrhy, které by mohly vylepšit pořádání budoucích akcí?

 Napište větu

*Zbývá 250 znaků*

10

### Domníváte se, že program DV, který jste absolvovali

- Přínosný, je potřeba znát možnosti nebezpečí a následky havárie
- Zpestřední školního dne
- Může pomoci, ale neovlivní mne
- Bez efektu, budu se v autě chovat stejně

## Příloha č. 6 Tisková zpráva z realizovaného programu pro SOU

### Zprávy dne

#### Bezpečnost v hlavní roli

□ Vesely, Vladislav, 09. 05. 2016 12:02 Akce Vzdělávání



Týmy oddělení technického vývoje Bezpečnosti vozu (EKS) a Výzkumu dopravní bezpečnosti společně s Hasičským záchranným sborem ŠKODA AUTO minulý čtvrtek uspořádaly pro studenty Středního odborného učiliště strojírenského ŠKODA (SOUs) akci na podporu snížení rizik nebezpečného chování na silnicích, poznání aktivní a pasivní bezpečnosti a asistenčních systémů vozů ŠKODA.

Preventivní akce byla připravena atraktivní formou za použití skutečných automobilů ŠKODA i špičkové techniky firemních hasičů. Studenti tak měli možnost v několika učebnách i na parkovišti před budovou učiliště zhlédnout vyproštění posádky z havarovaného vozu i poskytnutí první pomoci, vidět aktivaci airbagů ve voze a absolvovat prezentace na téma aktivní a pasivní bezpečnosti včetně zhlédnutí prezentačních filmů.

„Akce byla určena především pro studenty třetích ročníků. Cílem byla prevence z hlediska bezpečnosti při řízení automobilu, protože mnozí z nich se brzy stanou, nebo dokonce již jsou, čerstvými řidiči osobních automobilů. Byli bychom rádi, kdyby se akce mohla opakovat každý rok a studenti učiliště tak mohli být postupně proškoleni,“ říká Karel Matějka z technického vývoje ŠKODA AUTO.

Nechyběla proto ukázka správného „sezení“ v automobilu – tedy připoutání, nastavení sedadla, držení volantu a dalších úkonů a opatření, které pomáhají chránit řidiče i posádku automobilu. Mezi ukázkami byla rovněž aktivace airbagů tak, jak se to stane při skutečné autonehodě. „Výbuch airbagů se mi velmi líbil, zaujalo mě, jak velká je to rána, když se airbasy aktivují. Stejně zajímavá byla také ukázka práce hasičů a celkově připravený program velmi zaujal,“ hodnotil student SOUs oboru elektronika Radek Čejka.

Tým výzkumu dopravní bezpečnosti společně s podnikovými hasiči prezentoval také zásah při dopravní nehodě. „Reálná ukázka práce hasičů s naším patřičným komentářem jistě byly pro studenty praktickým poučením. Především jsme chtěli upozornit na rizikové faktory, kterých by se měli při řízení automobilu vyvarovat,“ uvedl Petr Krásný, člen týmu Výzkumu dopravní bezpečnosti ŠKODA AUTO.

„Předvedli jsme vyproštění osoby z havarovaného vozidla při dopravní nehodě a také jsme v akci ukázali naše vyprošťovací nářadí. Přímou na skutečném voze jsme tedy ukázali, jak rychle a efektivně postupovat, abychom osoby z havarovaného vozu dostali co nejrychleji ven,“ uvedl zástupce koordinátora HZS ŠKODA AUTO Jiří Šturma. Prezentaci předvedli skuteční profesionálové z týmu, který se také pravidelně účastní soutěží ve vyprošťování osob z vozidel.

Studenty při reálných ukázkách především překvapil hluk při aktivaci airbagů a také je zarazilo množství uvolněného plynu, k čemuž při nafouknutí airbagů dochází. „Mnohdy při reálné nehodě zjišťujeme, že se posádka obává, že došlo k požáru vozidla. Jde přitom pouze o neškodný plyn sloužící k nafouknutí airbagů. I tato zkušenost a znalost přispěje k většímu klidu posádky při případné nehodě,“ vysvětluje Petr Krásný. Experti na oblast bezpečnosti také studentům vyvrátili některé mýty, které se tradují, například že při pomalé jízdě se není třeba poutat. „To je samozřejmě chyba, poutat se je nutné vždy kvůli součinnosti předpínačů pásů a aktivace airbagů,“ dodává Petr Krásný.

Týmy oddělení technického vývoje Bezpečnosti vozu a Výzkumu dopravní bezpečnosti společně dlouhodobě spolupracují a vyhodnocují chování automobilů značky ŠKODA při případné havárii. Tyto důležité poznatky pak využívají také při vývoji automobilů. „Také díky tomu patří vozy značky ŠKODA k nejbezpečnějším automobilům vůbec. Celá flotila vozů ŠKODA se pyšní plným hodnocením 5 hvězd ve srovnávacích testech Euro NCAP,“ dodává Karel Matějka.





## Příloha č. 7 Fotodokumentace z realizovaného programu



