

Bakalářská práce

Dopravní výchova jako volnočasová aktivita studentů SŠ

Studijní program:

B7505 Vychovatelství

Studijní obor:

Pedagogika volného času

Autor práce:

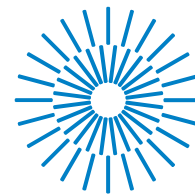
David Jiskra

Vedoucí práce:

PhDr. Ing. Milan Hrdina

Katedra pedagogiky a psychologie

Liberec 2023



Zadání bakalářské práce

Dopravní výchova jako volnočasová aktivita studentů SŠ

<i>Jméno a příjmení:</i>	David Jiskra
<i>Osobní číslo:</i>	P20000425
<i>Studijní program:</i>	B7505 Vychovatelství
<i>Studijní obor:</i>	Pedagogika volného času
<i>Zadávací katedra:</i>	Katedra pedagogiky a psychologie
<i>Akademický rok:</i>	2021/2022

Zásady pro vypracování:

Cíl:

- 1) Zjistit znalosti a dovednosti z oblasti dopravní výchovy u vybrané skupiny studentů SŠ.
- 2) Analyzovat největší rizika v oblasti dopravních kompetencí v této věkové kategorii.
- 3) Navrhnout a realizovat volnočasový program s cílem posílit znalosti a kompetence v oblasti dopravní gramotnosti u vybraných studentů SŠ.

Metody: pozorování, rozhovory, anketa, dotazník

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování práce:

tištěná/elektronická

Jazyk práce:

Čeština

Seznam odborné literatury:

Bendl, S. (2015). *Vychovatelství: učebnice teoretických základů oboru*. Praha: Grada.

Hartl, Hartlová. (2015) *Psychologický slovník*, Praha, Portál.

Hofbauer, B. (2004). *Děti mládež a volný čas*. Praha: Portál.

Jirásek Ivo (2019). *Zážitková pedagogika*. Praha: Portál.

Průcha, J., Walterová, E., & Mareš, J. (2008). *Pedagogický slovník*. Praha: Portál.

Vágnerová, M. (2012). *Vývojová psychologie: dětství a dospívání*. Praha: Karolinum.

Vedoucí práce:

PhDr. Ing. Milan Hrdina

Katedra pedagogiky a psychologie

Datum zadání práce:

29. dubna 2022

Předpokládaný termín odevzdání:

26. dubna 2023

L.S.

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.
děkan

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

V Liberci dne 1. září 2021

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Jsem si vědom toho, že na 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 nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

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

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má bakalářská práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědom následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

12. dubna 2023

David Jiskra

Poděkování

Touto cestou autor uctivě děkuje v první řadě vedoucímu práce, PhDr. Ing. Milanu Hrdinovi. Především za jeho odborné vedení, věcné připomínky a celkovou vstřícnost, díky čemuž se mohl autor realizovat v pro něj zajímavém tématu.

Dále náleží poděkování všem zúčastněným studentům středních škol, díky kterým mohla být realizována praktická část této práce. Obrovské poděkování pak patří zúčastněným lektorům volnočasového programu – Mgr. Markétě Novotné a Ing. Miroslavu Tesařovi. Další poděkování patří Hasičskému záchrannému sboru Libereckého kraje, Střední zdravotnické škole a Vyšší odborné škole zdravotnické v Liberci, Městské policii v České Lípě, Městu Česká Lípa, společnosti Gerhard Horejsek a spol., s.r.o. a v neposlední řadě Střední průmyslové škole v České Lípě v čele s ředitelem panem Ing. Petrem Veselým, který společně s paní Libuší Němečkovou z domova mládeže zajistil účast studentů na praktické části práce.

Závěrem autor děkuje za obrovskou trpělivost a pochopení nutné pro vypracování práce své drahé a milované rodině – zejména partnerce Šárce a dceři Amálce.

Anotace

Cílem bakalářské práce je zjistit znalosti a dovednosti z oblasti dopravní výchovy u vybrané skupiny studentů SŠ, analyzovat největší rizika v oblasti dopravních kompetencí v této věkové kategorii, navrhnout a realizovat volnočasový program s cílem posílit znalosti a kompetence v oblasti dopravní gramotnosti u vybraných studentů SŠ. Právě studenti středních škol jsou účastníky silničního provozu a často již v roli mladých řidičů. Ti jsou rizikovou skupinou pohybující se v současné silniční dopravě, a proto by autor touto prací rád současný stav ovlivnil k lepšímu. Za tím účelem se pokusí představit vlastní model dopravní výchovy pro cílovou skupinu. Současně bude v bakalářské práci zvolena potřebná metodologie, která umožní dosažení cíle.

Klíčová slova

Dopravní výchova, dopravní gramotnost, mladí řidiči, účastník silničního provozu, dopravní nehodovost, pravidla silničního provozu, výchova a vzdělávání, rodina, škola, pedagogika volného času, vývojová psychologie.

Annotation

The aim of the bachelor's thesis is to find out the knowledge and skills in the field of traffic education among a selected group of upper secondary school students, to analyze the greatest risks in the field of traffic competence in this age category, to design and implement a leisure program with the aim of strengthening the knowledge and competences in the field of traffic literacy among selected upper secondary school students. It is upper secondary school students who participate in road traffic and often already in the role of young drivers. They are a risk group moving in current road traffic, and therefore the author would like to influence the current situation for the better with this thesis. For this purpose, he will try to present his own model of traffic education for the target group. At the same time, the necessary methodology will be chosen in the bachelor's thesis, which will enable the achievement of the goal.

Key words

Traffic education, traffic literacy, young drivers, road traffic participant, traffic accident rate, road traffic rules, upbringing and education, family, school, free time pedagogy, developmental psychology.

Obsah

Seznam obrázků	10
Seznam tabulek	10
Seznam grafů.....	10
Seznam použitých zkratk a symbolů	12
Úvod	14
Teoretická část.....	15
1. Výchova a vzdělávání – škola, rodina.....	15
2. Pedagogicko-psychologický pohled na vývojové etapy člověka s důrazem na věkovou kategorii dospívajících	17
2.1. Přehled vývojových etap člověka	17
2.2. Pozdní adolescence	18
3. Pedagogika volného času	20
3.1. Výklad pojmů, funkce a cíle	20
3.2. Hlavní metody volnočasové pedagogiky	22
3.2.1. Skupinová dynamika	23
3.2.2. Kolbův cyklus učení	26
3.2.3. Teorie Flow.....	28
3.2.4. Reflexe, sebereflexe.....	29
4. Dopravní výchova	31
4.1. Pojem „dopravní výchova“	31
4.2. Cíle dopravní výchovy	32
4.3. Prostředí pro realizaci dopravní výchovy	33
4.3.1. Rodina.....	33
4.3.2. Škola	34
5. Dopravní výchova – organizace a nejdůležitější současné projekty	36
5.1. BESIP.....	36

5.2.	Tým silniční bezpečnosti (Bezpečně na silnicích o.p.s)	37
5.3.	Autoškoly	37
5.4.	Projekt „Ty to zvládneš“	38
5.5.	Projekt „Bezpečné cesty“	39
5.6.	Projekt „Start Driving“	39
6.	Mladí řidiči v dopravě	40
6.1.	Rizikové faktory mladých řidičů v dopravě.....	40
6.2.	Dopravní nehodovost mladých řidičů a její příčiny.....	42
	Praktická část.....	47
7.	Přípravná část	47
7.1.	Dotazník	47
7.1.1.	Struktura	47
7.1.2.	Průzkumný soubor.....	47
7.1.3.	Distribuce.....	48
7.1.4.	Vyhodnocení dotazníku – výběr hlavních zjištění	48
7.2.	Rozhovory.....	54
7.2.1.	Struktura	54
7.2.2.	Průzkumný soubor.....	54
7.2.3.	Prostředí.....	54
7.2.4.	Vyhodnocení rozhovorů – výběr hlavních zjištění.....	54
7.3.	Výsledky přípravné části.....	63
7.3.1.	Závěrečné shrnutí dotazníku.....	63
7.3.2.	Závěrečné shrnutí rozhovorů	63
8.	Návrh volnočasového programu	65
8.1	Cíle volnočasového programu	65
8.2.	Cílová skupina	65
8.3	Organizace a podoba návrhu.....	65

8.4. Harmonogram	68
9. Realizace volnočasového programu	70
9.1. Den 1. – teoreticky zaměřená část	70
9.2. Den 2. – prakticky zaměřená část	71
10. Evaluace volnočasového programu	73
10.1. Pozorování.....	73
10.1.1. Forma	73
10.1.2. Průzkumný soubor	73
10.1.3. Prostředí	73
10.1.4. Popis pozorování.....	74
10.2. Anketa	75
10.2.1. Struktura.....	75
10.2.2. Průzkumný soubor	75
10.2.3. Distribuce	75
10.2.4. Vyhodnocení ankety – výběr hlavních zjištění	75
10.3. Výsledky evaluace.....	79
10.3.1. Závěrečné shrnutí pozorování.....	79
10.3.2. Závěrečné shrnutí ankety	79
11. Splnění cíle práce.....	81
12. Diskuze	83
Závěr.....	85
Seznam použitých zdrojů	86
Seznam příloh.....	91

Seznam obrázků

Obrázek 1: Fáze (stádia) vývoje skupiny dle Tuckmana.....	25
Obrázek 2: Kolbův cyklus – schéma.....	26
Obrázek 3: Teorie Flow – schéma.....	28
Obrázek 4: Výřez tabulky č. 17, ročenka nehodovosti Policie ČR za rok 2021.....	41
Obrázek 5: Znázornění uspořádání stanovišť pro realizaci volnočasového programu.....	64

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Harmonogram volnočasového programu.....	65
Tabulka č. 2: Harmonogram volnočasového programu – pokračování.....	66
Tabulka č. 3: Informace k realizaci.....	67

Seznam grafů

Graf č. 1: Vývoj dopravních nehod a jejich závažnosti.....	42
Graf č. 2: Věk viníka dopravní nehody s úmrtím.....	43
Graf č. 3: Zvolený dopravní prostředek viníka dopravní nehody s úmrtím.....	43
Graf č. 4: Přehled příčin dopravních nehod s úmrtím a těžkým zraněním.....	44
Graf č. 5: Věkové zastoupení respondentů.....	46
Graf č. 6: Poměr řidičů/neřidičů.....	47
Graf č. 7: Řešení krizových situací.....	47
Graf č. 8: Absolvování dopravní výchovy.....	48
Graf č. 9: Znalost organizací dopravní výchovy.....	48
Graf č. 10: Osvěta v ČR.....	50

Graf č. 11: Jak se zachovat při dopravní nehodě.....	51
Graf č. 12: Poskytnutí první pomoci.....	51
Graf č. 13: Nejvíce rizikové chování.....	52

Seznam použitých zkratek a symbolů

apod.	a podobně
atd.	a tak dále
BESIP	bezpečnost silničního provozu
BP	bakalářská práce
cm	centimetr
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČŠI	Česká školní inspekce
HZS LK	Hasičský záchranný sbor Libereckého kraje
Ing.	inženýr
mj.	mimo jiné
Mgr.	magistr
např.	například
nrap.	nadpraporčík
o.p.s.	obecně prospěšná společnost
RVP	rámcový vzdělávací program
ŘO	řidičské oprávnění
ŘP	řidičský průkaz
Sb.	Sbírka zákonů
spol.	společenstvo/společnost
s.r.o.	s ručením omezeným
SŠ	střední škola
ŠVP	školní vzdělávací program

tj.	to je
tzv.	takzvaný
v.v.i	veřejná výzkumná instituce
z.s.	zapsaný spolek

Úvod

Cílem bakalářské práce je zjistit znalosti a dovednosti z oblasti dopravní výchovy u vybrané skupiny studentů SŠ, analyzovat největší rizika v oblasti dopravních kompetencí v této věkové kategorii, navrhnout a realizovat volnočasový program s cílem posílit znalosti a kompetence v oblasti dopravní gramotnosti u vybraných studentů SŠ.

Pro psychologická specifika související s jejich věkem jsou velice rizikovou skupinou účastníků silničního provozu. Na ty se však často zapomíná, neboť s dopravní výchovou se setkali možná kdysi na základní škole a pak až v autoškole. Toho si je i autor této práce vědom, jelikož působil jako dopravní policista a šetřil mnoho dopravních nehod právě s účastí mladých řidičů. Uvědomuje si tak určité systémové rezervy.

Společnost by proto měla usilovat cestou správně cílené prevence o co možná největší snižování dopravní nehodovosti. A tím zamezit vzniku dalších nebezpečných jevů v silničním provozu u adolescentů. Autor práce je názoru, že právě dostatečná informovanost a vhodně volený pedagogický přístup může být jedním z „klíčů“ k úspěchu. Proto tato bakalářská práce přichází s užitím volnočasového programu pro studenty středních škol, který by mohl být možným a funkčním nástrojem ke splnění takového cíle.

Za tím účelem bude zvolena potřebná metodologie, aby cíl práce byl ve všech jeho bodech splněn. Mimo jiné, aby volnočasový program byl vhodně navržen, realizován a také úspěšně cílovou skupinou přijat. Práce je strukturována tak, aby poskytla ucelený pohled na problematiku a umožnila čtenáři její srozumitelné pochopení.

Teoretická část

1. Výchova a vzdělávání – škola, rodina

Výchova a vzdělávání – tyto pojmy jsou na sobě vzájemně závislé a jen díky společnému působení mohou dosáhnout výsledků ve formování osobnosti a kompetencí jedince. Rozhodující vliv na konečné výsledky má i prostředí, kde se oba tyto pojmy vůči jedinci naplňují, tedy zejména v rodině a ve škole.

Výchovu lze definovat jako: „*záměrné, více či méně systematické rozvíjení citových a rozumových schopností člověka, utváření jeho postojů, způsobů chování v souladu s cíli dané skupiny, kultury apod.*“ (Hartl, Hartlová, 2009, s. 680)

Jinou definici přináší Ivo Jirásek, kdy uvádí, že výchova je „*celoživotní proces proměňující člověka po všech stránkách, tedy nejen s ohledem na jeho znalosti a dovednosti, ale formující rovněž jeho postoje a dokonce hodnoty. Jinými slovy, výchovou lze kultivovat jak racionální myšlení, tak duševní mohutnosti citů, návyky a zkušenosti, stejně jako mravy a ctnosti vystavěné na hodnotách; máme zde mnoho co do činění s termíny enkulturace, neboli přejímání kulturních norem a hodnot, a socializace, což je ještě širší proces začleňování jedince do society, do společenských vztahů a rolí*“ (Jirásek, 2019, s. 47).

Obě definice pojmu výchova lze shrnout tak, že se jedná primárně o vědomé působení na jedince s cílem vybudovat u něj takové schopnosti, dovednosti, postoje, hodnoty a kompetence, aby dokázal obstát ve společnosti jako samostatný člověk, který má dostatečně vybudované racionální myšlení, citové základy a stejně tak i mravy a ctnosti, s nimiž může důstojně žít a vycházet z nich při svém dalším rozvoji i je předávat v pozdějším věku svým potomkům. Je možné tedy ve zkratce říci, že **výchova = nauka o chování; učení jedince k tomu se umět chovat.**

Nejedná se ale pouze o proces utvářející jedince v počátku jeho života, ale výchova je dlouhodobý kontinuální děj, který doprovází samotného jedince po celý jeho život, kdy později přechází v sebevýchovu (proces převážně bezděčného učení) a výchovu potomků, zde opět vědomý proces působení „vychovaného“ jedince na vychovávaného. Slovo vychovaného je záměrně uvedeno do uvozovek, neboť stupeň vychování jedince přímo ovlivňuje i úspěšnost výchovy vychovávaného (v rodině).

Vzdělávání je definováno jako: „*proces, v němž se získává vzdělání, tedy suma znalostí a dovedností; mnoho záleží na vrozených schopnostech účastníků, nakolik může být tento*

proces úspěšný“ (Jirásek, 2019, s. 46). Jinými slovy platí, že vzdělávání je proces, který slouží k dosažení vzdělání, tedy k dosažení znalostí a dovedností, a to za pomoci učení předávaného výukou. V prvním sledu je tedy vzdělávání realizováno formálně, tedy ve škole a tím se odlišuje od vnímání pojmu výchova.

Výchovu je tedy možné vnímat jako proces, který je realizován primárně v rodině. Ve škole pak probíhá primárně **vzdělávání**. Nelze však brát uvedené pojetí zcela dogmaticky, neboť jak rodina, tak i škola mají v základu shodné cíle, měly by spolu úzce spolupracovat a navzájem se doplňovat ve svém snažení. Tím pak je možné v konečném důsledku hovořit o **výchovně-vzdělávacím procesu**, kdy tento pojem se zdá být vhodnější k ucelenému chápání pojmů výchova a vzdělávání v dopadech na jedince.

Pro lepší chápání a vnímání odlišností lze rozdělit **výchovně-vzdělávací proces** na formální, informální a neformální. Formální se odehrává v rámci formálního vzdělávání, tedy ve školství, je to proces strukturovaný, který je odstupňován a formálně zakončen. Informální se děje v rámci rodiny, volného času, a to spíše bez předem stanovených kritérií, postupů a norem. Neformální výchovně-vzdělávací proces můžeme vnímat jako „doplňkové“ vzdělávání a výchovu jedince, tedy účast v kroužcích, sportovních klubech, ale i v zaměstnání apod.

2. Pedagogicko-psychologický pohled na vývojové etapy člověka s důrazem na věkovou kategorii dospívajících

2.1. Přehled vývojových etap člověka

Pro účely této bakalářské práce je vhodné si uvést i základní přehled vývojových etap člověka, neboť pro práci pedagogického směru je nezbytné znát i základní poznatky z vývojové psychologie. Autor tuto bakalářskou práci zaměřuje na kategorii dospívajících, konkrétně na období pozdní adolescence, proto právě tuto vývojovou etapu i následně blíže rozvádí, aby čtenář dostal ucelený vhled do tématu.

Pro ilustraci je níže užito rozdělení dle M. Vágnerové (2000, 2021), kdy se vývojové etapy člověka dělí na následující období:

- Prenatální období (od početí po narození)
 - Fáze oplození (0. – 3. týden)
 - Embryonální období (4. – 12. týden)
 - Fetální období (12. týden – narození)
- Novorozenecké období (od narození do přibližně 1 měsíce)
- Kojenecký věk (do 1 roku)
- Předškolní věk (3 – 6 let)
- Školní věk
 - Raný školní věk (6/7 – 8/9 let)
 - Střední školní věk (8/9 – 11/12 let)
- Starší školní věk = pubescence = raná adolescence (11/12 – 15 let)
- Adolescence = pozdní adolescence (15 – 20⁺ let)
- Období mladé dospělosti (20 – 35 let)
- Období střední dospělosti (35 – 45 let)
- Období starší dospělosti (45 – 60 let)
- Období raného stáří (60 – 75 let)
- Pravé stáří (75 let a více)

Jak je patrné výše, různá vývojová období u člověka jsou vymezena v časových tolerancích. Nelze totiž nikdy přesně stanovit dobu, kdy k vývojovým změnám u jednotlivých jedinců přesně dojde. Vývojové změny jsou zcela individuální a toto rozdělení vychází z dosavadních poznání vědy a většinového zastoupení, které určuje normu.

Dále je zde blíže rozvedena kategorie dospívajících, lépe řečeno pozdních adolescentů. Těm je tato práce tematicky určena a k tomu zařazena i praktická část.

2.2. Pozdní adolescence

Literatura uvádí, že pozdní adolescence se odehrává v období věku 15 – 20 let. Jedná se o dobu, kdy již jedinec biologicky pohlavně dozrál a často začíná svůj prožívat svůj pohlavní život. Období pozdní adolescence označují autorky jako dobu **komplexnější psychosociální proměny**, tedy dochází ke změně osobnosti jedince i změně jeho společenské pozice. Tato fáze je obecně plná změn, jelikož jedinec v počátku tohoto období končí povinnou školní docházku a rozhoduje se o svém dalším pokračování v přípravě na budoucí zaměstnání. To vyžaduje zvýšené požadavky na konfrontaci jedince s vlastní zodpovědností, rozhodováním a uvědomění si své vlastní identity. Právě vlastní identita a její hledání je v životě jedince zcela zásadní pro jeho další budoucí vývoj a život. K období zvýšených požadavků se pak přidává i významný sociální mezník, kterým je dospělost. Věk 18 let přináší do života jedince další podstatné aspekty, jako je vlastní dospělost, vlastní svoboda v rozhodování, ale také plná odpovědnost za své jednání, tedy právní odpovědnost (Vágnerová, Lisá, 2021, s. 375).

Těm, kteří se po ukončení středního vzdělávání rozhodnou pracovat, přináší život nové rozhledy a důkaz vlastní samostatnosti. Konečná realita, spočívající v zařazení do pracovního režimu, je pro ně výzvou s vidinou zisku vlastních peněz, ale také zároveň zkouškou. Ostatní jedinci po ukončení středního vzdělávání zpravidla pokračují ve studiu dále, ať už s cílem dosažení dalšího vzdělání, tak i jen proto, že se sami ještě „hledají“ a často se obávají přijmout vlastní samostatnost a odtrhnout se od rodiny. U druhé uvedené skupiny pak často jedinci ani nevystudují a mají tendenci vést, alespoň na určitou chvíli, zahálčivý život. K tomu se i váže sociologický pohled na toto období - pozdní adolescenti tráví více času se svými vrstevníky a přirozeně se snaží o odklon od vlastní rodiny. Pokud se nestane, že propadnou rizikovému chování v nějaké partě vrstevníků, má zpravidla tato socializace mezi nimi kladný efekt a vede k rychlejšímu osamostatnění a „vylétnutí z hnízda“.

Z hlediska vzdělávání je vhodné se skupinou jedinců v tomto období jednat jako se sobě rovnými. Výuku, pokud lze, uvádět a představovat na vlastních zkušenostech pedagoga a navodit vzájemně přátelského ducha. Autoritu si nelze nikterak vynutit, ale je třeba si ji vybudovat, a to důvěryhodným a férovým chováním založeným na správné komunikaci. Jedinci v tomto období jsou na toto velice citliví. Při správném postupu jsou však schopni

přijmout a zpracovat dobré společenské vzory, které často vnitřně nevědomky hledají. V případě užití čistě direktivního, plně autoritativního způsobu výuky a vzdělávání vůbec se toto může setkat s nepochopením a nelibostí ze strany pozdních adolescentů, což v konečném důsledku je z pedagogicko-psychologického pohledu kontraproduktivní a nefunkční.

3. Pedagogika volného času

3.1. Výklad pojmů, funkce a cíle

Pro srozumitelné vymezení a chápání pojmu pedagogika volného času je nutné nejprve jednotlivě popsat pojmy *pedagogika* a *volný čas*.

Pedagogika – v Pedagogickém slovníku lze nalézt definici: „*V odborném významu věda a výzkum zabývající se vzděláváním a výchovou v nejrůznějších sférách života společnosti. Není tedy vázána pouze na vzdělávání ve školských institucích a na populaci dětí a mládeže ...*“ (Průcha a spol., 2008, s.160).

Psychologický slovník pak operuje s definicí pedagogiky následovně: „*Věda o výchově; zkoumá podstatu a zákonitosti výchovy jako spol. jevu a jako usměrněné utváření psych. procesů, schopností a vlastností člověka; zkoumá, objasňuje cíle, obsah, podmínky, metody a prostředky výchovy, stanoví zásady a směrnice pro organizaci a řízení výchovné činnosti*“ (Hartl, Hartlová, 2009, s. 402).

Volný čas – Pedagogický slovník definuje jako: „*Čas, s kterým člověk může nakládat podle svého uvážení a na základě svých zájmů. Volný čas je doba, která zůstane z 24 hodin běžného dne po odečtení času věnovaného práci, péči o rodinu a domácnost, péči o vlastní fyzické potřeby (včetně spánku) ...*“ (Průcha a spol., 2008, s. 274).

Hned s několika výklady pojmu *volný čas* přichází Hofbauer, kdy jej uvádí jako: „*čas, kdy člověk nevykonává činnosti pod tlakem závazků, jež vyplývají z jeho sociálních rolí, zvláště z dělby práce a nutnosti zachovat a rozvíjet svůj život*“. Jedná se tedy o negativní vymezení pojmu odvozené od času stráveného například v zaměstnání, ve škole apod., kdy volný čas stojí na opačné straně. Uvedený zdroj rovněž volný čas vymezuje jako „*čas, který zbývá po splnění pracovních i nepracovních povinností*“. Jedná se o definici tzv. zbytkovou užívanou v německé literatuře (Resttheorie). Hofbauer dále dodává, že ideálnější vymezení volného času lze charakterizovat jako „*činnost, do níž člověk vstupuje s očekáváními, účastní se jí na základě svého svobodného rozhodnutí a která mu přináší příjemné zážitky a uspokojení*“ (Hofbauer, 2004, s. 13).

Po shrnutí výše uvedených pojmů je možné přistoupit k vymezení i hlavního pojmu nesoucí název této kapitoly, tedy *pedagogika volného času*.

Pedagogika volného času – „*Disciplína pedagogiky, zaměřená na výchovné a vzdělávací prostředky, napomáhající autonomnímu a smysluplnému využívání volného času dětí,*

dospívajících i dospělých; v mnoha zemích zároveň studijní obor ...“ (Průcha a spol., 2008, s. 161).

Uvedená definice svým pojetím vhodně vystihuje **cíle** pedagogiky volného času, neboť přikládá váhu autonomnímu a smysluplnému využívání volného času a zároveň zmiňuje rozsah věkové participace člověka, která je široká – od dětí počínaje, po dospělé konče. Pedagogika volného času tak není nikterak věkově omezená, a právě díky tomu je disciplínou, která najde uplatnění prakticky kdekoli a kdykoli, přičemž hlavním kritériem k její aplikaci je disponování volným časem. Ten mají k dispozici právě všechny věkové kategorie v menším i větším objemu. Pedagogika volného času dále vychází z myšlenky třech stěžejních funkcí (cílů), které má volný čas jedinci přinášet, a vychází právě z naplnění významu smysluplného využití volného času.

Níže jsou rozvedeny zmíněné tři hlavní funkce (cíle) volného času z hlediska významu a přínosu pedagogiky volného času. Jejich pořadí může být v praxi každého jedince různé, stěžejní však je, aby byly zastoupeny všechny a ideálně ne ve výrazném vzájemném nepochybně. Tyto funkce zmiňuje ve své publikaci i Hofbauer (2004, s. 13):

- 1) **Odpočinek** – slouží jedinci k vhodné realizaci vlastní regenerace, má za cíl přinést obnovu základních fyzických i duševních funkcí a podporovat zdravý přístup k sobě samému. Odpočinek může být realizován nejen pasivní formou, ale zejména i tou aktivní (např. individuální sport, který není zaměřen na výkon, ale na vlastní přínos získaný prováděním dané aktivity).
- 2) **Rozptýlení** – má za cíl poskytnout jedinci odreagování, zábavu; zajistit mimořádný a často neopakovatelný vjem, který si jedinec zapamatuje, přinese mu pobavení a odklon od běžného a ustáleného stereotypu jeho života.
- 3) **Rozvoj osobnosti** – má přinést jedinci prohloubení a zvýšení nejen osobnostních kvalit, ale i vzdělanostní úrovně. Jedná se o funkci vedoucí ke komplexnímu a dlouhodobému posunu jedince ve snaze zabránit jeho vlastní stagnaci.

Uvedené funkce (cíle), které jsou obecně užívané a ustálené, ještě více rozvádí například Horst W. Opaschowski, německý pedagog volného času. Ten je rozděluje následovně:

- *„rekreace (zotavení a uvolnění);*
- *kompenzace (odstraňování zklamání a frustrací);*

- *výchova a další sebevzdělávání (učení o svobodě a ve svobodě, sociální učení);*
- *kontemplace (hledání smyslu života a jeho duchovní výstavba);*
- *komunikace (sociální kontakty a partnerství);*
- *participace (podílení se, účast na vývoji společnosti);*
- *integrace (stabilizace života rodiny a vrůstání do společenských organismů);*
- *enkulturace (kulturní rozvoj sebe samých, tvořivé vyjádření prostřednictvím umění, sportu, technických a dalších činností)“ (in Hofbauer, 2004, s. 15).*

Z jeho vymezení vyplývá vskutku výstižné a komplexní určení prvků, které by měly být zastoupeny ve volném čase a pedagogikou volného času naplňovány.

Ačkoliv se může jevit tato vědní disciplína pedagogiky jako okrajová, má výrazný přesah a význam pro společnost a do jisté míry určuje její vyspělost. Je tak nezbytné se jí nadále věnovat, posilovat a promítat teoretická východiska do praxe každého z nás.

I s ohledem na to jsou nejen v České republice realizovány příslušné studijní obory v rámci vysokoškolského vzdělávání, jak dodává i znění shora uvedené definice pedagogiky volného času. Vystudování akreditovaného studijního oboru následně zajišťuje splnění podmínky k získání kvalifikace dle zákona č. 563/2004 Sb., o pedagogických pracovnících a o změně některých zákonů, kde je v § 17 upravena osoba pedagoga volného času a s tím spojené zákonné požadavky na splnění kvalifikace.

3.2. Hlavní metody volnočasové pedagogiky

Pro dosažení cílů a zajištění plnění funkcí volného času uplatňuje pedagogika volného času specifické a uznávané metody, které umožňují realizovat funkční a systémové pedagogické aktivity k dosažení žádoucího výsledku. Jinými slovy, volba správné výchovně-vzdělávací metody znamená předpoklad pro efektivní dosažení určených výchovně-vzdělávací cílů.

Hlavními rysy utvářející metody volnočasové pedagogiky jsou zásady dobrovolnosti, neformálního pojetí vzdělávání a výchovy, vyšší aktivita a zapojení vychovávaných jedinců, větší samostatnost a vlastní cílevědomost aktérů směřující k plnění vytyčených cílů.

Pedagog volného času nevystupuje jako autoritativní článek, nýbrž ve výchovně-vzdělávacím procesu působí spíše jako průvodce a nápomocný činitel v rámci pedagogického procesu. To je dáno právě i uvedenými hlavními rysy volnočasové pedagogiky.

Metody se volí podle určených cílů, kterých má být dosaženo, přičemž pedagog zohledňuje podmínky pro úspěšnost celého procesu. Podmínkami se myslí zejména povaha aktérů výchovně-vzdělávacího procesu, dostupnost potřebných zdrojů, povaha prostředí pro realizaci programu, časové možnosti na realizaci apod.

Užívané metody volnočasové pedagogiky vycházejí z několika známých teorií a principů, které jsou zde blíže uvedeny.

3.2.1. Skupinová dynamika

*„Pro pedagogicky ovlivňované činnosti ve volném čase se ukazují jako nejvhodnější skupinové formy práce, malé sociální skupiny. Malou skupinou se většinou rozumí počet do dvaceti osob. Výhodou takových skupin je vzájemné poznávání, ovlivňování, komunikace tváří v tvář. V rámci malých skupin má pedagog zároveň dostatek možností k **individuálnímu působení** na jednotlivé členy skupiny.“* (Bendl, 2015, s. 149) S odkazem na uvedenou citaci je vhodné si připomenout pojem a principy skupinové dynamiky, která přímo ovlivňuje dění v sociální skupině.

Skupinová dynamika představuje *„psychologické síly a procesy působící v rámci malé skupiny (např. škol. třídy), které určují sociologické rysy skupiny jako celku a ovlivňují chování jednotlivých členů skupiny“* (Průcha a spol., 2008, s. 214). Tento jev objevil Kurt Lewin. Skupinová dynamika nachází své uplatnění ve volnočasové pedagogice, nejčastěji v tzv. **zážitkové pedagogice**¹.

¹ **Zážitková pedagogika**, jindy nazývaná i jako prožitková či zkušenostně reflektivní učení, je formou volnočasové pedagogiky; usiluje o dosahování výchovně-vzdělávacích cílů pomocí uskutečnění vlastního zážitku, z něhož se díky vhodně provedené reflexi má stát následná zkušenost. Zážitek je tedy jen prostředkem k získání zkušenosti. Zkušenost pak představuje konečný výchovný dopad a výchovné působení na vychovávaného jedince. Pro posílení celkového efektu a silnější zprostředkování zážitku se často pracuje s tzv. **komfortními**

Bruce W. Tuckman následně sestavil fáze vývoje skupiny, kde popisuje jednotlivé zákonitosti, neboť právě v souladu se skupinovou dynamikou každá skupina prochází během své existence několika stádií, která mají vliv na výkon skupiny a vztahy mezi jejími členy. Fáze se anglicky nazývají Forming (Formování), Storming (Bouření), Norming (Normování), Performing (Výkonová fáze) a Adjourning (Ukončovací fáze).

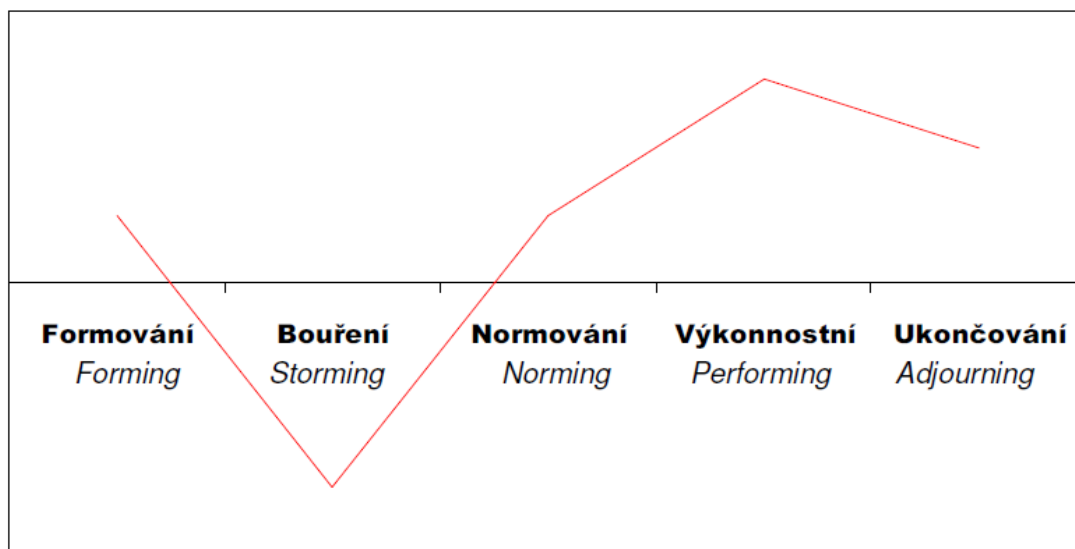
Níže jsou fáze jednotlivě rozvedeny:

- 1) Formování („otukávání“)** – jde o počáteční fázi, kde se jednotliví členové skupiny poznávají a seznamují. Pojmem otukávání se značí vzájemné poznávání, kdy členové mají možnost prvního vzájemného kontaktu a poznání sebe navzájem. Přitom se zpravidla chovají spíše ostýchavě, výrazně se zatím neprojeví. K dalším procesům této fáze je možné zařadit vyjasňování si neformálních rolí a pozic. Členové si jsou zde rovni a jsou podřízeni vedoucímu skupiny. Skupina v této fázi začíná pracovat. O době a průběhu formovací fáze mohou rozhodovat adaptační schopnosti aktérů, jejich osobnostní dispozice, dále vlivy prostředí, v němž se skupina nachází a působí, a také dovednosti a nasazení vedoucího skupiny, na němž jsou členové závislí. Pro tuto fázi je vhodné z hlediska pedagogického působení volit prostředky jako jsou zejména seznamovací hry, icebreakery (tzv. ledoborci, které mají za cíl „prolomit ledy“ – z toho daný název).
- 2) Bouření** – v této fázi jsou hlavními znaky konflikt a emocionalita. Ke konfliktům dochází v důsledku vyjadřování odlišných názorů, kdy tím pak dochází k jejich střetávání, a tedy vzniku konfliktů. Název jsou myšleny i postoje, styly přístupu k práci apod. Mohou vznikat podskupiny na základě bližších sympatií. I přes probíhající bouření je zde závislost na druhých a na vedoucím, který může být vnímán negativně. Členové skupiny usilují o uspokojení svých potřeb, vůdčí typy se prosazují a role se krystalizují, skupina se tímto strukturuje. Vhodné hry jsou pohybové hry plné akce a vyššího tempa. Takové aktivity vyžadují zapojení všech a usnadňují průchod emocím. Členové skupiny poznávají své hranice a možnosti, prohlubují své sebepoznání. Podstatné je provádění zpětných vazeb po aktivitách.

zónami (komfortní zónou je myšlena mez jedince, v níž se cítí bezpečně, spokojeně a jistě), kdy je záměr tyto komfortní zóny překonávat a posouvat tak vlastní hranice vychovávaného jedince.

- 3) Normování (tvorby norem)** – ve fázi normování se usiluje o vytváření norem, stanovení jasných a závazných pravidel pro další fungování skupiny. Členové mají možnost se na pravidlech podílet. Z hlediska skupinové dynamiky dochází v této fázi již ke zklidnění situace ve skupině a členové se zaměřují na efektivitu a doladují jednotlivé role. Členové skupiny si uvědomují svou závislost na sobě navzájem a své postavení ve skupině. Vedoucí stále dohlíží a usměrňuje fungování skupiny, jeho pozice je zároveň testována – ověřována členy, je však vnímán jako partner, nikoliv jako nepřítel. Tehdy má být kladen důraz na takové hry, které mají za cíl stmelit skupinu a zažít přijatá pravidla. Tím dochází ke zvýšení “kultury” skupiny.
- 4) Výkonnostní fáze (optimální výkon)** – v této fázi skupina pracuje jako celek, funguje zde kooperace a maximální pozornost je věnována společnému cíli. K nejlepším výsledkům dochází, když každý člen uplatňuje své nejlepší schopnosti a dovednosti ve snaze dosáhnout nejlepšího výsledku. Vedoucí by měl být správný motivátor a měl by umět jasně vymežit skupině úkol, jenž skupina plní. Dále zůstává v pozadí a nechává skupinu pracovat. Hry jsou složitější, vyžadují soudržnost. Mohou být realizovány ve ztížených podmínkách, aby prověřily pevnost skupiny. Aktivity se volí takové, které mohou přinášet i viditelný, hmatatelný, ideálně trvalý výsledek. Ten pak přináší skupině pocit zadostiučinění a pocit dobře odvedené práce.

5) **Ukončování** – k této fázi dochází, když se naplní výkonová fáze a je dosažen výsledek, cíl snažení. V této fázi pak probíhá hodnocení, odměňování, loučení, bilancování. Ve skupině dochází k útlumu a zaměření členů zase zpět na sebe samé, přitom by se měli cítit obohaceni novými zážitky, které pak mohou proměnit na zkušenosti.



Obrázek 1: Fáze (stádia) vývoje skupiny dle Tuckmana, zdroj: Jan Činčera, 2009, s. 5)

3.2.2. Kolbův cyklus učení

Další významnou a uplatňovanou metodou volnočasové pedagogiky je užívání modelu zkušenostního učení dle Davida Kolba z 80. let minulého století. Na jeho cyklu představuje Kolb teorii popisující postup efektivního učení prostřednictvím zážitku.

Kolbův cyklus ukazuje, jakými jednotlivými kroky by měl jedinec projít při správném zkušenostním (zážitkovém) učení. Cyklus začíná zážitkem, končí získáním a uvědoměním si vlastní zkušenosti. Takovou zkušenost lze následně využívat dále v životě.



Obrázek 2: Kolbův cyklus – schéma (Soják, 2014, s. 21)

Popis jednotlivých fází Kolbova cyklu:

1) Konkrétní aktivita, zkušenost

- jedná se o vykonání aktivity, hry, která je výchozím děním pro následnou reflexi.

2) Reflexe

- jde o vědomé a cílené zpětné zhodnocení aktivity, ohlédnutí se ní. Reflexi může provést jednotlivec nebo celá skupina společně (sdělení pocitů, jak jedinec řešil situaci apod.).

3) Abstraktní pojetí, zobecnění

- je potřeba vyhodnotit a zobecnit, co člověku aktivita přinesla, co se člověk aktivitou naučil a jak se zjištěními dále pracovat.

4) Ověření, aktivní testování nově nabyté zkušenosti

- tyto cykly učení se neustále opakují, proto je často Kolbův cyklus zobrazován ve spirále. Jednotlivé fáze spolu souvisí, je důležité provést všechny. Může se stát, že někteří jedinci nechtějí projít všemi částmi cyklu, je to však důležité.

Kolbův cyklus je nejčastěji využíván v zážitkové pedagogice. Je využíván v teambuildingových programech a v mimoškolní výchově. Lze však tento přístup využít i ve školní výuce.

3.2.3. Teorie Flow

Teorii Flow se zabýval psycholog Mihaly Csikszentmihalyi, který teoreticky popsal stav Flow (česky proudění, plynutí, či tok). Teorie vychází z principu navození takového duševního stavu, kdy je člověk tak moc ponořen do činnosti, že se jí plně věnuje a nic jiného v daný moment nevnímá. Současně je plně motivován a hluboce soustředěn k výkonu a dosažení cíle (Csikszentmihalyi, 1990). Tento stav je mimo jiné také jedna z podmínek ke správnému fungování Kolbova cyklu.

Typické znaky po tento stav jsou:

- koncentrace na přítomný okamžik
- hluboké soustředění, motivace
- subjektivní vnímání času

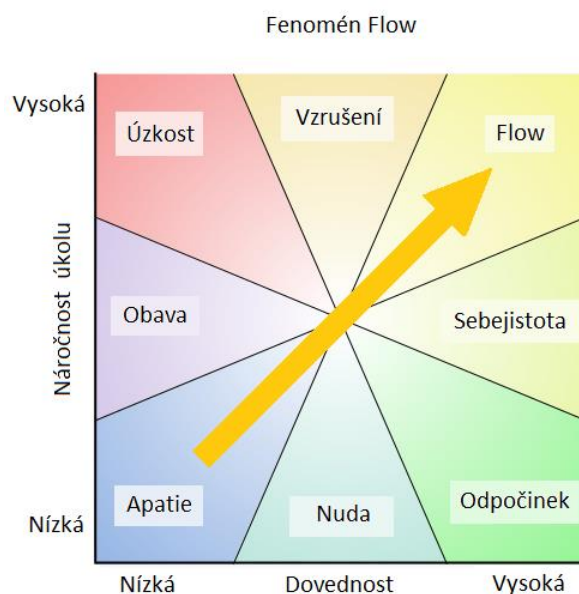
Pro stav Flow je neméně důležité, aby činnost, která povede k dosažení stavu tohoto, byla dostatečnou výzvou pro jedince, ale zároveň nesmí být nároky až příliš vysoké. Je potřeba zaujetí pro činnost, příležitost k úspěchu, možnost vlastní volby při řešení úkolu. Dle Csikszentmihalyiho tento Flow stav podporuje jedince v učení. Účastníci jsou ve stavu Flow aktivnější, soustředěnější, spokojenější a kreativnější. Důležitá je pro jedince okamžitá zpětná vazba.

Dále Csikszentmihalyi popisuje tři hlavní složky stavu Flow:

- koncentrace
- zájem
- zábava a pocit uspokojení.

Flow je také popisováno jako stav, kdy člověk v plném soustředění na činnost zapomíná na okolní svět a své další potřeby včetně těch biologických (potřeba jídla nebo spánku).

Mezi přínosy prožitého stavu Flow patří: možnost dosahování studijních výsledků zážitkovou formou, větší kreativita jedinců, zisk důvěry v sama sebe, učení se s větším zájmem.



Obrázek 3: Teorie Flow – schéma (Mentem, 2023, dostupné z <https://www.mentem.cz/blog/fenomen-flow-1/>)

3.2.4. Reflexe, sebereflexe

Po provedení aktivit je vhodné zařadit **reflexe**², díky kterým lze „vytěžit“ mnohem více vjemů, poznatků a uvědomění jednotlivých jedinců z proběhlých aktivit, které se tak nasdílí k dispozici druhým ve skupině. To umožňuje jednat v souladu s Kolbovým cyklem, pro nějž je provedení reflexe nezbytné.

V rámci provádění reflexe je podstatné umožnit aktérům klidné a vzájemné naslouchání a právo vyjádřit své vlastní pocity, jak je vnímali. Nikdo nemůže být k reflexi nucen. Jedná se o dobrovolný model, který má za cíl zvýšit efektivitu učení. Současně platí zásada diskrétnosti, tedy proběhlé reflexe a jejich obsah by se neměl nikde dále mimo skupinu reprodukovat.

S reflexí souvisí i sebereflexe, která se odehrává zejména v mysli jedince samotného. To znamená, že nikam dále vlastní zjištění nešíří. Díky sebereflexi může jedinec jak po aktivitě, tak i s odstupem času zaznamenávat a hodnotit své pocity a postupy tak, aby z nich

² **Reflexe** – „druh sebezpozorování, obrácení myšlení na sebe, do vlastního vědomí a prožitků; spolu s úvahou je v pojetí konstruktivistů považována za určující prvek procesu učení ...“ (Hartl, Hartlová, 2009, s. 502–503).

v budoucnu mohl vycházet a zlepšovat se. Sebereflexe není vhodná pouze pro edukanty, nýbrž i pro pedagogy samé, kteří tak mohou dlouhodobě zlepšovat své profesní kvality.

4. Dopravní výchova

4.1. Pojem „dopravní výchova“

Když se řekne dopravní výchova, velká část lidí tento pojem vysvětluje jako nauku o správném chování na silnici, výuku dopravních předpisů spojenou se znalostí značek apod. Mnoho lidí má také dopravní výchovu spojenou se vzpomínkami na povinnou školní docházku a jízdy na jízdním kole na dopravních hřištích. Nad hlubším významem a společenskou podstatou se však málokdo pozastavuje a zpravidla pravý význam pochopí povětšinou až držitelé řidičských oprávnění s nástupem dospělosti, i když ani u nich se toto nestává pravidlem.

Jelikož pojem dopravní výchova je stěžejním heslem této práce, autor se rozhodl i s ohledem na své historické zkušenosti z praxe dopravního policisty představit vlastní definici tohoto pojmu.

Dopravní výchova je dle autora této práce *„součástí výchovně-vzdělávacího procesu, která se zaměřuje na výchovu a vzdělávání v oblasti bezpečného působení člověka v dopravě. Má-li být dopravní provoz (nejen silniční) pro člověka bezpečným, musí být sám člověk od počátku dlouhodobě veden k vybudování si takových hodnot, návyků a dovedností, které budou mít za cíl přispívat k trvalému zvyšování bezpečnosti provozu a současně snižování vzniku rizikových situací v dopravě, případně dopravních nehod a jejím následkům. Právě tomuto cíli má dopravní výchova sloužit.“*

O tom, že dopravní výchova by neměla představovat pro příjemce jen soubor znalostí, kterými by měl každý z nich disponovat, ale klade si za cíl poskytnout větší přesah, pojednává i pohled další autorky: *„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).

V citovaném textu je stěžejní zejména poslední věta, kde Límová pojednává o vypěstování tzv. dopravního smyslu. Je to jeden z cílů dopravní výchovy, kterému se často říká např. i dopravní charakter. O cílech dopravní výchovy pojednává následující podkapitola.

4.2. Cíle dopravní výchovy

Primárním cílem dopravní výchovy je zajištění **bezpečnosti provozu účastníků podílejících se na tomto provozu**, pro účely této práce nejčastěji provozu silničního. Nelze však odhlédnout od skutečnosti, že určitá rizika přinášejí pro člověka i jiné způsoby dopravy, přepravy (např. doprava železniční, lodní apod.), takže je vhodné na širší pojetí v pedagogické praxi nezapomínat.

Sekundárním cílem dopravní výchovy dle autora práce je princip vybudování již výše zmíněného dopravního charakteru. Charakter je součástí osobnosti člověka, obsahuje hodnotový (morální) systém a utváří tím tak celkový obraz člověka, jak jej následně vnímáme.

Charakter se utváří během života, podílí se na něm zejména způsob výchovy, sociální vztahy a celkově prostředí a podmínky vývoje jedince. Charakter se tedy dá ovlivňovat, na rozdíl např. od temperamentu, který je vrozený a tím pádem sám o sobě pro člověka neměnný.

Dopravní charakter pak znamená vybudování u jedince takových hodnot, kterými bude následně disponovat a díky nim se bude přímo podílet na bezpečném utváření podmínek provozu. Tím je myšleno, že budou u takového jedince absentovat negativní prvky, které by jinak mohly ohrožovat bezpečnost provozu, např. agresivita, neohleduplnost, nedostatek odpovědnosti, pocity nadřazenosti apod.

Vybudování dopravního charakteru je tedy cílem výchovně-vzdělávacího procesu dopravní výchovy. Dále se pak ale utváří i v rodině a mezi blízkými, kdy jedinec je ovlivňován prostředím, v němž se pohybuje, vyrůstá a s jehož aktéry současně participuje na provozu.

Pro účely této práce jsou zde blíže uvedeny dílčí cíle, kompetence dopravní výchovy se zaměřením na mládež, jak je uvádí BESIP na svých webových stránkách, a s nimiž se autor této práce plně ztotožňuje:

- *„chápat dopravní provoz jako řízený systém s právními předpisy a zákonnými ustanoveními, které umí zároveň uplatňovat*
- *uvědomovat si morální a právní odpovědnost chování a jednání každého účastníka silničního provozu*
- *uvědoměle uplatňovat zásady účelného a bezpečného chování a jednání, aktivně přispívat k bezpečnosti provozu*

- *poskytnout a přivolat první pomoc při dopravní nehodě*
- *znát nebezpečné důsledky požívání alkoholu, některých léků a návykových látek*
- *znát negativní vlivy dopravy na životní prostředí a znát způsoby jeho ochrany*
- *znát obecné zásady předcházení dopravních nehod*
- *naučit se bezpečně ovládat řízení malého motocyklu*
- *odpovědnost za řízení motorového vozidla“ (besip.cz, 2023).*

4.3. Prostředí pro realizaci dopravní výchovy

4.3.1. Rodina

Stejně jako se na výchovně-vzdělávacím procesu podílí vlastní rodina vychovávaného jedince, tak zároveň je tomu i ve věci realizace samotné dopravní výchovy. Rodina, zejména rodiče a částečně i sourozenci, utvářejí prvotní soubory návyků a jednotlivých pravidel v oblasti dopravních kompetencí jedince.

Často se jedná o neuvědomovaný proces předávání vlastního vědění a zkušeností, který vzniká v důsledku přirozené péče a starostlivosti o vlastního potomka. Právě rodiče a další příbuzní jsou těmi, kteří učí dítě základním návykům během účasti v silničním provozu. Zejména lze jmenovat zásady pro bezpečné přejetí pozemní komunikace, podmínky pro pohyb na ní. Dále pak vyjmenování a vysvětlení nejčastějších aktérů a dopravních prostředků, jež se podílejí na silničním provozu, včetně zdůraznění hlavních rizik pro samotného jedince. Kromě vlastního učení jedince přímo jeho osobní účastí v dopravě se dále na něj působí i v domácích podmínkách různými hrami, hračkami i čtením, případně sledováním pořadů v televizi.

Jedinec je tak již od nejmenšího věku dopravně vychováván, přičemž mnohé se učí i nápodobou a sledováním starších aktérů, zejména rodičů. Děti jsou obecně velmi pozorné a učenlivé, proto výrazně vnímají a pamatují si například vlastní projevy rodiče, který zrovna řídí a jenž se například rozčiluje nad jiným účastníkem silničního provozu. Již v začátku se tak jedinci dostává zprostředkovaně určité dávky agresivity, hrubosti apod., aniž by si to sám rodič uvědomoval. I tyto aspekty pak spoluovlivňují celkovou orientaci jedince v otázce dopravní výchovy jeho kompetencí.

Aby se však jedincovi dostalo strukturovaného souboru informací a dovedností, přichází na řadu cílené pedagogické působení v rámci primárního vzdělávání a dalších organizací. O tomto je pojednáno níže.

4.3.2. Škola

Dopravní výchova je v České republice realizována v rámci základního vzdělávání. Dopravní výchova doposud není samostatným vyučovaným předmětem v rámci školní docházky, nýbrž je vyučována a realizována napříč vícero předměty, a to dle charakteru jejího pojetí, a i možností dané školy. To z ní naneštěstí dělá pouze okrajovou a nahodilou „záležitost“, kdy všechna témata tak nemohou být probrána do dostatečné hloubky, ve vzájemných souvislostech a chybí i možnost dlouhodobého opakování, doplňování informací apod.

Strukturu výuky dopravní výchovy během základního vzdělávání vhodně popisuje tematická zpráva České školní inspekce z roku 2019 pod č. j. ČŠIG-5596/19-G2:

„Rámcové vzdělávací programy (dále i „RVP“) pro základní vzdělávání a pro gymnázia a na ně navazující školní vzdělávací programy (dále i „ŠVP“) představují základní rámec pro rozpracování témat souvisejících s dopravní výchovou na základních školách. Tato témata jsou na 1. stupni základní školy zařazena především v rámci vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět, v níž se očekávané znalosti a dovednosti žáků mimo jiné týkají oblastí:

- *bezpečného chování v silničním provozu (např. předcházení rizikovým situacím v dopravě a dopravních prostředcích, bezpečnostní prvky, dopravní značky),*
- *první pomoci (např. první pomoc při drobných poraněních, přivolání pomoci při ohrožení zdraví člověka, čísla tísňového volání).*

Na 2. stupni základní školy jsou témata související s dopravní výchovou začleněna především ve vzdělávací oblasti Člověk a zdraví, ve vzdělávacím oboru Výchova ke zdraví, v němž se očekávané znalosti a dovednosti žáků mimo jiné týkají učiva – dodržování pravidel bezpečnosti a ochrany zdraví (např. bezpečnost v dopravě, rizika silniční a železniční dopravy, vztahy mezi účastníky silničního provozu včetně zvládnutí agresivity, postup v případě dopravní nehody) a základy první pomoci.

Témata spojená s bezpečností v dopravě mají v RVP pro 1. i 2. stupeň základní školy své zakotvení také ve vzdělávacím oboru Tělesná výchova (vzdělávací oblast Člověk a zdraví), a to např. ve vazbě na učivo turistika a pobyt v přírodě (např. uplatňování pravidel bezpečnosti silničního provozu v roli chodce a cyklisty, chování v dopravních prostředcích při

přesunu). Vedle toho mohou být témata související s dopravní výchovou vyučována i v dalších vzdělávacích oborech (např. Výchova k občanství na 2. stupni základní školy ve vazbě na vhodné způsoby chování a komunikace v různých životních situacích nebo na právní aspekty dané problematiky) a takto je potřeba pohlížet na dopravní výchovu průřezově napříč vzdělávacími oblastmi a obory ...“ (ČŠI, 2019, s. 3).

Z konzultací s mnohými pedagogy napříč základními školami však autor této práce zjistil, že realizace dopravní výchovy v rámci základního vzdělávání není jednotná ani co do obsahu, tak ani co do rozsahu. Mnoho škol pak zařazuje témata spojená s dopravní výchovou pouze v rámci výuky na první stupni a děti se následně již další informace v rámci základního vzdělávání nedozví.

5. Dopravní výchova – organizace a nejdůležitější současné projekty

Zevrubnějším pojetí dopravní výchovy a jejímu šíření se věnují mnohé další organizace. Právě ty vhodně doplňují snažení základních škol a mají i větší přesah co do skupin „vychovávaných“ jedinců. Tím je myšleno, že cílí nejen na děti ve školním věku, ale i na adolescenty, dospělé, případně seniory. Níže jsou představeny ty nejnámější. Spolu s nimi pak jako vedlejší činnost představují své projekty v oblasti dopravní výchovy i další organizace, které jsou níže také uvedeny.

5.1. BESIP

Nejnámější „organizací“ pro dopravní osvětu v ČR je BESIP. Nejedná se však o samostatnou organizaci, nýbrž o oddělení zařazené v Sekci vnějších vztahů Ministerstva dopravy. Vznik tohoto oddělení se datuje od 60. let minulého století a název vznikl odvozením od slov **BE**zpečnost **SI**lničního **P**rovozu.

Důvodem k vytvoření tohoto oddělení byla snaha o snížení počtu obětí dopravních nehod souvisejících s tehdejším nárůstem objemu užívaných osobních motorových vozidel širokou veřejností. Tentýž důvod ostatně přetrvává až do dnešní doby, kdy BESIP dlouhodobě usiluje o zlepšení statistik dopravní nehodovosti a s tím spojených následků.

Jako preventivní instituce tak působí na širokou oblast veřejnosti v rámci dopravní výchovy, kdy pořádá vzdělávací programy napříč věkovými skupinami v souladu se svými cíli a dále v souladu také s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu pro období 2021–2030, jíž je garantem. Poskytuje metodické a materiální zajištění pro výuku dopravní výchovy na školách a dopravních hřištích obcí. Své působení realizuje jednak centrálně pomocí medií, dále díky svým krajským koordinátorům, kterých je 14 podle počtu krajů v republice (besip.cz, 2022).

Metodiku a výzkumný servis pro BESIP dále zajišťuje Centrum dopravního výzkumu, které je zřízené Ministerstvem dopravy. Jedná se o veřejnou výzkumnou instituci. Ta mimo jiné zpracovala i metodiku dopravní výchovy pro mateřské a základní školy, dále pak výukový materiál dopravní výchovy pro střední školy, novinku, se kterou BESIP v posledních dvou letech přichází (detivdoprave.cz, 2022).

5.2. Tým silniční bezpečnosti (Bezpečně na silnicích o.p.s)

Jedná se o nestátní neziskovou organizaci, která byla založena v roce 2010 v Liberci. Jejím cílem je rovněž šířit osvětu, jež by zajistila snižování počtu obětí dopravních nehod. Organizace je složena z 10 lidí, kteří sdílí navzájem společné přesvědčení.

Hlavní myšlenkou organizace je, že každá dopravní nehoda nemá pouze jednoho viníka, ale jedná se o celkové systémové pochybení v dané společnosti. To se pak i následně promítá se do života všech dalších osob, i když se nejedná o vlastní oběti dané dopravní nehody. Organizace zdůrazňuje v rámci své činnosti, jak náročné je se potýkat s následky dopravních nehod. Mimo jiné představují i obrovské ekonomické zatížení pro společnost, která na to doplácí jako celek.

Cílem projektů organizace je tedy usilovat o komplexní osvětu v rámci dopravní vzdělanosti napříč všemi společenskými skupinami s důrazem na jednotlivé účastníky silničního provozu. Programy jsou tedy zpravidla sestaveny zvlášť na cyklisty, motorkáře, mladé řidiče, děti ve školním věku apod. (tymbezpecnosti.cz, 2022)

5.3. Autoškoly

Při tomto výčtu nelze opomenout ani na působení autoškol v rámci tématu dopravní výchovy. Autoškoly jsou samostatnými organizacemi, a to v rámci buď soukromých firem, či jako součást odborných škol, například středních odborných učilišť s technicky zaměřenými výučními obory.

Absolvování autoškoly je vstupní branou k získání řidičského oprávnění, přičemž řidičské oprávnění jeho držitele opravňuje k řízení vybraných vozidel. Jinými slovy český právní řád podmiňuje pro účast řidiče v silničním provozu právě nutným získáním a držením řidičského oprávnění, a to v dané skupině podle toho, jakou kategorii vozidla hodlá řidič řídit. Blíže pravidla pro získání jednotlivých řidičských oprávnění a jednotlivé kategorie vozidel upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Dle výše uvedeného se dá tedy říci, že autoškoly realizují dopravní výchovu ve vztahu k budoucím řidičům – tedy adolescentům, dospělým i seniorům, podle toho, ve kterém věku se rozhodne daný jedinec řidičské oprávnění získat.

Dalo by se říci, že autoškoly by díky své činnosti přeci jen mohly být určitým garantem vzdělanosti řidičů v oblasti dopravní výchovy. Jejich klienti (žáci) totiž absolvují z hlediska teorie základní vhled do problematiky zákona o silničním provozu, dále získání technických informací o provozu vozidla či základy pro poskytování první pomoci. Z hlediska praktické

výuky v autoškole je samozřejmostí soubor jízd s daným typem vozidla, aby se budoucí řidič měl možnost naučit bezpečně obsluhovat a ovládat daný typ vozidla v silničním provozu. V závěru žáci autoškol skládají zkoušky z teorie i praxe.

S ohledem na současnou „zrychlenou“ dobu a obrovskou poptávku po získání řidičského oprávnění však ustupuje kvalitativní pojetí výuky v autoškole před kvantitativním. To má za následek, že pro žáka autoškoly je její absolvování často pouhým „rychloukurzem“, který si klade za cíl efektivní složení závěrečné zkoušky v souladu s literou zákona a následné získání řidičského oprávnění.

To však samo o sobě již nemůže fakticky garantovat, že takový způsob získání řidičského oprávnění zajistí u žáka autoškoly vybudování takových kompetencí a řidičských návyků, aby se tak stal „hotovým“ řidičem. „Hotového“ řidiče z něj dělá teprve budoucí účast v silničním provozu a doba v něm strávená – jedná se tedy o postupný proces. Na neštěstí se na tento fakt často zapomíná, což má za následek zbytečné a často tragické dopravní nehody právě s účastí ne zcela připravených řidičů. Nejsou dostatečně připraveni jak v rovině praktické, tak i po duševní stránce. Přecenění své síly, špatně odhadnou dopravní situaci nebo zanedbají údržbu vozidla apod.

Z druhé stránky je pak vhodné rovněž doplnit, že i dlouholetí řidiči důchodového věku naopak disponují řidičským oprávněním často již od mladických let. Jsou pak odkázáni na znalosti a dovednosti, kterým se jim dostalo již před desítkami let, když si zajišťovali v tehdejší provozu získání řidičského oprávnění. Právě proto pro ně může být složité v současném provozu, který je zcela jistě od dřívějších dob odlišný, se s vozidlem bezpečně pohybovat a rovněž adekvátně reagovat na nastalé dopravní situace.

5.4. Projekt „Ty to zvládneš“

Za projektem stojí Asociace záchranný kruh, z.s., kdy tato organizace je zapsaným spolkem založeným v roce 2015. V rámci své činnosti věnuje pozornost i oblasti dopravní výchovy a vytvořila výše uvedený projekt, na kterém s ní spolupracuje mnoho dalších subjektů, jako jsou bezpečnostní složky, další organizace působící v oblasti dopravní výchovy, média i automobilky.

Samotný projekt Ty to zvládneš představuje příběhy z vybraných dopravních nehod, konfrontuje diváka s realitou i za pomoci autentických záběrů z míst dopravních nehod. Dále projekt informuje o správném postupu během poskytování první pomoci při dopravní nehodě a snaží se návodnými videoklipy, na kterých se podílejí i známí herci, vzdělávat širokou

veřejnost. Svým pojetím je vhodný zejména pro dospělé a mládež, kterým má i s ohledem na svůj název dodat určitou míru sebedůvěry a jistoty pro zvládání krizových situací, s nimiž se mohou v silničním provozu setkat (tytozvladnes.cz, 2022).

5.5. Projekt „Bezpečné cesty“

Jedná se o projekt, lépe řečeno internetový portál, který spravuje společnost Simopt, s.r.o., jež je projekční společností s řadou technologických projektů v různých odvětvích. Jelikož svou činností společnost hodlá přinášet užitek pro společnost a konečné uživatele, zpracovali i portál Bezpečné cesty. Hlavním cílem portálu je usilovat o snížení nehodovosti a zejména minimalizaci vzniku tragických následků.

Projekt se věnuje dopravní bezpečnosti a sdílí jeho návštěvníkům rady a doporučení pro bezpečnou účast v silničním provozu a témata dopravní výchovy. Součástí portálu jsou i jednotlivé užitečné aplikace, jako je kalkulačka pro výpočet alkoholu, přehledová mapa o dopravním zpravodajství, online autoškola i instruktážní videa. Dále pak zde návštěvníci naleznou i technické informace k dopravním prostředkům, jejich konstrukci a jejich bezpečnostním systémům apod. (bezpecnecesty.cz, simopt.cz, 2022)

5.6. Projekt „Start Driving“

Projekt spravuje Asociace autoškol ČR ve spolupráci s dalšími partnery. Klade si za cíl poskytnout bezplatně kurzy jízd pro mladé začínající řidiče. Stejně tak usiluje i o posílení kompetencí rodičů těchto mladých řidičů, aby jim v jejich budoucím řidičském životě mohli být nablízku a poskytovat potřebnou blízkou podporu. V neposlední řadě se projekt rozšířil i do oblasti dalšího zdokonalování učitelů autoškol, aby dokázali ve své praxi těžit ze stále aktuálních dovedností a vědomostí.

Celý projekt je financován Fondem zábrany škod od České kanceláře pojistitelů, takže je pro konečné adresáty při splnění podmínek, jak již bylo uvedeno výše, bezplatný. Projektu rovněž vyjádřilo záštitu Ministerstvo dopravy a také Policie ČR (startdriving.cz, 2022).

6. Mladí řidiči v dopravě

Mladí řidiči jsou pro svůj věk specifickou kategorií řidičů, která je více ohrožená. S ohledem na téma bakalářské práce autor považuje za nutné věnovat kapitolu právě rizikovým faktorům mladých řidičů, které se negativně promítají do bezpečnosti silničního provozu a s tím i související nehodovostí s jejich účastí.

V této kapitole jsou níže uvedena nejzásadnější rizika a příčiny, jež mají za následek vznik nebezpečných situací v silničním provozu a často také dopravních nehod. Právě díky pojmenování těchto rizik a příčin může společnost usilovat o jejich následné ovlivňování ve smyslu snižování výskytu v silničním provozu.

Pro účely této práce je za mladého řidiče považován řidič ve věku **15–24 let**. V ustanovení § 83 zákona o silničním provozu jsou vymezeny kategorie řidičských oprávnění dle věku – od 15 let tedy lze získat řidičské oprávnění skupiny AM („malý motocykl či automobil od 15 let“), od 16 let skupinu A1 (motocykl do objemu motoru 125 ccm), od 17 let skupiny B1 a T (mj. traktor), od 18 let pak skupiny A2, B (osobní automobil), B + E, C1 (malý „nákladák“) a C1 + E. Ve věku 21 let je pak možné již držet řidičské oprávnění skupin C, C+E, D1 („malý“ autobus), D1 + E a od 24 let zbylé skupiny, tedy A („velká“ motorka, D („velký“ autobus), D + E a D1 + E. Co jednotlivé skupiny znamenají a jaké jsou možné kombinace pak blíže vysvětluje § 80a a § 81 téhož zákona. Nutno doplnit, že v § 83 zákona o silničním provozu se uvádí i výjimky pro dřívější udělení řidičského oprávnění za splnění zákonných podmínek. Jinými slovy, za určitých okolností může mladý řidič získat řidičské oprávnění i dříve, než standardně určuje zákon v základních ustanoveních, jež platí pro většinu řidičů.

Z výše uvedeného výčtu je patrné, že mladý řidič skutečně může řídit všechno, pro co se ve svém budoucím řidičském životě rozhodne. To však vytváří „dostatečný“ prostor pro vznik chyb. Níže jsou proto popsány nejčastější rizikové faktory, které mají za následek příčiny vzniku nebezpečných a rizikových situací v silničním provozu, případně dopravních nehod.

6.1. Rizikové faktory mladých řidičů v dopravě

Nezkušenost – právě nezkušenost je zřejmě tím nejvýznamnějším faktorem, který pod sebou skrývá jednotlivé „technické“ příčiny vzniku nebezpečných situací a dopravních nehod. Bohužel tento faktor nejde odbourat, jde spíše usilovat o jeho uvědomování si a následnou kontrolu sebeřizení jedince. Je totiž samozřejmé, že začínající řidič nemá potřebné zkušenosti, aby mohl suverénně obstát v současném silničním provozu.

Zásadní však je, aby si tohoto byl mladý řidič vědom a měl při svém cestování tuto skutečnost na paměti. Jinými slovy se od mladého řidiče očekává ještě vyšší míra opatrnosti, rozvážnosti a ohleduplnosti. To je samozřejmě dle vývojové psychologie ztíženo věkovými dispozicemi, protože právě jedinci v tomto věku ještě nejsou dostatečně vybouřeni a často mají tendence k riskování, předvádění se a překonávání hranic – nejhůře, když jsou se svými vrstevníky.

Cílem by však nemělo být mladého řidiče vyplašit již při prvním usednutí za volant, ale spíše být mu v jeho řídičském začátku oporou a umožnit mu učit se od zkušenějšího. Tuto roli by měl v ideálním případě po absolvování autoškoly plnit rodič.

Nedostatečná odpovědnost a porušování pravidel – jak již bylo nastíněno v předchozím odstavci, významným a zřejmě nejnebezpečnějším faktorem u řízení mladých je mnohdy absence pocitu odpovědnosti za vlastní činy a za druhé osoby. S tím souvisí i zvýšený předpoklad pro porušování pravidel silničního provozu počínaje nevěnování se řízení, nedodržováním dovolené rychlosti a konče riskantním způsobem předjíždění nebo jízdou pod vlivem návykových látek. Právě u mladých řidičů dochází s ohledem na tento faktor často k fatálním následkům, pokud dojde k dopravní nehodě. Častým jevem na našich silnicích jsou i dnes bohužel tzv. „diskotékové“ nehody, kdy ve vozidle cestuje mnohdy i nepovolený počet osob z noční zábavy, řidič je pod vlivem návykové látky, osádka není připoutána atd. V lepším případě dojde například jen k odhalení takového porušení pravidel v rámci kontrolní činnosti policie, kdy si mladý řidič následně vyslouží peněžní sankci a zákaz řízení.

Zhoršený technický stav vozidel – v neposlední řadě je vhodné zmínit i fakt, že spousta začínajících řidičů usedává z finančních důvodů do těch levnějších dopravních prostředků. To však s sebou nese mnohá úskalí, jako například zvýšenou pravděpodobnost výskytu nenadálé poruchy na vozidle a z toho plynoucí nutnost jejího řešení v „ostrém“ provozu, zastaralou konstrukci vozidla a zhoršené deformační zóny včetně absence současných bezpečnostních systémů apod. K tomuto se sluší říct, že pro mladého řidiče je vhodné vybrat takové vozidlo, u něhož lze dosáhnout rozumného kompromisu ve vztahu pořizovací cena, úroveň bezpečnosti a reálný technický stav.

6.2. Dopravní nehodovost mladých řidičů a její příčiny

O dopravních nehodách, které řeší Policie ČR, se současně vede i evidence dopravních nehod, k níž je rovněž oprávněna Policie ČR, a to na základě § 123 zákona o silničním provozu, který jí toto oprávnění přiznává. K tomu nutno podotknout, že ne každou dopravní nehodu řeší Policie ČR. Některé dopravní nehody totiž nepodléhají zákonné oznamovací povinnosti, a proto nejsou ani statisticky evidovány. O oznamovací povinnosti při dopravní nehodě hovoří zákon o silničním provozu v § 47 odst. 4 a 5.

Díky evidenci dopravních nehod se tak získávají cenné statistické údaje, které lze následně hojně využívat. Policie ČR je veřejně distribuuje k dalšímu užití, a to vlastní cestou ve formě ročenek nehodovosti, kdy se jedná o rozsáhlý statistický přehled o dopravních nehodách za uplynulý kalendářní rok zpětně. Současně své výstupy předává Centru dopravního výzkumu, v. v. i., který spravuje webový server nehody.cdv.cz.

Ve vzájemné spolupráci výše uvedených organizací včetně Ministerstva dopravy a BESIPU je na webu dostupný *online přehled*³ se zaměřením na statistiku dopravní nehodovosti mladých řidičů, tedy řidičů ve věku 15–24 let. V rámci tohoto přehledu je možné vyfiltrovat potřebná kritéria a získat tak ucelené statistické informace k dalšímu užití.

Pro účely této práce autor vybral několik výstupů jak z ročenky nehodovosti Policie ČR, tak z online přehledu nehodovosti mladých řidičů a připojil k nim komentář.

Přehled dopravních nehod za rok 2021 dle věku jejich viníka – výstup z ročenky nehodovosti Policie ČR za rok 2021 (na další straně).

Na příložené tabulce je vyobrazen celkový počet dopravních nehod v České republice v daném roce a dále pak jednotlivá věková rozmezí dle věku viníku těchto dopravních nehod.

³ Odkaz na *online přehled nehodovosti mladých řidičů* (CDV, MDČR, 2023), dostupný na uvedené webové adrese <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMGZiYmI1ZjMtODdjZS00YTQxLWE4NGEtMmRhMGQ1YTM0NjU4IiwidCI6IjFkMzMwNGUxLTI1NzUtNDUwMi1iMTBiLWI0YTI5MTI5MDQ0ZiIsImMiOiI9>.

Pro účely této práce je vhodné se ve výstupu z ročenky zaměřit jednak na věkové kategorie do 17 let, 18-20 let a 21-24 let. V první uvedené kategorii je počet viníků 248. Dále ve věku řidičů 18-20 let se jednalo o 3 337 dopravních nehod. Nejpočetnější zastoupení dopravních nehod čítala třetí uvedená kategorie ve věku 21-24 let o počtu 5 303. V součtu těchto třech kategorií se jedná o celkem **8 888** dopravních nehod, které zavinili právě mladí řidiči.

Co se týká staršího věkového zastoupení, překvapením může být, že například viníci ve věku 30-39 let zapříčinili 11 724 dopravních nehod, a o jednu kategorii starší řidiči ve věku 40-49 let dokonce 12 637 dopravních nehod, což je pro obě tyto věkové kategorie více než pro všechny tři shora uvedené věkové kategorie mladých řidičů v jejich součtu.

Obrázek 4: Výřez tabulky č. 17, ročenka nehodovosti Policie ČR za rok 2021 zdroj: Policie ČR, 2022, s. 61)

Sluší se však dodat, že každá z obou uvedených kategorií starších řidičů pokrývá rozptyl 9 let a přitom všechny tři kategorie pro mladé řidiče v souhrnu čítají stejný věkový interval.

PŘEHLED NEHOD PODLE VĚKU ŘIDIČE (VINÍKA) v %		ČR
Celkem zaviněno řidiči motorových vozidel		79 000
Nezjištěno		20 435
tj. %		25,87
do 17 let		248
tj. %		0,31
18-20 let		3 337
tj. %		4,22
21-24 let		5 303
tj. %		6,71
25-29 let		6 288
tj. %		7,96
30-39 let		11 724
tj. %		14,84
40-49 let		12 637
tj. %		16,00
50-59 let		9 242
tj. %		11,70
60-64 let		3 153
tj. %		3,99
65-69 let		2 406
tj. %		3,05
Nad 70 let		4 227
tj. %		5,35

Následující výstupy (grafy) jsou vybrány z online přehledu nehodovosti mladých řidičů (viz s. 42, včetně citace), přičemž uvedená data jsou za období roku 2022.

Vývoj dopravních nehod a jejich závažnosti – graf č. 1

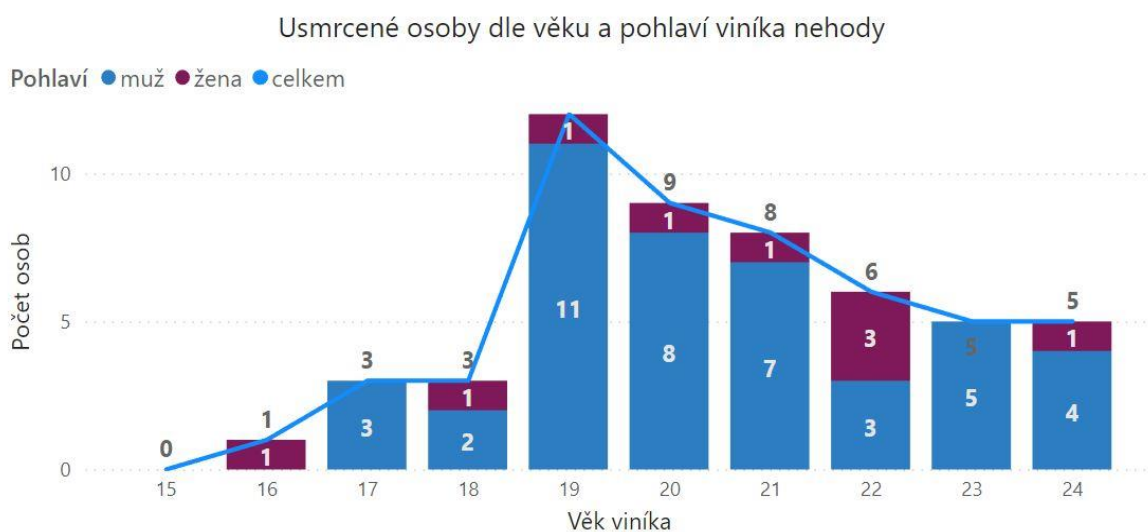


V horní části nad grafem je uvedený počet dopravních nehod, které zavinili mladí řidiči v roce 2022. Dále je zde uveden počet usmrcených, těžce zraněných a lehce zraněných osob. Poslední údaj je odhad způsobených ekonomických ztrát, které lze očekávat v důsledku vzniku a následků evidovaných dopravních nehod. Do těchto ztrát se řadí veškeré vzniklé škody na majetku, zdraví, výdajích na odškodnění, ztráty společenského uplatnění apod.

Pod těmito údaji je zobrazen graf s počty dopravních nehod a jejich závažností za období od roku 2011 do roku 2022 včetně. Velice pozitivní zprávou je stále klesající křivka jak počtu dopravních nehod, tak i jejich závažnosti, tedy počtu úmrtí.

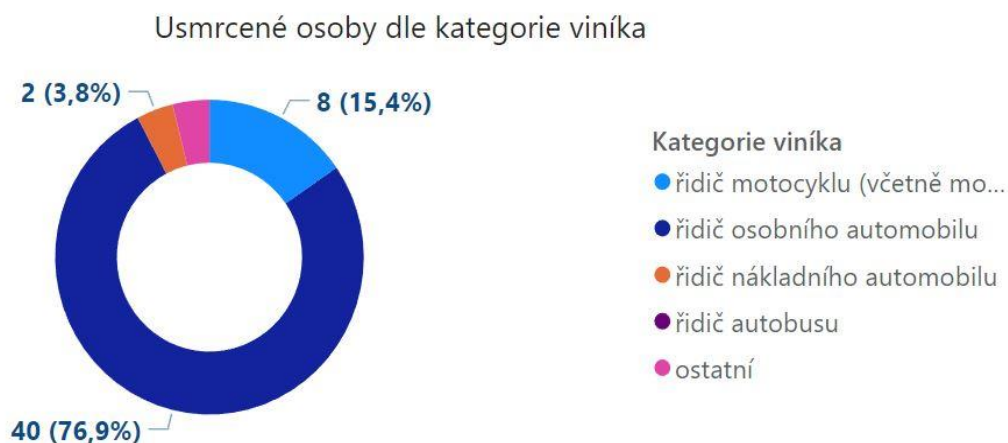
Rok 2022 byl tedy za dané období (2011-2022) historicky nejmírnějším rokem z hlediska nehodovosti mladých řidičů.

Věk viníka dopravní nehody s úmrtím – graf č. 2



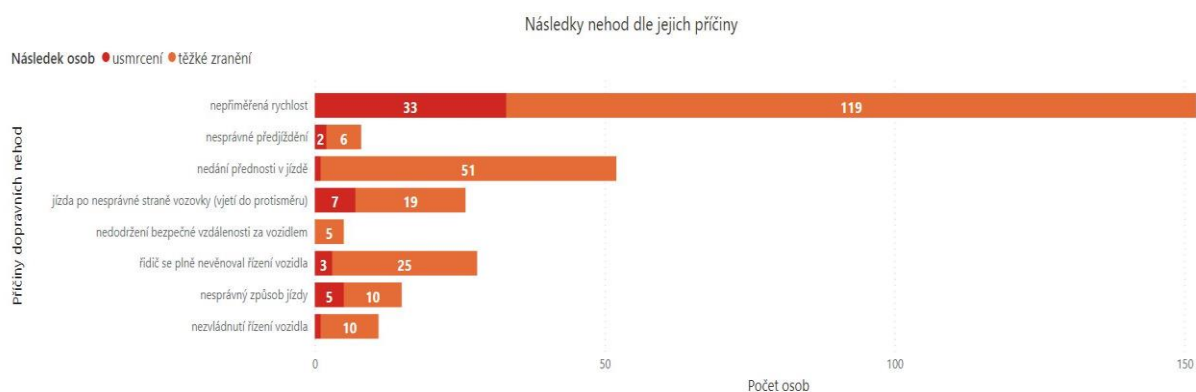
Na uvedeném grafu je vyobrazen počet usmrčených osob jako viníků dopravních nehod s rozdělením dle jejich věku za rok 2022. Nejpočetnější zastoupení usmrčených osob je ve věku 19 let, následně pak 20 a 21. Jedná se tedy o osoby, které mají zpravidla „čerstvé“ řidičské oprávnění skupiny B. Z hlediska pohlaví se jedná ve většině případů o muže, ženy umíraly v jednotkách ve třech výše uvedených věkových kategoriích.

Zvolený dopravní prostředek viníka dopravní nehody s úmrtím – graf č. 3



Výše uvedený graf zobrazuje a porovnává řidičské zastoupení dle zvoleného dopravního prostředku viníka dopravní nehody, u které došlo k jeho úmrtí. Většinové zastoupení měli řidiči osobních automobilů. Druhé místo pak náleželo řidičům motocyklů.

Přehled příčin dopravních nehod s úmrtím a těžkým zraněním – graf č. 4



Na přiloženém grafu jsou seřazeny dle počtu dopravní nehody s rozdělením podle jejich příčin. Nejčastější příčinou dopravní nehody, při které došlo k úmrtí či těžkým zraněním, byla **nepřiměřená rychlost**. Nepřiměřená rychlost je taková rychlost jízdy vozidla, která má za následek nezvládnutí řízení, respektive ztrátu kontroly nad řízením vozidla na pozemní komunikaci.

Další příčinou s vážnými následky byla jízda po nesprávné straně vozovky – **vjetí do protisměru**. Zde může hrát často roli mikro spánek, omyl apod.

Častou příčinou vzniku dopravních nehod mladých řidičů bylo dále **nedání přednosti v jízdě** či **nevěnování se plně řízení vozidla** (tedy nepozornost způsobená například manipulací nápojem, mobilním telefonem, rozptylování se členem posádky ve vozidle apod.)

Praktická část

Cíl práce:

- 1) Zjistit znalosti a dovednosti z oblasti dopravní výchovy u vybrané skupiny studentů SŠ.
- 2) Analyzovat největší rizika v oblasti dopravních kompetencí v této věkové kategorii.
- 3) Navrhnout a realizovat volnočasový program s cílem posílit znalosti a kompetence v oblasti dopravní gramotnosti u vybraných studentů SŠ.

Metodologie: pozorování, rozhovory, anketa, dotazník

7. Přípravná část

7.1. Dotazník

Dotazník měl získat potřebná data o současných postojích respondentů a jejich zkušenostech v oblasti dopravní gramotnosti. Dále byl nástrojem pro analýzu největších rizik v oblasti dopravních kompetencí ve vzorku respondentů, z něhož autor práce následně vycházel při návrhu a realizaci volnočasového programu.

7.1.1. Struktura

Dotazník byl vytvořen se základními průřezovými otázkami, na které odpovídali všichni zúčastnění respondenti. Další otázky byly dostupné k zodpovězení až podle způsobu, jakým respondenti odpovídali na samotné otázky v dotazníku. Docházelo tak k individuálnímu větvení otázek podle toho, zdali konkrétní respondent například již vlastní řidičský průkaz, či nikoliv apod. Podle způsobu odpovědí tak docházelo ke generování otázek, a to v rozsahu 14 – 26 otázek. Otázky v dotazníku byly uzavřené, polouzavřené a otevřené pro volné zodpovězení. Cílem této struktury bylo získání individuálního obrazu o vnímání dopravní problematiky z pohledu respondentů.

7.1.2. Průzkumný soubor

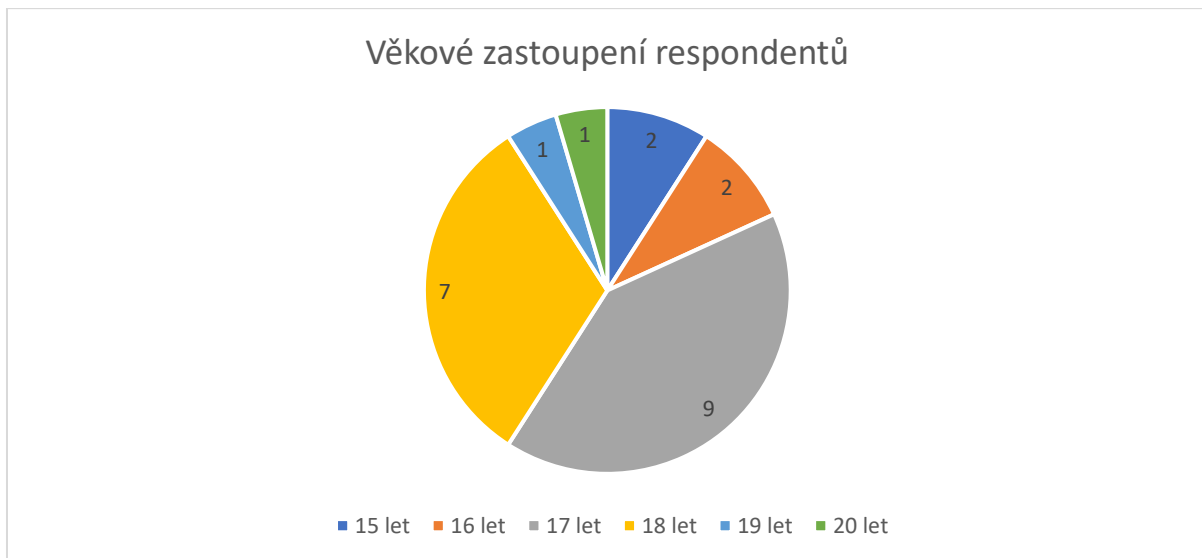
Průzkumným souborem se myslí vzorek respondentů, kteří se podíleli na vyplnění zadaného dotazníku. Průzkumný soubor čítal celkem 22 respondentů ve věku 15 – 20 let, z toho 9 žen a 13 mužů. Jedná se o studenty středních škol a středních odborných učilišť ze spádových škol v okrese Česká Lípa, kteří využívají Domov mládeže v České Lípě (školské zařízení Střední průmyslové školy v České Lípě).

7.1.3. Distribuce

Dotazník byl sestaven v online prostředí Microsoft Forms, přičemž každý respondent obdržel odkaz k jeho vyplnění zasláným e-mailem, včetně průvodního dopisu. Termín pro vyplnění byl určen na 7 dní od přijetí e-mailu a všichni přihlášení účastníci jej řádně a včas vyplnili.

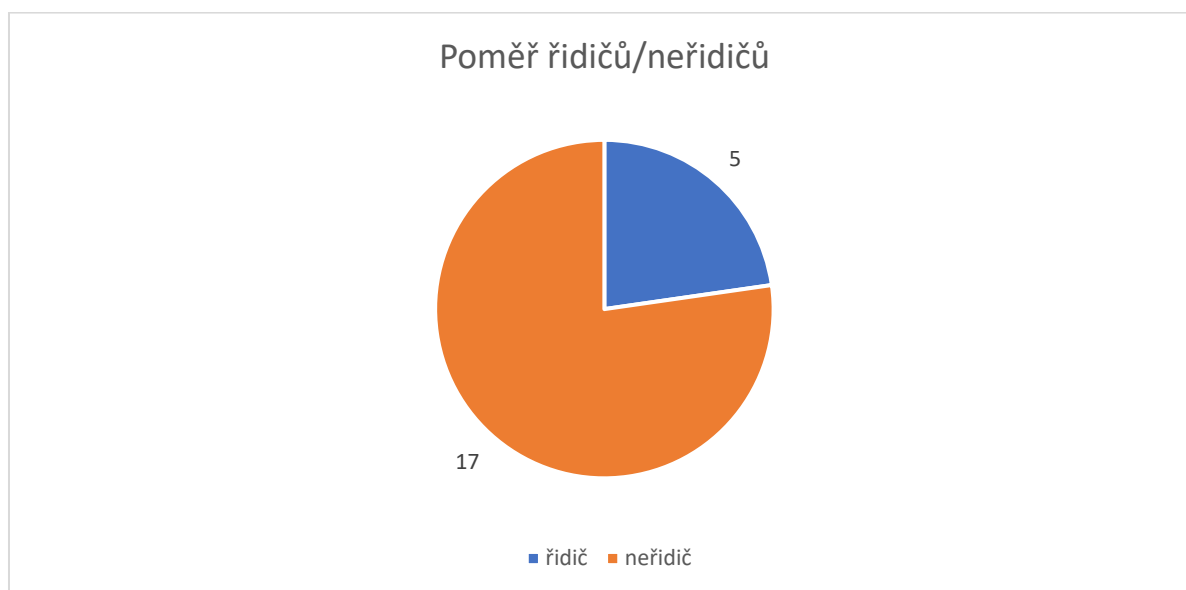
7.1.4. Vyhodnocení dotazníku – výběr hlavních zjištění

Graf č. 5 – věkové zastoupení respondentů



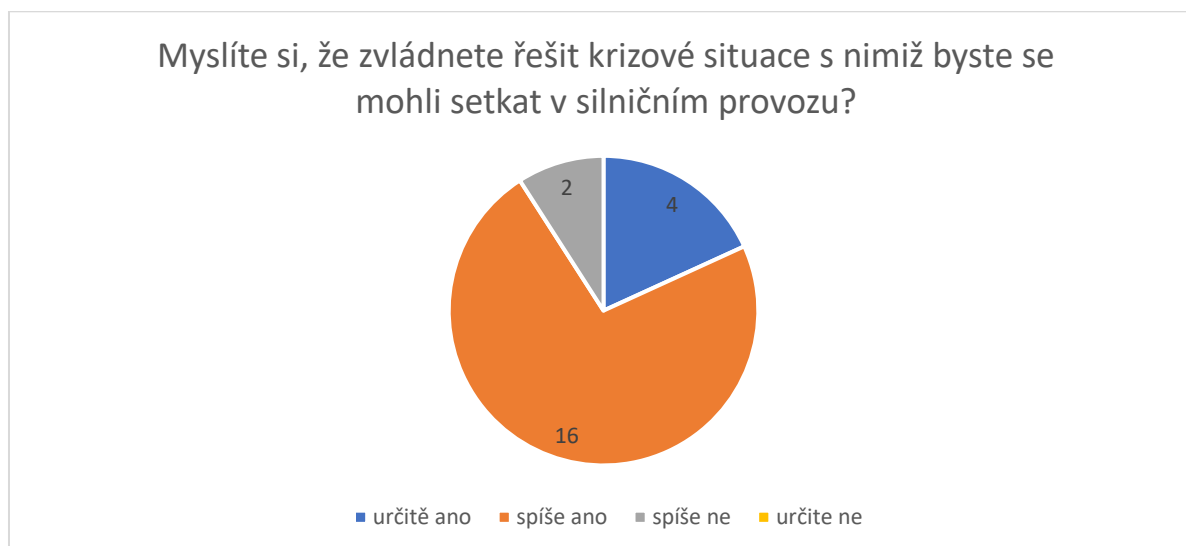
Na výše uvedeném grafu je znázorněno věkové zastoupení celého vzorku respondentů. Největší zastoupení respondentů bylo ve věku 17 let, kdy ti tvořili celkem 41 % podílu vzorku. Následovali respondenti ve věku 18 let v zastoupení 32 %. Věk 15 a 16 let byl tvořen vždy po dvou zástupcích, tedy 9 % a 9 %; následně pak ještě byli zastoupeni starší jedinci ve věku 19 a 20 let, vždy po jednom, tedy 4,5 % a 4,5 %. Podstatným faktem je, že převážná část ze vzorku respondentů byla ve věku brzy budoucích či čerstvých řidičů – držitelů řidičských průkazů skupiny B.

Graf č. 6 – poměr řidičů/neřidičů



Graf č. 6 zobrazuje podíl a poměr zastoupení respondentů z hlediska jejich řidičské role. Celých 77 % respondentů bylo v době dotazníku ještě neřidiči, tj. nedisponovali žádným řidičským oprávněním. Řidičů bylo 23 %, tedy těch, kteří již absolvovali autoškolu a jsou platnými držiteli řidičského průkazu.

Graf č. 7 – řešení krizových situací



Na 7. grafu je zobrazena odpověď na otázku, zdali si respondenti myslí, že zvládnou řešit krizové situace, s nimiž by se mohli setkat v silničním provozu. Otázka cílila na uvědomění si respondenta, zdali subjektivně vnímá určitou míru potřebné připravenosti na nenadálou krizovou situaci v silničním provozu. Pozitivním výsledkem je, že 73 % respondentů uvedlo

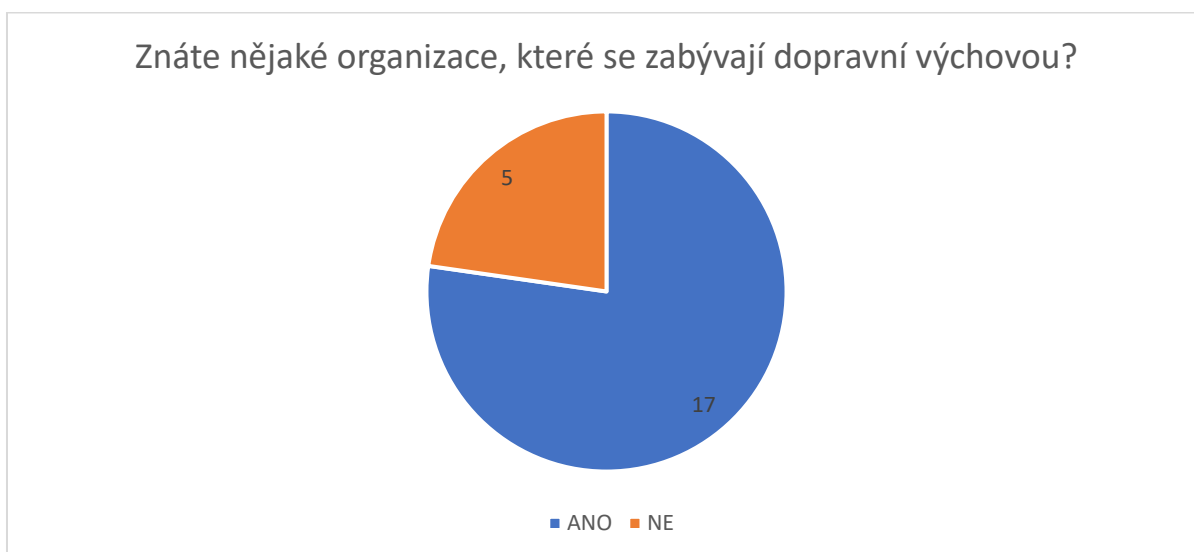
jako svou odpověď „spíše ano“. K tomu dalších 18 % respondentů si bylo ještě více jistých, ti uvedli odpověď „určitě ano“. Pouze dva zástupci vzorku odpověděli „spíše ne“, tedy procentuálně pouhých 9 % respondentů si nebylo příliš jisto, že by dokázali v krizové situaci obstát.

Graf č. 8 – absolvování dopravní výchovy



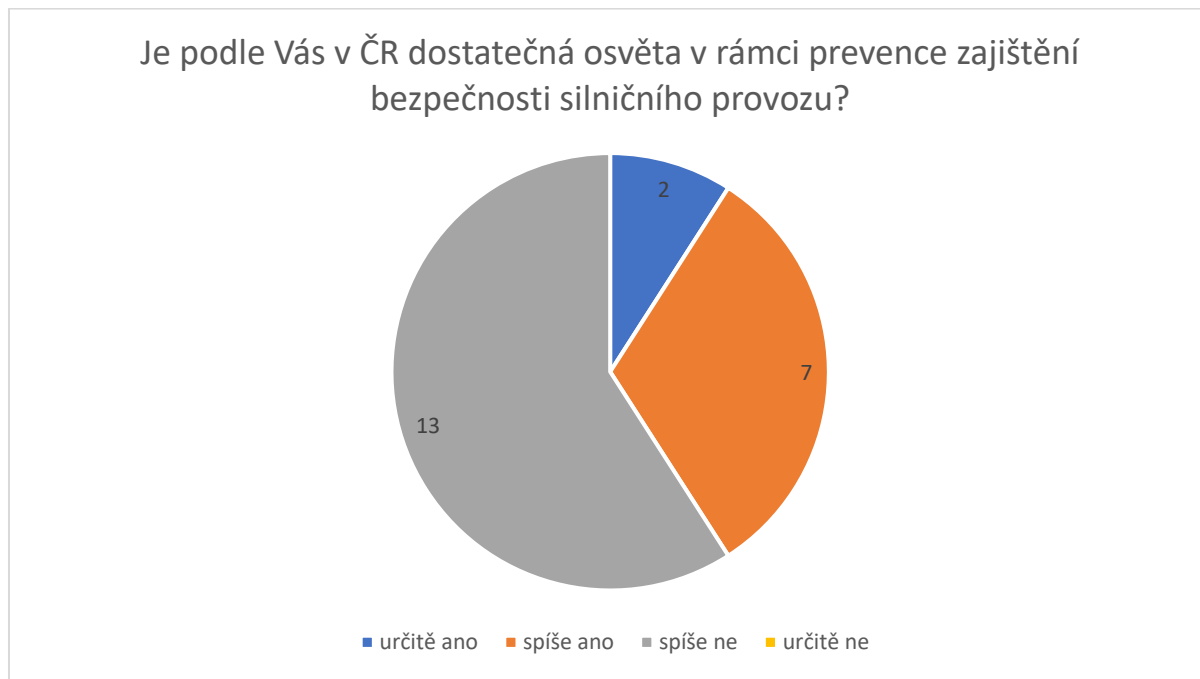
Osmý graf znázorňuje odpověď respondentů na otázku, zdali někdy absolvovali dopravní výchovu. Výsledkem je, že 73 % zástupců vzorku ji někdy absolvovalo. Zbývajících 27 % uvedlo, že dopravní výchovu neabsolvovali, což může být z určitého pohledu i znepokojující informací.

Graf č. 9 – znalost organizací dopravní výchovy



Na výše uvedeném grafu se otázkou zamýšlely organizace jako např. BESIP, Tým silniční bezpečnosti apod. Respondenti je nemuseli jmenovat, pouze stačilo sdělit informaci, jestli nějaké organizace vůbec znají. Celých 77 % uvedlo, že „ano“. Zbýlých 23 % uvedlo, že ne.

Graf č. 10 – osvěta v ČR



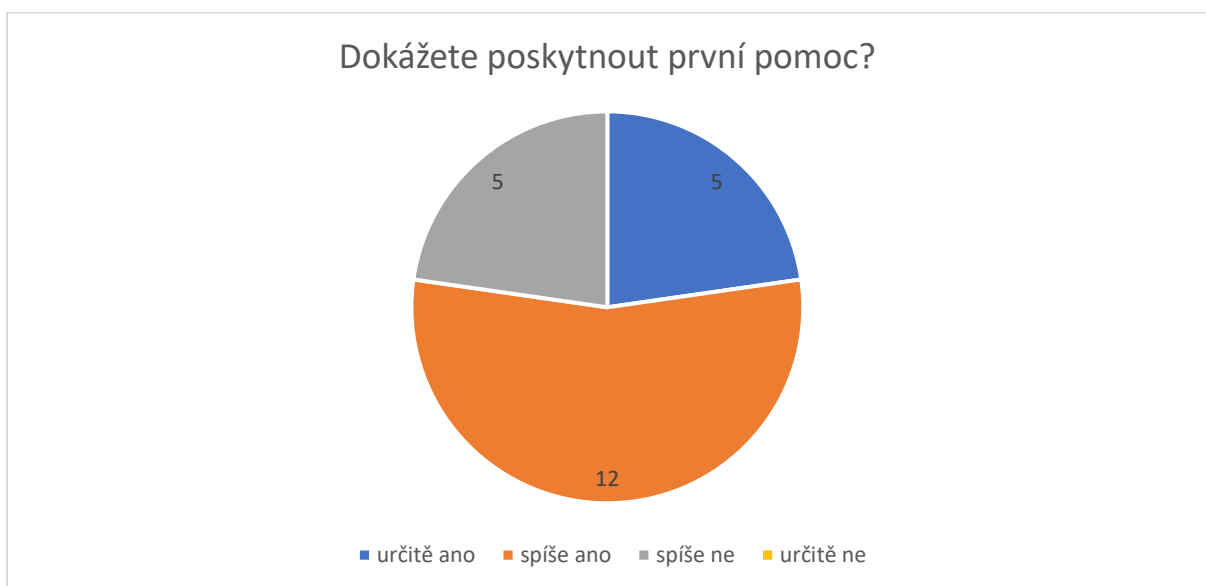
V celkovém pořadí 10. graf přináší odpověď na otázku, zda je podle názoru respondentů v ČR dostatečná osvěta v rámci prevence zajištění bezpečnosti silničního provozu. Autor této práce je názoru, že tomu tak spíše není. Shodně s autorským předpokladem bylo toho názoru 59 % respondentů. 32 % zástupců vzorku pak uvedlo, že „spíše ano“ a 9 % zbylých, že „určitě ano“.

Graf č. 11 – jak se zachovat při dopravní nehodě



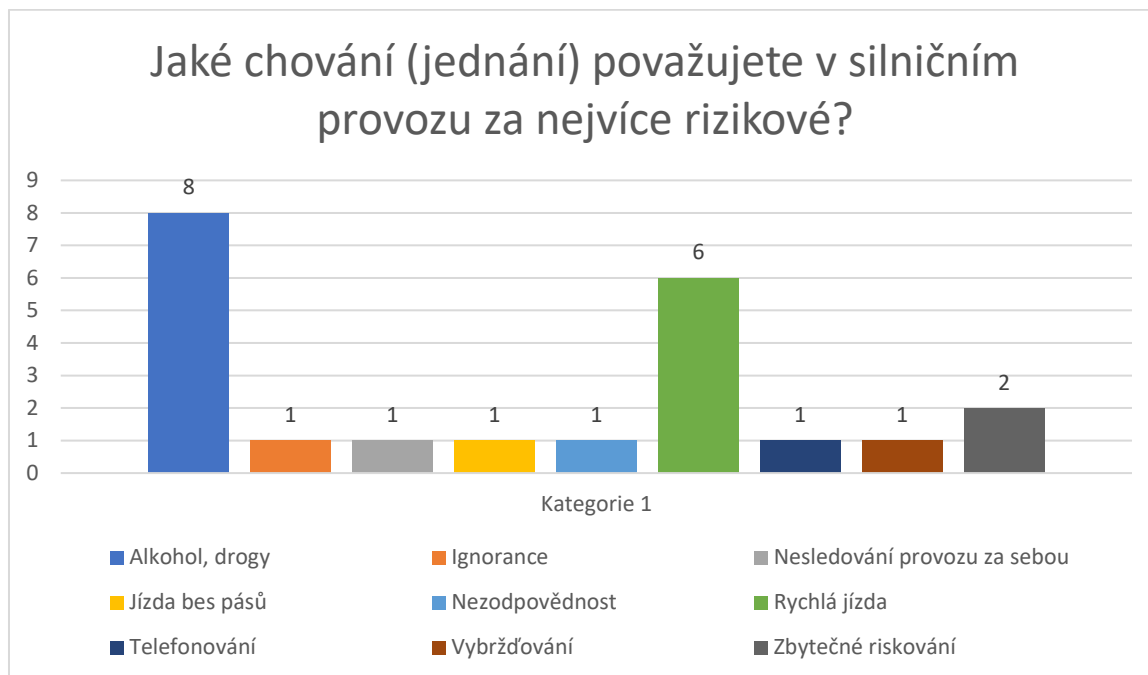
Významnou otázku z provedeného dotazníku skrývá graf č. 11, kdy byli respondenti dotazováni na to, jestli vědí, jak se zachovat při dopravní nehodě. Z pohledu bezpečnosti silničního provozu a následného poskytnutí potřebné první pomoci v případě dopravní nehody je tato otázka klíčová z hlediska připravenosti respondentů. Pozitivní zprávou tak je, že 73 % z nich uvedlo „spíše ano“. Navíc 18 % uvedlo dokonce, že „určitě ano“. Jen 9 % ze vzorku uvedlo „spíše ne“. Naštěstí nikdo neuvedl „určitě ne“.

Graf č. 12 – poskytnutí první pomoci



Na předchozí otázku navazuje i výsledek grafu č. 12, který prezentuje výpovědi respondentů o tom, zdali dokáží poskytnout první pomoc. Celých 55 % z nich uvedlo, že „spíše ano“. K tomu 23 % „určitě ano“. Zbýlých 23 % uvedlo, že „spíše ne“. Opět nikdo z respondentů nevedl, že „určitě ne“.

Graf č. 13 – nejvíce rizikové chování



Závěrečný graf v této kapitole zobrazuje jednotlivé druhy chování (jednání), které samotní respondenti vyjmenovali a označili v silničním provozu jako nejvíce rizikové. Největší zastoupení (36,36 %) tvořil výrok respondentů „alkohol, drogy“. Následovala „rychlá jízda“ v procentuálním zastoupení 27,27 %. Jako další dílčí chování respondenti uvedli „jízda bez pásů, telefonování, ignorance, nezodpovědnost, vybrždování, nesledování provozu za sebou, zbytečné riskování“.

7.2. Rozhovory

Rozhovor byl zvolen jako metoda, která má přinést osobitější a autentický pohled – výpověď vybraných respondentů nad rámec dotazníku.

7.2.1. Struktura

Rozhovor uspořádáním otázek vycházel z dotazníku, byl však podrobnější z hlediska požadavku na odpovědi. Stále byl plně strukturovaný a užity byly dvě verze. První verze dopadala svými otázkami na respondenty, kteří nedisponují řidičským oprávněním, a čítala 12 otázek. Druhá verze pak byla zhotovena pro respondenty, kteří řidičským oprávněním disponují, přičemž měla 16 otázek. Pro každou verzi pak byl respondentem zástupce z řad obou pohlaví.

7.2.2. Průzkumný soubor

Průzkumným souborem pro realizaci dané metody byli 4 vybraní zástupci (dobrovolníci) z předchozí skupiny respondentů, jež se přihlásili ke spolupráci na celkové praktické části této práce. Respondent č. 1 byla žena bez ŘP. Respondent č. 2 byl muž bez ŘP. Respondent č. 3 byla žena s ŘP a respondent č. 4 byl muž s ŘP.

7.2.3. Prostředí

Rozhovor byl proveden se všemi 4 respondenty dne 13. 10. 2022. Rozhovor probíhal v určené místnosti s potřebným klidem – v klubovně v prostorách Domova mládeže v České Lípě. Každý z respondentů byl dotazován zvlášť s časovou dotací 30 minut. Před započítáním této metody byli všichni respondenti poučeni o průběhu rozhovoru a jeho účelu. Všichni respondenti vyjádřili souhlas s nahráváním rozhovoru na zvukové záznamové zařízení z důvodu následného přepisu.

7.2.4. Vyhodnocení rozhovorů – výběr hlavních zjištění

Respondent č. 1 – žena, věk 18 let, bez ŘP

Otázka č. 2:

Doposud nejste držitelem řidičského oprávnění, hodláte si obstarat řidičské oprávnění?

Pokud ANO, jaké skupiny ŘO byste chtěla získat? Proč – za jakým účelem byste chtěl mít ŘO?

Pokud NE, proč nechcete získat řidičské oprávnění?

Odpověď na otázku č. 2:

„Ano, chci si dělat příští rok na jaře řidičák na motorku. Na tom bych chtěla začít a auto třeba až tak za 5 let, až se vyjezdím. Zatím si totiž na auto nevěřím, jelikož je to podle mě velká zodpovědnost vůči druhým. Na motorce samozřejmě taky, ale když se něco stane, tak spíše mně, než abych měla třeba ublížit někomu dalšímu ve svém autě. Cítím to tak, že se s tím nejdřív musím sama srovnat a cítit se připravena.“

Otázka č. 7:

Je podle Vás v ČR dostatečná osvěta v rámci prevence zajištění bezpečnosti silničního provozu?

Pokud NE, jaká oblast by se podle Vás měla změnit/zlepšit a proč? Čemu by měla být upírána větší pozornost?

Odpověď na otázku č. 7:

„Podle mě není, já bych dopravní výchovu zavedla jako povinný předmět na základních školách, alespoň na jednu hodinu týdně. Asi spíš na druhém stupni, tam už jsou děti větší a často se pohybují už všude sami bez rodičů. Pak určitě bych zařadila i na střední školy nějakou dopravní výchovu, asi ne povinně, ale alespoň nějak dobrovolně, protože je to podle mě potřeba. Nebo alespoň nějaké přednášky či programy.“

Otázka č. 10:

Myslíte si, že je na českých silnicích bezpečno?

Pokud ANO, tak čím je to podle Vás dáno?

Pokud NE, jaké jsou podle Vás možné příčiny?

Odpověď na otázku č. 10:

„Moc ne. Často mi vadí, že ti řidiči jsou agresivní. Třeba často mladý kluci, co se chtějí předvést, tak jezdí s prominutím jako prasata a může z toho být jakákoliv nehoda, ať už smrt'ák nebo zranění, které nás dostane do nemocnice a tak. Podle mě je tedy nebezpečná jak velká rychlost, tak ale i ta pomalá, protože to zas podněcuje ostatní řidiče, aby předjížděli apod.“

Otázka č. 11:

Víte, jaký právní předpis upravuje pravidla silničního provozu?

Odpověď na otázku č. 11:

„To vůbec nevím.“

Otázka č. 12:

Víte, jakou frekvencí musíte stlačovat hrudník dospělého při nepřímé srdeční masáži a do jaké hloubky? (pozn. 100-120 stlačení za minutu, přibližně 5 cm)

Odpověď na otázku č. 12:

„Asi tak 2x za vteřinu, takže asi 120 stlačení za minutu bych řekla a hloubku asi 3 cm?“

Respondent č. 2 – muž, věk 18 let, bez ŘP

Otázka č. 2:

Doposud nejste držitelem řidičského oprávnění, hodláte si obstarat řidičské oprávnění?

Pokud ANO, jaké skupiny ŘO byste chtěla získat? Proč – za jakým účelem byste chtěl mít ŘO?

Pokud NE, proč nechcete získat řidičské oprávnění?

Odpověď na otázku č. 2:

„Řidičák bych chtěl určitě na osobák, ale i třeba na kamion, abych měl větší uplatnění v případě hledání práce, a na taky motorku. Jinak hlavní důvod k řízení auta je ten, abych se měl možnost mít dostávat všude a taky, protože mám rád auta, tak abych na uzavřených cestách mohl blbnout.“

Otázka č. 7:

Je podle Vás v ČR dostatečná osvěta v rámci prevence zajištění bezpečnosti silničního provozu?

Pokud NE, jaká oblast by se podle Vás měla změnit/zlepšit a proč? Čemu by měla být upírána větší pozornost?

Odpověď na otázku č. 7:

„Podle mě není, já bych chtěl, aby alespoň v rámci základních škol to bylo více rozšířené, protože si nemyslím, že to tak mají všechny základní školy. Protože když jsem se bavil se známými, tak mi říkali, že třeba oni ani nikdy nikde nebyli.“

Otázka č. 10:

Myslíte si, že je na českých silnicích bezpečno?

Pokud ANO, tak čím je to podle Vás dáno?

Pokud NE, jaké jsou podle Vás možné příčiny?

Odpověď na otázku č. 10:

„Myslím si, že není. U nás, kde bydlím, tak je křižovatka, kde jsou nehody i třeba 2x do týdne. Přijde mi, že řidiči nedávají moc pozor, kde kdo další jede a jsou pak zbytečné nehody.“

Otázka č. 11:

Víte, jaký právní předpis upravuje pravidla silničního provozu?

Odpověď na otázku č. 11:

„To netuším.“

Otázka č. 12:

Víte, jakou frekvencí musíte stlačovat hrudník dospělého při nepřímé srdeční masáži a do jaké hloubky? (pozn. 100-120 stlačení za minutu, přibližně 5 cm)

Odpověď na otázku č. 12:

„Ano, vím, že je to tempo písničky Stayin' Alive, ale nevím, kolik to je v přepočtu na stlačení za minutu. Hloubka stlačení u dospělého asi 3 cm?“

Respondent č. 3 – žena, věk 18 let, s ŘP – ŘO sk. B (3 měsíce)

Otázka č. 4:

Za jakým účelem jste si obstarala ŘO?

Odpověď na otázku č. 4:

„Řidičák jsem si udělala, protože jsem chtěla být závislá sama na sobě, jelikož dojíždím na intr a ta cesta zabírá dost času. Cesta autem je tedy pro mě časově lepší. Navíc od mala se pohybuji mezi auty, takže to byla jasná volba mít řidičák hned k 18. narozeninám.

Otázka č. 5:

Jaký by podle Vás měl být každý řidič?

Jaké charakterové vlastnosti by podle Vás měl mít (a proč)? Jaké naopak ne (a proč)?

Odpověď na otázku č. 5:

„Určitě by měl být ohleduplný a měl by se snažit řešit věci v klidu, protože když se pak něco semele a na někoho by se vyvíjel tlak, tak se vše akorát ještě zhorší. Takže bych očekávala, že správný řidič bude trpělivý. Neměl by být nervózní. Já jsem celkem nervák, takže si uvědomuji, že to není úplně ideální. Taky by neměl být agresivní, to je za mě velký problém.“

Otázka č. 6:

Zažila jste již nějakou krizovou – nebezpečnou situaci v silničním provozu (dopravní nehoda, technická závada, zdravotní indispozice, agresivní chování jiného účastníka silničního provozu atd.)? Pokud ANO, jakou? Co se tam dělo a jak jste to řešila?

Odpověď na otázku č. 6:

„Účastnila jsem se nehody, když jsme jeli do Liberce. Byla jsem spolujezdec. Zrovna hodně přšelo a řidič dostal smyk, kdy poté jsme se svezli po svodidlech a skončili s autem na krajnici vpravo. Po nehodě jsme vystoupili z auta a označili místo nehody, pak jsme zavolali policii. Naštěstí do nás nikdo další přitom nenarazil. Příčinou byla podle mě větší rychlost v místě, kde jsme jeli. K tomu se pak přidalo to, že řidič šlápl silně na brzdu a pak už byl právě ten smyk a nehoda.“

Otázka č. 7:

Myslíte si, že Vás autoškola dostatečně připravila na Vaši řídičskou účast v rámci silničního provozu?

Pokud NE, co Vám tam chybělo? V čem jste spatřoval nedostatky? Co by se mělo podle Vás v rámci výuky autoškoly zlepšit?

Odpověď na otázku č. 7:

„Já mohu říct, že jsem měla dobrého učitele autoškoly, protože se mnou nejezdil jen kolem našeho města, ale vzal mě často i dál, třeba do Liberce, takže jsem si mohla vyzkoušet různé druhy provozu, což podle mě není běžné v jiných autoškolách. Je mi ale jasné, že žádná autoškola nedokáže nikoho připravit tak, aby byl jako úplný řidič hned od začátku.“

Otázka č. 14:

Myslíte si, že je na českých silnicích bezpečno?

Pokud ANO, tak čím je to podle Vás dáno?

Pokud NE, jaké jsou podle Vás možné příčiny?

Odpověď na otázku č. 14:

„Myslím si, že na českých silnicích není bezpečno. Podle mě je hodně lidí, kteří nedodrží rychlost a jsou tak dost nezodpovědní. Když pak vidím v televizi ty různé nehody, tak to nechápu. Raději bych přijela o 10 minut déle, než abych měla na svědomí něčí lidský život.“

Otázka č. 15:

Víte, jaký právní předpis upravuje pravidla silničního provozu?

Odpověď na otázku č. 15:

„Ne, to nevím.“

Otázka č. 16:

Víte, jakou frekvencí musíte stlačovat hrudník dospělého při nepřímé srdeční masáži a do jaké hloubky? (pozn. 100-120 stlačení za minutu, přibližně 5 cm)

Odpověď na otázku č. 16:

„Vím, že to bylo v testech na autoškolou. Tuším kolem 100 stlačení za minutu. Hloubku kolem 6 cm.“

Respondent č. 4 –muž, věk 18 let, s ŘP – ŘO sk. A1 (2 roky), dodělává sk. B

Otázka č. 4:

Za jakým účelem jste si obstaral ŘO?

Odpověď na otázku č. 4:

„Chtěl jsem jezdit, jelikož všichni moji kamarádi už řidičáky na motorku mají, tak jsem chtěl taky jezdit s nimi. Navíc mi to dost pomáhá, protože mám dost kroužků a do té doby mě museli vozit rodiče, teď mohu již sám, když mám motorku – alespoň tedy když je dobré počasí. Řidičák na osobní vozidlo chci mít také, protože mi to dá zase více možností.“

Otázka č. 5:

Jaký by podle Vás měl být každý řidič?

Jaké charakterové vlastnosti by podle Vás měl mít (a proč)? Jaké naopak ne (a proč)?

Odpověď na otázku č. 5:

„Určitě by měl být klidnější – ne jako můj otec, který se naštvě u každé věci. Očekával bych, aby každý řidič měl respekt vůči druhým, aby se řidiči respektovali navzájem. Neměl by být agresivní a dále také nervózní – to jsem často já, protože když se na mě někdo „lepší“, tak pak mě to nutí zrychlovat a neřídí se mi kvůli tomu dobře.“

Otázka č. 6:

Zažil jste již nějakou krizovou – nebezpečnou situaci v silničním provozu (dopravní nehoda, technická závada, zdravotní indispozice, agresivní chování jiného účastníka silničního provozu atd.)? Pokud ANO, jakou? Co se tam dělo a jak jste to řešil?

Odpověď na otázku č. 6:

„Už jsem naboural s motorkou, když jsme jeli s kamarádem na skútru. Já se nahnul, on trochu víc a spadli jsme. To byla moje první nehoda. Sice se nám nic nestalo, ale i tak to byl nepříjemný zážitek. S nikým jsme nic neřešili, sami jsme se zvedli, oklepali a jeli zase dál. Motorce se téměř nic nestalo.“

Otázka č. 7:

Myslíte si, že Vás autoškola dostatečně připravila na Vaši řidičskou účast v rámci silničního provozu?

Pokud NE, co Vám tam chybělo? V čem jste spatřoval nedostatky? Co by se mělo podle Vás v rámci výuky autoškoly zlepšit?

Odpověď na otázku č. 7:

„Já jsem dělal autoškolu v době COVIDu, navíc můj děda je bývalý instruktor v autoškole a domluvil mi autoškolu u známého. Tam jsem absolvoval 2 hodiny teorie, 6 hodin na cvičišti a 1 hodinu na silnici. Zbytek jsem ladil s dědou, ale jak jsem na intru, tak jsme jezdili jen přes víkendy, a to děda taky neměl tolik času, takže jsem zas tolik toho neodjezdil. Určitě ta příprava nestačila na zkoušky, protože testy i jízdy jsem dal až na třetí pokus. Ted', když dělám řidičák na osobák, tak zde je jiný přístup, protože to je autoškola v rámci mojí školy a zde nečekají, že něco umím, a tak se učím vše od začátku. Za sebe bych v rámci výuky autoškoly určitě chtěl, aby se zlepšila výuka dopravních značek. Je jich na mě moc a mám v tom stále zmatek.“

Otázka č. 14:

Myslíte si, že je na českých silnicích bezpečno?

Pokud ANO, tak čím je to podle Vás dáno?

Pokud NE, jaké jsou podle Vás možné příčiny?

Odpověď na otázku č. 14:

„Někdy ano, ale většinu času, hlavně, když se pohybuji mezi svými vrstevníky, tak vím, že často hazardují. Radši jedeme namačkaní v 10 lidech v autě, abychom jeli jednu cestu, než abychom museli jet na dvakrát. Jednou se nám tohle i stalo, že nás takhle stavěli policajti, ale nakonec nás pustili pryč a jen nad tím mávli rukou a řekli, ať jedeme pryč. Já si to riziko uvědomuji, ale radši pojedu s nimi, než abych pak šel někde pěšky z párty a navíc poslouchal kecy ostatních, abych nebyl blbej a tak.“

Otázka č. 15:

Víte, jaký právní předpis upravuje pravidla silničního provozu?

Odpověď na otázku č. 15:

„Ne, to vůbec nevím.“

Otázka č. 16:

Víte, jakou frekvencí musíte stlačovat hrudník dospělého při nepřímé srdeční masáži a do jaké hloubky? *(pozn. 100-120 stlačení za minutu, přibližně 5 cm)*

Odpověď na otázku č. 16:

„Ano, frekvence 100–120 za minutu a hloubka kolem 5 cm. Já jsem vodní záchranář, tak tohle znám.“

7.3. Výsledky přípravné části

7.3.1. Závěrečné shrnutí dotazníku

Díky provedenému dotazníkovému šetření bylo zjištěno, že větší část respondentů doposud nedisponuje řidičským oprávněním. Následné absolvování volnočasového programu by tedy pro ně mohlo být přínosem z hlediska dosavadních dopravních zkušeností. Stejně tak pro menší část ze skupiny, kteří řidičským oprávněním již disponují, může být takový program vhodným opakováním a případně rozšířením již získaných dopravních kompetencí.

Dotazník prokázal, že drtivá část respondentů si myslí, že by zvládla řešit krizové situace, s nimiž by se mohli sami setkat v silničním provozu. Dále bylo zjištěno, že téměř ¾ respondentů v minulosti absolvovalo dopravní výchovu, tedy lze předpokládat, že již ovládají základní návyky potřebné pro účast v silničním provozu. Zbylým následně účast na realizaci volnočasového programu může být o to větším přínosem s ohledem na skutečnost, že se s dopravní výchovou dle jejich vyjádření doposud nesetkali. Příznivé je i zjištění, že více než ¾ respondentů zná a bylo schopno i případně vyjmenovat organizace, které se zabývají dopravní výchovou.

Respondenti uvedli ve více než polovině případů, že podle nich v ČR spíše není zajištěna dostatečná osvěta v rámci prevence bezpečnosti silničního provozu. Velice pozitivním zjištěním pak je, že drtivý podíl respondentů uvedl, že spíše vědí, jak se zachovat při dopravní nehodě a někteří dokonce toto vědí určitě. To dokládá přinejmenším odhodlanost z řad respondentů v případě dopravní nehody aktivně konat a usilovat o řešení následků dopravní nehody. S tím souvisí i následující fakt, že více než polovina respondentů uvedla, že první pomoc spíše dokáže poskytnout.

Závěrem je nutno zmínit hlavní rizika, respektive chování – jednání, které jako nejzávažnější označují sami respondenti – těmi nejčastěji jmenovanými zástupci jsou **alkohol, drogy a rychlá jízda**.

7.3.2. Závěrečné shrnutí rozhovorů

Prvotním zjištěním z provedených rozhovorů s respondenty je, že řidičský průkaz si chtějí zařídit, či ho již mají hlavně z důvodu jeho praktičnosti. Uvědomují si, že jim jeho držení dokáže ulehčit každodenní cestování, přinést určitou míru samostatnosti, dále pak dle jejich slov může být řízení zdrojem příležitostné zábavy či koníčkem a dále jim dokáže otevřít cestu k možnosti profesního uplatnění v podobě profesionálního řízení.

Vzorem pro konečné rozhodování o tom, zdali si zařídí řidičské oprávnění, jsou často jejich vrstevníci, kteří jím již disponují.

Respondenti se dále shodli na tom, že dopravní výchova by měla být posílena minimálně alespoň v rámci základního vzdělávání, případně i v rámci vzdělávání na středních školách, a to alespoň v rámci dobrovolné účasti, ze strany respondentů jsou tedy v této oblasti vnímány určité rezervy. Všichni respondenti shodně uvedli, že dle nich není na českých silnicích bezpečno. Dle jejich vyjádření jsou řidiči často agresivní, nepozorní, nezodpovědní, často hazardují a zvláště mladí se rádi předvádějí. Respondenti – řidiči uvedli, že správný řidič by podle nich měl být ohleduplný a trpělivý, mít respekt vůči druhým. Naopak by dle nich řidič neměl být nervózní a agresivní.

Oba z respondentů – řidičů již za dobu svého řízení byli účastni při dopravní nehodě, takže si jsou vědomi skutečných rizik a případných následků, které museli posléze řešit. Jejich připravenost pro řízení v rámci absolvování autoškoly hodnotí spíše příznivě, byť v jednom případě respondent uvedl, že vnímá své rezervy v oblasti znalosti dopravních značek. Překvapujícím zjištěním bylo, že ani respondenti-řidiči neznají právní předpis, který upravuje pravidla v silničním provozu.

Spíše kladně lze v závěru hodnotit uvedení postupu pro nepřímou srdeční masáž v případě poskytování první pomoci, kdy respondenti-řidiči obstáli zcela a respondenti-neřidiči kromě uvedení správné hloubky stlačení hrudníku uvedli alespoň správnou frekvenci pro resuscitaci. Zde lze předpokládat, že alespoň v rámci absolvování autoškoly, případně volnočasového programu budou jejich dosavadní znalosti rozšířeny.

8. Návrh volnočasového programu

Návrh vychází ze vstupních dat získaných formou dotazníku a rozhovoru, dále pak z obecně známých požadavků pro danou problematiku a dosavadních odborných znalostí autora této práce.

8.1 Cíle volnočasového programu

Cíle volnočasového programu jsou podmíněny cílem této práce, proto byly takto vytyčeny:

- a) rozšířit úroveň dosavadních znalostí získaných v rámci dopravní výchovy (tzv. „obecné povědomí“),
- b) zajistit základní seznámení se souvisejícími právními předpisy,
- c) představit a zajistit nácvik konkrétních postupů pro poskytování laické první pomoci,
- d) seznámit se současnými bezpečnostními systémy a prvky v osobních motorových vozidlech,
- e) seznámit se zákonitostmi vzniků dopravních nehod a jejich následky,
- f) usilovat o zvýšení kognitivních a motorických dovedností cílové skupiny pro bezpečnější účast v silničním provozu.

8.2. Cílová skupina

Tvoří ji studenti středních škol, tedy adolescenti ve věku 15 – 20 let, u nichž je předpoklad, že již jsou držiteli řidičského oprávnění, či si ho plánují obstarat a případně aktivní účastníci silničního provozu.

Cílová skupina čítá celkem 22 osob (9 žen a 13 mužů), kteří již figurovali jako respondenti v provedeném dotazníkovém průzkumu (viz předchozí kapitola).

8.3 Organizace a podoba návrhu

Jelikož se jedná o volnočasový program, byl zařazen časově do odpolední doby, kdy všichni studenti středních škol již mají po skončení výuky.

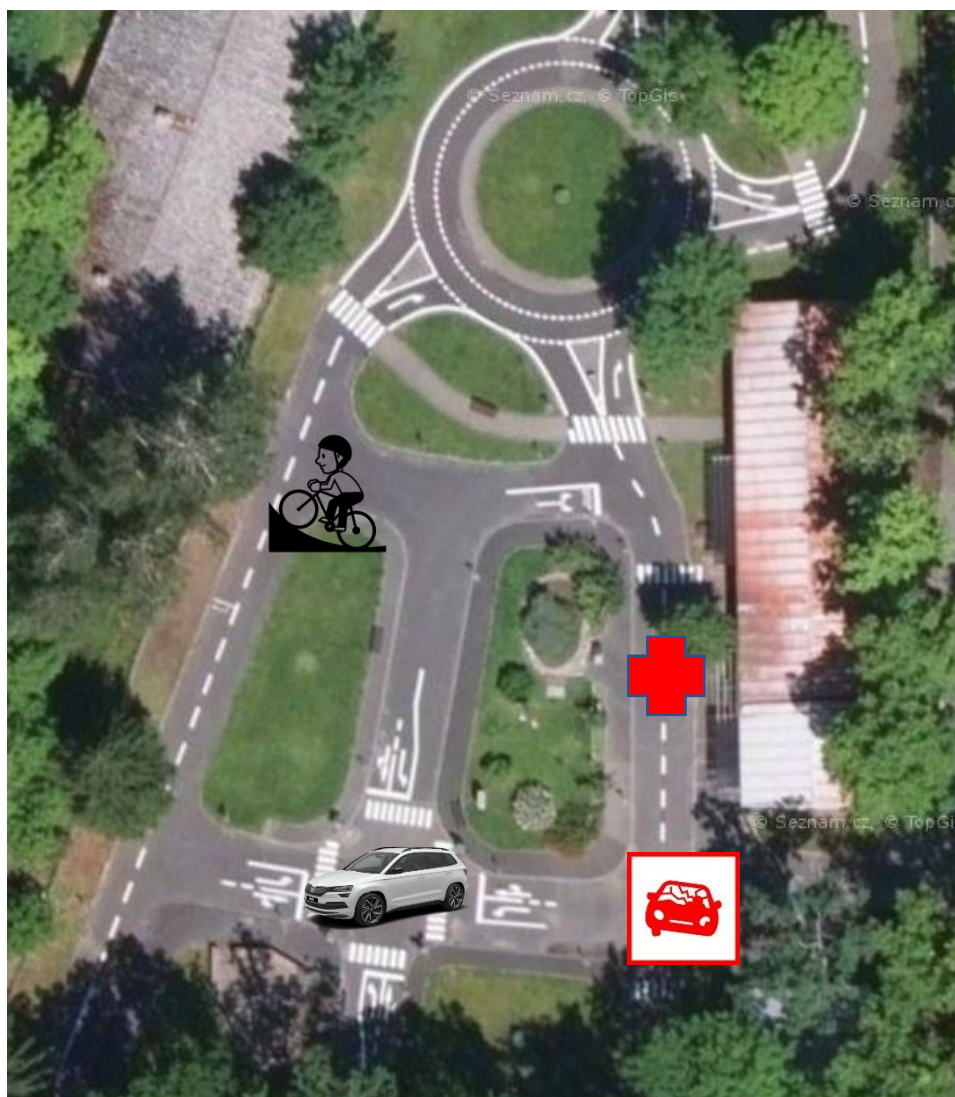
Místo pro konání volnočasového programu jsou prostory dětského dopravního hřiště v České Lípě, které má ve správě z pověření Města Česká Lípa Městská policie v České Lípě. Výběr tohoto místa byl zvolen jednak z důvodu tematického zasazení, dále pak z důvodu, že domov mládeže přímo sousedí s místem, a tak pro studenty je to do místa konání programu blízko a bez dalších obtíží.

Aby volnočasový program mohl přinést skupině studentů co nejvíce, byl navržen do dvou po sobě jdoucích odpolední. V prvním odpoledni byl program navržen jako teoretický a statický v učebně dětského dopravního hřiště. V druhém odpoledni byl naopak program sestaven prakticky a pohybově ve venkovních prostorách dětského dopravního hřiště.

Pro lepší efektivitu a zajištění rozsahu předaných informací požádal autor této práce o součinnost další významné organizace a osoby. Do programu proto byli naplánováni pro účast v prvním dni – krajská koordinátorka BESIP a lektorka dopravní výchovy z Týmu silniční bezpečnosti Mgr. Markéta Novotná, dále pak soudní znalec pro objasňování příčin dopravních nehod Ing. Miroslav Tesař. Oba jmenovaní si měli připravit své vlastní bloky s prezentacemi, přičemž autor práce měl na jejich bloky navazovat blokem svým.

V druhém dni program se k Ing. Miroslavu Tesařovi měli přidat dále zástupci Střední zdravotnické školy a Vyšší odborné školy zdravotnické v Liberci z pobočky v České Lípě společně se svými studentkami – budoucími zdravotními sestrami, pro které by účast na volnočasovém programu byla přímo formou vlastního vyučování. K těmto by se dále do programu přidali i příslušníci Hasičského záchranného sboru Libereckého kraje z požární stanice v České Lípě. K dispozici k využití pro program byla domluvena i zápůjčka osobního automobilu Škoda Karoq společností Gerhard Horejsek a spol., s. r. o a zápůjčka koloběžek Městským informačním centrem v České Lípě. Na celém průběhu prvního i druhého dne se měl podílet i autor této práce. Celkově druhý den byl navržen tak, aby obsahoval prvky zážitkové pedagogiky.

S ohledem na velké množství zúčastněných osob a organizací, nebylo snadným úkolem volnočasový program v takovém rozsahu navrhnout a následně domluvit se všemi aktéry. Díky obrovské ochotě všech oslovených a budoucích zúčastněných se však podařilo program sestavit.



Obrázek 5: Znázornění uspořádání stanovišť pro realizaci volnočasového programu (Ortofotomapa 2019-2021, dostupné z <https://app.gisonline.cz/chytre-mapy/>, grafika: auto-horejsek.cz, creazilla-store.fra1.digitaloceanspaces.com, akvd.cz, WordArt)

8.4. Harmonogram

Podle návrhu byl vytvořen přesný časový harmonogram pro konání volnočasového programu v obou dnech:

Dopravní výchova jako volnočasová aktivita studentů SŠ

Realizace praktické části BP – časový plán programu

Místo konání: Arbesova 1955, 470 01 Česká Lípa (dětské dopravní hřiště)

Úterý 18. 10. 2022 – teoreticky zaměřená část

Čas konání 15:30 – 18:15, celkem **2,75 hodiny**

15:30 – 15:40 úvod

15:40 – 16:25 BESIP + Tým silniční bezpečnosti

16:25 – 16:30 přestávka 5 minut

16:30 – 17:15 přednáška autor

17:15– 17:20 přestávka 5 minut

17:20 - 18:05 soudní znalec

18:05 – 18:15 závěr, společná diskuze

18:15 konec prvního dne

Tabulka č. 1: Harmonogram volnočasového programu

Dopravní výchova jako volnočasová aktivita studentů SŠ

Realizace praktické části BP – časový plán programu

Místo konání: Arbesova 1955, 470 01 Česká Lípa (dětské dopravní hřiště)

Středa 19. 10. 2022 – prakticky zaměřená část

Čas konání 15:00 – 18:30, **celkem 3,5 hodiny**

15:00 – 15:30 **úvod** + příprava na první aktivitu

15:30 – 16:15 **Vyprošťování** – simulace dopravní nehody + diskuze s příslušníky

HZS LK

16:15 – 16:25 přestávka 10 minut

16:25 – 16:35 příprava na aktivity v týmech, rozdělení do 3 skupin

16:35 – 17:50 **Venkovní aktivity v týmech** – 3 stanoviště (I. první pomoc, II. technická průprava a bezp. systémy osob. automobilů, III. slalom a simul. brýle), rotace po 25 minutách

17:50 – 18:00 přestávka 10 minut

18:00 - 18:30 **anketa – zakončení**

18:30 konec druhého dne

Tabulka č. 2: Harmonogram volnočasového programu – pokračování

Zpracovaný harmonogram byl následně zaslán k seznámení a odsouhlasení všem zúčastněným osobám a organizacím. Skupinu studentů zastupovala vychovatelka domova mládeže, která zprostředkovala jednání autora práce se studenty. Ti byli informováni o průběhu volnočasového programu (ale i o nutnosti zpracovat dotazník) skrze hromadně adresovaný e – mail.

9. Realizace volnočasového programu

Název:	Dopravní výchova jako volnočasová aktivita studentů SŠ
Místo konání	Arbesova 1955, 470 01 Česká Lípa (dětské dopravní hřiště)
Datum a čas konání	Úterý 18. 10. 2022 15:30 – 18:15, středa 19. 10. 2022 15:00 – 18:30

Tabulka č. 3: Informace k realizaci

9.1. Den 1. – teoreticky zaměřená část

V úvodu prvního dne, 18. 10. 2022, proběhlo představení hlavních aktérů volnočasového programu, tj. Mgr. Markéty Novákové, Ing. Miroslava Tesaře a autora této práce. Studentům byly vysvětleny organizační informace, aby byl všem zajištěn patřičný komfort. Tato část volnočasového programu se konala ve vnitřních prostorách dětského dopravního hřiště.

Následoval první blok připravené výukové prezentace Mgr. Markéty Novotné, která zastupovala organizace BESIP a Tým silniční bezpečnosti. Studenty informovala o činnosti organizace, dále je pak seznámila s hlavními riziky jejich věkové skupiny ve vztahu k účasti v silničním provozu a v neposlední řadě zmínila i všechny druhy následků dopravních nehod, které si běžný člověk jen těžko běžně vybaví. Veškeré informace byly studentům sdělovány formou interaktivní prezentace.

V druhém bloku navázal autor této práce na téma souvisejících právních předpisů, přičemž nejvíce věnoval pozornost zákonu o silničním provozu. Studenti byli seznámeni s nejdůležitějšími právy a povinnostmi vztahující se k účasti v silničním provozu s důrazem na roli řidiče, dále pak i s problematikou sankcí jak v rovině přestupků, tak i v trestněprávní rovině. Následně se autor práce podělil se studenty o vlastní získané zkušenosti a informace z dosavadní praxe dopravního policisty. Jednalo se opět o zpracovanou prezentaci doplněnou o aktivní zapojení studentů do dění formou dotazování se autora a snahou o vzájemné sdílení zkušeností i mezi studenty navzájem, jež autor práce doplňoval o vlastní komentář. Nechybělo ani promítání videoklipů různých krizových situací zaznamenaných ve skutečném silničním provozu, jež byly opět doplněny autorovým komentářem a následovala společná věcná debata.

Tím bylo následně připraveno tematicky prostředí pro Ing. Miroslava Tesaře, který jako soudní znalec pro dopravní nehody zobrazoval často vážné dopravní nehody, při kterých došlo ke značným škodám na majetku, vážným zraněním i úmrtím. Každou ze zobrazovaných

dopravních nehod následně komentoval, aby studentům vysvětlil, co bylo její technickou příčinou vzniku – kdo a proč byl viníkem, zdali a jak se dalo dopravní nehodě zabránit atd. Nechyběly ani následně promítnuté simulace dopravních nehod, které za tím účelem jsou soudním znalcem vždy zpracovávány. Zobrazeny byly zejména dopravní nehody s účastí mladých řidičů, dále dopravní nehody se zvěří, dopravní nehody zaviněné řidiči pod vlivem alkoholu a drog, nepřiměřenou rychlostí apod.

V závěru prvního dne proběhla se studenty společná diskuze, přičemž studenti měli možnost znovu na vše reagovat a klást dotazy.

9.2. Den 2. – prakticky zaměřená část

V úvodu druhé části volnočasového programu, která byla realizována naopak ve vnějších prostorách dětského dopravního hřiště, proběhla prvotní instruktáž studentů a jejich seznámení s nadcházejícím programem. Dále byli představeni aktéři programu – tedy znovu Ing. Miroslav Tesař, příslušníci HZS LK z požární stanice v České Lípě s velitelem družstva nprap. Pavlem Tvrdíkem, studentky Střední zdravotnické školy a Vyšší odborné školy zdravotnické v Liberci z odloučeného pracoviště v České Lípě v čele s vedoucí odloučeného pracoviště Mgr. Barborou Žandovou a znovu i autor této práce.

Program začal názornou ukázkou hasičů při vyprošťování osob z havarovaného osobního motorového vozidla. Vybraní studenti – dobrovolníci si tak vyzkoušeli na vlastní „kůži“, jaké to je být ve vozidle po „dopravní nehodě“ a být zachraňován. To představovalo pro tyto jedince určité vykročení z „komfortní zóny“. Ostatní studenti vše bedlivě sledovali z bezpečného prostoru. Součástí této ukázky byl i odborný komentář velitelem družstva hasičů, který v průběhu celé ukázky studentům vysvětloval jednotlivé kroky vyprošťování. Studenti si následně po skončení ukázky mohli sami vyzkoušet činnost hydraulických vyprošťovacích nástrojů, dále pak řezače bezpečnostních pásů či kladívko na rozbití okenního skla vozidla. V závěru došlo také na diskuzi studentů s hasiči, kteří jim mohli předat další tipy a doporučení pro budoucí účast v silničním provozu.

Program dále pokračoval rozdělením studentů na 3 týmy, které se následně po určeném čase střídali na 3 připravených stanovištích, kde prováděli naplánovaný program.

První stanoviště bylo určeno pro poskytování první pomoci. Zde zástupci zdravotnické školy měli připraveny učební pomůcky a materiály k nácviku resuscitace. Každý student tak měl možnost si zkusit a nacvičit resuscitaci a získat další cenné informace pro možnost budoucího poskytování první pomoci, a to nejen u dopravní nehody.

Druhé stanoviště bylo zaměřeno na technické aspekty, základy údržby a bezpečnostní systémy současných osobních automobilů. Na tomto stanovišti měl tak Ing. Miroslav Tesař, jakožto soudní znalec, předat potřebné základní znalosti, a to za užití ukázky i na přistaveném zapůjčeném osobním automobilu Škoda Karoq. Nechybělo ani proškolení studentů zaměřené na správné posazení řidiče za volant – tedy připoutání bezpečnostním pásem, včetně nastavení hlavové opěrky, volantu a vzdálenosti od přístrojové desky a pedálů vozidla apod. Současně studentům byla představena povinná výbava vozidla a s tím související podmínky pro užití jednotlivých prvků výbavy.

Na třetím stanovišti pak autor této práce měl připravenou dráhou ve formě slalomu, na němž si studenti zkoušeli a zlepšovali své dovednosti v jízdě na jízdním kole a koloběžce. K tomu dále vyzkoušeli simulační brýle na ovlivnění alkoholem nebo simulaci únavy. Odvážní si mohli i s těmito brýlemi zkusit jízdu na zmiňovaných dopravních prostředích, jiní se s nimi proběhli či alespoň prošli. Jako bonus v simulačních brýlích měli zkusit otevřít klíčem zámek na připravené schránce. Díky těmto praktickým ukázkám si studenti mohli sami vyzkoušet jaké to je vykonávat složitější činnosti při „ovlivnění“ buď alkoholem, či únavou a následně porovnat se stavem bez ovlivnění.

Jakmile se na všech stanovištích všechny týmy prostrídaly, tak se dění programu přesunulo zpět do vnitřních prostor dětského dopravního hřiště. Tam následně proběhlo celkové vyhodnocení dvoudenního volnočasového programu, studenti se zúčastnili diskuze spojené s reflexí. Cílem reflexe bylo, aby si studenti uvědomili, co jim absolvování tohoto programu mělo přinést a co jim to mělo předat do budoucího života. Současně také, aby si zpětně vybavili své vlastní počínání během programu a pracovali s myšlenkou, jak na tom vlastně sami byli a „navníkali“ své rezervy a slabší místa ve svých dosavadních znalostech a kompetencích. Konečná odpovědnost v silničním provozu totiž leží na jejich bedrech. V závěru byli požádáni o vyplnění ankety jakožto podkladu pro následné hodnocení programu. Všem zúčastněným bylo v závěru poděkováno za jejich aktivitu a popřána bezpečná budoucí účast v silničním provozu.

10. Evaluace volnočasového programu

Evaluace proběhla formou užití metody pozorování a ankety. Evaluace programu má přinést zpětnou vazbu a návrhy pro možné budoucí opakování realizace takového volnočasového programu a jeho zlepšení.

10.1. Pozorování

„Nejstarší psychologická metoda založená na sledování chování jiných jedinců; je vždy výběrové, zaměřené na určité činnosti jedinců, příp. okolnosti těchto činností; je vždy subjektivní, tedy ovlivněno pozorovatelem, jeho postoji, pozorností aj., proto objektivita docilována větším počtem nezávislých pozorovatelů, příp. posuzovatelů videozáznamu, přesně stanoveným plánem, kritérii, sledem a průběhem pozorování; pozorování lze dělit z řady hledisek např. na: a) soustavné, b) příležitostné, nekontrolované, nesystematické, nestrukturované, nestandardizované – pozorovatel volně rozhoduje o hlediscích i jednotkách pozorování, bez závazného sledu; a) zúčastněné – pozorovatel sám členem skupiny, v soc. kontaktu s objekty pozorování, nelze vyloučit ovlivnění skupiny pozorovatelem, b) nezúčastněné; a) zjevné, b) skryté; a) přirozené, terénní, b) laboratorní, exper. -např. během hospitalizace; a) přímé, b) zprostředkované; a) strukturované, b) nestrukturované“ (Hartl, Hartlová, 2009, s. 446).

10.1.1. Forma

Účelem provedeného pozorování bylo pozorovat chování a reakce studentů a následně vše subjektivně zhodnotit. Pozorovatelem byl autor této práce sám a prováděl pozorování **skryté**, tedy byl současně v roli účastníka programu, neboť na něm přímo participoval jako jeden z aktérů, pozorování bylo tedy i **zúčastněné** (participantní). Součástí byl i samostatně vytvořený záznamový arch, kam byly v průběhu dění volnočasového programu zapisovány aktuální poznatky, které následně autor práce přepsal do písemné podoby. Hlavní hodnotící kritéria pro evaluaci jsou **zájem o téma, schopnost udržet pozornost a schopnost diskutovat**.

10.1.2. Průzkumný soubor

Průzkumným souborem jsou studenti středních škol v počtu 22 osob, viz strana 47 této práce, kteří se zároveň účastnili i realizace volnočasového programu.

10.1.3. Prostředí

Bylo provedeno v prostorách dětského dopravního hřiště v České Lípě, venkovní i vnitřní prostory, ve dnech 18. – 19. 10. 2022 dle průběhu realizace volnočasového programu.

10.1.4. Popis pozorování

18. 10. 2022 – teoretická část programu

1. přednáška Mgr. Markéta Novotná (za organizace BESIP a Tým silniční bezpečnosti):

Studenti jevili v průběhu celé 45minutové přednášky zájem o téma, nikdo z nich nevyrušoval, měli věcné dotazy v průběhu dění a pracovali na drobných úkolech dle pokynů přednášející.

2. přednáška – autor této práce:

Autor této práce uvádí, že se mu dařilo udržet pozornost studentů, neboť nikdo opět nevyrušoval. Studenti si ani nehráli na mobilních telefonech. Rovněž se ptali na to, co je zrovna napadlo a bylo k věci.

3. přednáška – Ing. Miroslav Tesař (soudní znalec na dopravní nehody):

Při této přednášce, ač byla poslední, studenti dle provedeného pozorování dávali vůbec největší pozor vůbec za všechny tři přednášky, neboť svým obsahem byla tato divácky „nejzajímavější“. Fotografie a videa ze skutečných dopravních nehod a jejich následků budily veliké emoce a bylo možné pozorovat často nevěřící pohledy studentů. Samozřejmě to odstartovalo i závěrečnou diskuzi, která jen podtrhla důkaz o velkém zájmu studentů o toto téma.

19. 10. 2022 – praktická část programu

Ukázka vyprošťování osob z havarovaného vozidla:

Čtveřice studentů, jež byla postupně vyproštěna z havarovaného vozidla, si své role užila. Obecenstvo z řad zbylých studentů se zájmem sledovalo probíhající ukázkou. Kladení dotazů k veliteli hasičů bylo možné v průběhu i po skončení ukázky a studenti toho rovněž využili. Svůj zájem podtrhli i tím, že si sami dobrovolně následně okusili, jaké je to přerezat bezpečnostní pásy či rozbít kladívkem skla oken.

Aktivity v týmech

U prvního stanoviště s první pomocí všichni zúčastnění prokázali snahu si na vlastní kůži vyzkoušet resuscitaci, nikdo se činností na tomto stanovišti nevyhýbal. Studentům resuscitace šla „od ruky“ a zdá se, že by ji dokázali účinně poskytnout v případě potřeby.

Obdobně tomu bylo na stanovišti určenému k seznámení s technickými aspekty osobního vozidla a tématu bezpečnostních systémů.

Na třetím stanovišti, kde byl pro studenty připraven slalom jízdy na koloběžkách či jízdám kole, navíc v kombinaci se simulačními brýlemi na alkohol a únavu, nebylo vůbec o jejich aktivní přístup a zábavu pochyb. Toto stanoviště je bavilo dle pozorování nejvíce a všichni se snažili si v dostupném čase vyzkoušet všechny alternativy, které jim stanoviště nabízelo. Studenti byli i mezi sebou soutěživí a brali připravený program jako výzvu k osobním soubojům.

10.2. Anketa

Tato metoda byla zvolena jako závěrečný nástroj pro zhodnocení volnočasového programu ze strany studentů středních škol vůči organizátorovi. Svými výstupy má přinést zpětnou vazbu, která by autorovi této práce přiblížila vnímání absolvování volnočasového programu studenty samotnými, díky čemuž by se tak autor mohl přesvědčit o skutečnosti, zdali byl návrh programu správně sestavena a realizace správně provedena i s ohledem na předpokládané požadavky cílové skupiny. Současně by anketa měla zodpovědět otázku, zdali sami respondenti spatřují v takovém programu přínos a mělo by se v obdobném počínání nadále pokračovat.

10.2.1. Struktura

Anketa je obdoba dotazníku, která je zpravidla menšího rozsahu a je nástrojem pro hodnocení ze strany respondentů. Struktura ankety byla jednotná pro všechny respondenty. Otázky v anketě byly uzavřené a otevřené pro volné zodpovězení. Anketa čítala celkem 14 otázek.

10.2.2. Průzkumný soubor

Průzkumným souborem je vzorek respondentů, který se podílel na vyplnění zadaného dotazníku. Průzkumný soubor zde čítal celkem 22 respondentů, jimiž byli studenti středních škol, kteří se podíleli i na předchozí metodologii. Nutno však zmínit, že konečného vyplnění ankety se účastnilo jen 20 z nich. Dva respondenti již anketu z nezjištěných důvodů nevyplnili.

10.2.3. Distribuce

Anketa byla sestavena v online prostředí Microsoft Forms. Distribuována byla hromadně cestou zaslání e-mailu jednotlivým respondentům, včetně průvodního dopisu. Na vyplnění ankety měli respondenti určen čas do 23. 10. 2022.

Vyhodnocení ankety – výběr hlavních zjištění

Otázka č. 2: Pokud byste měl/a možnost, zúčastnil/a byste se tohoto programu znovu?

Odpovědi: 18 × ANO, 2 × NE, celkem 20

Komentář: **Celkem 90 % respondentů uvedlo, že by se volnočasového programu znovu účastnili.**

Otázka č. 6: Byl podle Vás program organizačně zvládnutý?

Odpovědi: 19 × ANO, 1 × NE, celkem 20

Komentář: **Celkem 95 % respondentů uvedlo, že program byl organizačně zvládnutý.**

Otázka č. 7: Co se Vám na programu nejvíce líbilo?

Odpovědi:

1. *„Praktická část programu.*
2. *Informace, které jsem se dozvěděla, a nové zkušenosti, které jsem získala.*
3. *Prohlídka auta a koukání na nehody.*
4. *Zajímavosti okolo dopravních nehod.*
5. *Bavilo mě povídání soudního znalce a první pomoc.*
6. *Na programu byl pro mě osobně nejzajímavější vstup znalce. A jako nejobavnější byly aktivity prováděné v druhé polovině programu.*
7. *Určitě program s hasiči a ježdění na kole s brýlemi „opilosti“.*
8. *Kontrola vozidla a poslední přednáška.*
9. *Jak jste nám vyprávěli o těch bouračkách.*
10. *Skutečné záběry bouraček.*
11. *Vše.*
12. *Nejvíce se mi líbila prezentace o pozornosti, bylo to zajímavě podané.*
13. *Líbila se mi ukázka vyprošťování zraněného z vozidla.*
14. *Vše, ale nejvíce opilecké brýle a vystřihávání z auta.*
15. *Hasičská ukázka a brýle stimulující opilost a únavu.*
16. *Asi všechno, ale nejvíce vystřihování z auta + brýle simulující opilost.*
17. *Celá praktická část.*
18. *Vyprošťování z auta.*
19. *Praktické zkoušky*

20. *To, že jsem viděla, jak mohou být autonehody brutální. Hodně mě to donutilo se zamyslet nad tím, jestli chci vůbec řídit.*“

Komentář: Z výše uvedených odpovědí vyplývá, že se převážně většině líbila druhá část volnočasového programu – tedy ta praktická. Dále někteří respondenti uvedli, že je zaujalo povídání soudního znalce a promítání skutečných dopravních nehod, což je následně vedlo k zamyšlení. Tedy i první den volnočasového programu byl pro studenty zajímavým.

Otázka č. 8: Co se Vám na programu nejméně líbilo?

Odpovědi:

1. *„Zkouška pozornosti.*

2. *Počasi :)*

3. *Všechno bylo zajímavé.*

4. *Nemohli jsme si sednout do hasičského vozu :(*

5. *Prezentace hlavního lektora, až moc textu.*

6. *Program by mohl být trochu interaktivnější... osobně bych se nebránil nějaké větší akci*

7. *Sezení vevnitř.*

8. *První přednáška.*

9. *Asi nic.*

10. *Stříhání auta.*

11. *Asi jak jsme jezdili na koloběžkách.*

12. *Podle mě to bylo chvilka zdlouhavé...*

13. *Program mi přišel v pohodě.*

14. *První den to bylo moc dlouhé ke konci, s čím jsem nepočítal a málo jsme se najedl.*

15. *Zima.*

16. *Vše se mi líbilo.*

17. *Zkracování některých přednášek.*

18. *Ukázka nového kodiaqu na druhém stanovišti.*

19. *Teorie.*

20. *Prezentace byly sice velmi dobré, ale sedět 3 hodiny vkuse se dvěma 5 minutovými*

Komentář: **Ze získaných odpovědí lze vyvodit, že se respondentům nejméně líbila spíše první část volnočasového programu. Svým teoretickým pojetím byla statická, což tento závěr vysvětluje. Autor práce však dodává, že takové zařazení bylo přesto nezbytné.**

Otázka č. 9: Chybělo v programu podle Vás něco? Co byste doplnil/a?

Odpovědi: 15 respondentů uvedlo, že jim nic nechybělo, zbylé odpovědi:

„Jak dostat zraněného z auta a dát do stabilní polohy atd.; možná připravit lidi na to, na co se jich můžou policisté ptát při zastavení; řízení auta; u stanoviště s první pomocí by mohlo být více času a zkusit si více věcí jako je třeba použití škrtidla; více praxe.“

Komentář: **Většina respondentů uvedla, že jim nic nechybělo, což je pozitivní zjištění. Zbýlých 5 respondentů uvedlo věcné podněty k dalšímu možnému rozšíření programu. Škoda jen, že tyto nebyly vyřčeny již v době konání volnočasového programu, kdy byl účastníkům průběžně vyčleněn prostor k diskusi. Rozhodně by na takové věcné podněty bylo reagováno a respondentům se tak mohlo dostat potřebných faktických doplnění.**

Otázka č. 13: Doporučil/a byste program absolvovat i známým?

Odpovědi: 19 × ANO, 1 × NE, celkem 20

Komentář: **Celkem 95 % respondentů uvedlo, že by program doporučili absolvovat i známým.**

Otázka č. 14: Má podle Vás realizace a absolvování takového programu přínos pro lidi ve Vašem věku a měl by být více rozšířen?

Odpovědi: 20 × ANO, - × NE, celkem 20

Komentář: **Celkem 100 % respondentů uvedlo, že realizace a absolvování takového programu má přínos pro lidi ve věku respondentů a měl by být více rozšířen.**

10.3. Výsledky evaluace

10.3.1. Závěrečné shrnutí pozorování

V průběhu pozorování absolvování volnočasového programu studenty SŠ nebyla zaznamenána autorem této práce žádná negativa v chování studentů. Autorovi této práce se jevilo, že mají o probíraná témata skutečný zájem, což podtrhovali svými otázkami a snahou vést věcnou diskuzi. Navíc jejich aktivní přístup byl pozorovatelný jak v prvním, tak hlavně ve druhém dni, kdy sami aktivně fungovali a byli součástí dění při venkovních aktivitách. Pokud by měl autor této práce hledat v rámci provedeného pozorování nějaké odlišnosti, tak ty bylo možné spatřovat pouze v kontextu úrovně temperamentu mezi účastníky, kdy někteří se například více „předváděli“ ve skupině a někteří byli spíše introvertní, přičemž sami pro sebe plnili nastolený program. Z toho by však autor nevyvozoval žádný negativní závěr pro účely hodnocení.

Z provedeného pozorování lze pro účely evaluace shrnout, že provedený volnočasový program se účastníkům líbil; byl obsahově a časově volen tak, aby byl zajištěn kompromis mezi množstvím předaných informací a nově získanými dovednostmi, a přitom se zároveň nestal účastníkům nudným.

Z hlediska zjištění úrovně znalostí a dovedností (cíl této práce, bod 1) lze konstatovat, že zúčastnění studenti svým přístupem a aktivitou prokázali, že disponují dostatečným povědomím ve všech probíraných oblastech, jejich dovednosti lze hodnotit jako obстойné a nerizikové pro účast v silničním provozu s vizí budoucího dalšího sebevzdělávání v dané oblasti.

10.3.2. Závěrečné shrnutí ankety

Anketa přinesla svými odpověďmi cenná zjištění. Velice pozitivně lze hodnotit, že převážná většina (90 % respondentů) by se znovu volnočasového programu účastnila. Při skutečnosti, že se jednalo o volnočasový program, tak je toto zjištění o to více cennější. Neboť cílová skupina se jej účastnila ve svém volném čase, přičemž ten mohli účastníci věnovat čemukoliv jinému. To je důkazem, že v této aktivitě spatřují přínos, a to takový, že by se znovu podobného programu zúčastnili. S tím souvisí i zjištění, že celkem 95 % respondentů program označilo jako zvládnutý. Není autorovi této práce překvapením, že se respondentům líbila více praktická část volnočasového programu, což má své logické vysvětlení právě ve větším a osobitějším zapojením všech účastníků přímo do děje realizovaného programu.

Respondenti kladně hodnotili i vystoupení soudního znalce, jenž zobrazoval a popisoval skutečné dopravní nehody. To v respondentech zanechalo „otisk“, který si prokazatelně odnesli z programu s sebou. Většině z respondentů (75 %) v realizaci volnočasového programu nic nechybělo, což svědčí o vhodném sestavení „na míru“ cílové skupině. Zbylá část pak uvedla věcné podněty, které lze doplnit v případě opakování programu. Velice příznivé je i zjištění, že 95 % respondentů by doporučilo volnočasový program absolvovat i svým známým. Všichni respondenti v závěru uvedli, že realizace a absolvování volnočasového programu má přínos pro jejich vrstevníky a měl by být mezi ně více rozšířen. Toto zjištění se plně shoduje s předpokladem autora této práce.

11. Splnění cíle práce

Cíl práce:

- 1) Zjistit znalosti a dovednosti z oblasti dopravní výchovy u vybrané skupiny studentů SŠ.
- 2) Analyzovat největší rizika v oblasti dopravních kompetencí v této věkové kategorii.
- 3) Navrhnout a realizovat volnočasový program s cílem posílit znalosti a kompetence v oblasti dopravní gramotnosti u vybraných studentů SŠ.

Cíl bod 1) - Zjistit znalosti a dovednosti z oblasti dopravní výchovy u vybrané skupiny studentů SŠ

Pro splnění tohoto bodu byly zvoleny metody rozhovoru a pozorování. V rámci provedených rozhovorů, ve fázi před realizací volnočasového programu, byla zjišťována znalost právního předpisu upravující pravidla silničního provozu. Dále pak byla zjišťována znalost pro postup resuscitace.

Pozorováním, ve fázi realizace volnočasového programu, byly zjišťovány mj. výše uvedené znalosti a zejména pak dovednosti cílové skupiny, kdy o těchto se autor této práce mohl sám přesvědčit provedeným pozorováním.

Výsledky samotných zjištění jsou rozvedeny v příslušných částech praktické části této práce, zejména v kapitole 7 a podkapitole 7.3.2, kapitole 10 a podkapitole 10.3.1. Autor práce má za to, že tento bod byl splněn.

Cíl bod 2) - Analyzovat největší rizika v oblasti dopravních kompetencí v této věkové kategorii

Analýza největších rizik proběhla dvojí cestou. V teoretické části se jí autor věnoval vlastní rešeršní činností v kapitole 6. Dále pak byl tento bod plněn i v praktické části provedením dotazníku, který přímo obsahoval otázky vztahující se k tomuto bodu – kapitola 7, podkapitola 7.1.4., graf 13. Současně byl bod plněn i provedenými rozhovory, kde opět sami respondenti uváděli, co vnímají jako nejzávažnější chování na silnicích – kapitola 7, podkapitola 7.2.4 a 7.3.2.

Cíl bod 3) - Navrhnout a realizovat volnočasový program s cílem posílit znalosti a kompetence v oblasti dopravní gramotnosti u vybraných studentů SŠ

Autor této práce jednak navrhl volnočasový program a jednak jej následně zrealizoval. Přitom plně usiloval o posílení znalostí a kompetencí v oblasti dopravní gramotnosti u cílové skupiny. Tento bod byl splněn, viz kapitoly 8 a 9.

Autor práce je proto názoru, že cíl práce se podařilo ve všech jeho bodech (dílčích cílech) splnit.

12. Diskuze

Autor tématem této práce a jejím pojetím chtěl co nejvíce přiblížit problematiku dopravní výchovy mladých řidičů v České republice a upozornit na potřebu posilování dopravní gramotnosti nejen u dětí, ale zejména u adolescentů vhodnou formou dopravní výchovy. Právě adolescenti se stávají budoucími řidiči a často v důsledku absence jakýchkoliv zkušeností a nedostatečné teoretické průpravy má jejich účast v silničním provozu vážné a přitom zbytečné následky. Tuto jmenovanou skupinu nejčastěji zastupují studenti středních škol, kteří proto byli vybráni jako účastníci pro celou praktickou část této práce.

Díky provedené rešeršní činnosti a dle průzkumu autor práce analyzoval největší rizika adolescentů v kontextu jejich účasti v silničním provozu a získal další významná zjištění. Autor zjistil, že panuje neznalost právního předpisu upravujícím pravidla silničního provozu, což je poměrně zneklidňující skutečnost, která podporuje názor autora práce. Ten zní, že autoškoly mají za cíl „pouze“ naučit na závěrečné testové otázky, avšak širší souvislosti a základní uchopení právní problematiky již pokulhává. Přitom právě znalost, nebo spíše neznalost příslušných právních předpisů je často následně předmětem sporů mezi motoristy a orgány vykonávajícími dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Dále mj. vyšlo najevo, že i v současné době je stále aktuální tématem téma tzv. „diskotékových nehod“. To nad rámec teoretické části této práce podpořil svým vyjádřením i jeden z účastníků rozhovoru, který se přímo setkal s takovým jednáním, které naštěstí bylo jen ve fázi nebezpečné jízdy – bez následné dopravní nehody. Ukazuje to však stále na riskantní počínání adolescentů, kteří pro zmiňované aspekty ještě nemusí za určitých okolností zcela plně rozpoznat včas všechna aktuální rizika a odolat jim bez následků.

Proto je více než zásadní a stále aktuální s cílovou skupinou aktivně napřímo jednat a usilovat o vyšší informovanost o všech možných rizicích a následcích takového „mladického“ jednání.

Na druhou stranu překvapivé, alespoň pro autora, je zjištění, že v souhrnu si respondenti sami uvědomují riziková jednání a byli schopni vyjmenovat za ně ta nejrizikovější – alkohol, drogy a rychlá jízda.

Samotná realizace volnočasového programu pak byla stěžejním prvkem praktické části této práce, od níž si autor sliboval, že svým uspořádáním účastníky zaujme a pozitivně ovlivní do dalšího řidičského života, co se jejich uvažování nad bezpečným chováním v silničním provozu týče. Díky provedené evaluaci a jejím výsledkům je proto autor této práce názoru, že se jeho snažení setkalo s pozitivním přijetím účastníků volnočasového programu a že jím byli

i ovlivnění. Skutečný dlouhodobý přínos nelze nijak odhadnout či ověřit, přesto autor práce věří, že uskutečňování podobných volnočasových programů má a mělo by i do budoucna mít veliký smysl. I proto by tato práce mohla mít potenciál pro další přesah v podobě uspořádání dlouhodobějšího a rozšířenějšího projektu, jenž by dokázal pozitivně ovlivnit a posílit dosavadní znalosti, zkušenosti a dovednosti adolescentů, hlavně pak mladých řidičů, s cílem snížení páchaní dopravních přestupků a dalších protiprávních činů, zejména snížením dopravních nehod s jejich zaviněním. Otázka do budoucna pro autora zní, jakým konkrétním způsobem a v jakém rozsahu takový projekt pro cílovou skupinu vlastně zajišťovat.

Jinými slovy autor chtěl touto prací a zejména její praktickou částí oslovit vybranou cílovou skupinu a dokázat tak, že lze tímto způsobem vhodně a účinně působit jako preventivní článek, který se nenásilně „vkrádá“ mezi ně a autoškoly. To může poskytnout ucelenější systém dopravní výchovy v dané věkové kategorii společnosti.

Nutno také zmínit, že autora práce příjemně překvapila úroveň rozumové vyspělosti u zúčastněných studentů středních škol, kteří se aktivně podíleli na celkové realizaci praktické části a přinesli uchopitelné poznatky a věcné poznámky, ať už jako respondenti v provedeném průzkumu, nebo jako následní účastníci volnočasového programu. Jejich kladný přístup a zájem o problematiku doplněný o jejich otevřenost dal autorovi této práce najevo, že právě takovéto výchovně-vzdělávací úsilí je vhodným nástrojem pro zamýšlenou osvětu a doplnění dosavadní nabídky dopravní výchovy.

Závěrem autor této práce přiznává, že samotné téma a pojetí práce pro něj bylo velkou výzvou. Pro své dosud nabyté zkušenosti z oblasti silničního provozu, šetření dopravních nehod apod. však dlouhodobě považoval za potřebné toto téma rozpracovat, přičemž si i uvědomoval zodpovědnost ve správném předávání informací. Byl tak rád, že se jej mohl chopit a věnovat této práci vlastní úsilí, svůj úhel pohledu a propojit se získanou teorií i praxí – jednak z pozice bývalého dopravního policisty, řidiče, tak i z pozice budoucího volnočasového pedagoga.

Zejména návrh a realizace volnočasového programu byla pro autora práce skutečným organizátorským „oříškem“, s nímž se musel popasovat. Nakonec se však zadařilo vše splnit dle představ a v souhrnu si troufá říct, že se jednalo o povedený záměr, za který je autor této práce vděčný. To by však nebylo možné bez pomoci všech zmíněných zúčastněných, kteří projevíli veliký zájem o věc a spatřovali v tomto projektu vyšší smysl, než jen pouhou pomoc při tvorbě praktické části bakalářské práce.

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zjistit znalosti a dovednosti z oblasti dopravní výchovy u vybrané skupiny studentů SŠ, analyzovat největší rizika v oblasti dopravních kompetencí v této věkové kategorii, navrhnout a realizovat volnočasový program s cílem posílit znalosti a kompetence v oblasti dopravní gramotnosti u vybraných studentů SŠ.

V teoretické části autor práce seznámil mimo jiné s pojmem dopravní výchova, vybranými a nejvýznamnějšími současnými organizacemi a projekty pro dopravní výchovu. Současně byly představeny nejčastější příčiny a riziková chování vybrané skupiny. Díky takové analýze pak bylo možné v kombinaci s další metodologií, zvolenou v praktické části práce, ve formě dotazníku a rozhovorů, získat potřebná data o rizicích a hrozbách, která následně autorovi posloužila jako podklad pro konečný návrh volnočasového programu a jeho realizaci.

Navržený a realizovaný volnočasový program dokázal zajistit zamýšlený přínos cílové skupině a setkal se i s pozitivními ohlasy ze strany účastníků. K tomu zvolená metodologie přinesla nová zjištění, případně i potvrdila autorovy dávné předpoklady a vystihla vybranou problematiku adolescentů a mladých řidičů, úrovně jejich dopravní gramotnosti a zejména vybraných rizik, která k jejich účasti v silničním provozu, bohužel, ještě patří. To vše s cílem eliminovat negativní vlivy ovlivňující cílovou skupinu a usilovat o zajištění bezpečnější účasti adolescentů v silničním provozu.

Jednou se však se „změnou“ začít musí a autor tak věří, že minimálně oněch 22 zúčastněných adolescentů z řad studentů středních škol skutečně oslovil a ovlivnil k lepšímu do jejich budoucího řidičského života, a přitom se částečně zasadil, aby na českých silnicích mohlo být i díky vypracování této bakalářské práce o něco bezpečněji. Tento model programu dopravní výchovy, který byl v této bakalářské práci představen, se jeví autorovi jako nadějný a dále opakovaně realizovatelný.

Autor má za to, že zadaný cíl této bakalářské práce byl v plném rozsahu splněn a práce snad i přinesla dílčí užitek pro naši společnost.

Seznam použitých zdrojů

Knižní publikace

- 1) BENDL, Stanislav. *Vychovatelství: učebnice teoretických základů oboru*. Dotisk 2., 2021. Praha: Grada, 2015. Pedagogika (Grada). ISBN 978-80-247-4248-9.
- 2) CSIKSZENTMIHALYI, Mihaly. *Flow: The Psychology of Optimal Experience*. Harper & Row, 1990. ISBN 978-0-06-016253-5.
- 3) ČINČERA, Jan. *Práce s hrou: pro profesionály*. Praha: Grada, 2007. Pedagogika (Grada). ISBN 978-80-247-1974-0.
- 4) HARTL, Pavel a Helena HARTLOVÁ. *Psychologický slovník*. 2. vyd. Praha: Portál, 2009. ISBN 978-80-7367-569-1.
- 5) HOFBAUER, Břetislav. *Děti, mládež a volný čas*. Praha: Portál, 2004. ISBN 80-717-8927-5.
- 6) JIRÁSEK, Ivo. *Zážitková pedagogika: teorie holistické výchovy (v přírodě a volném čase)*. Praha: Portál, 2019. Gymnasion. ISBN 978-80-262-1485-4.
- 7) LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0.
- 8) PRŮCHA, Jan, Eliška WALTEROVÁ a Jiří MAREŠ. *Pedagogický slovník*. 4., aktualiz. vyd. [i.e. Vyd. 5.]. Praha: Portál, 2008. ISBN 978-80-7367-416-8.
- 9) SOJÁK, Petr. *Kuchařka pro lektory zážitkově orientovaných kurzů, aneb, (Ne)vaříme z vody*. Brno: Masarykova univerzita, 2014. ISBN 978-80-210-7572-6.

- 10) VÁGNEROVÁ, Marie a Lidka LISÁ. *Vývojová psychologie: dětství a dospívání*. Vydání třetí, přepracované a doplněné. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2021. ISBN 978-80-246-4961-0.
- 11) VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie: dětství, dospělost, stáří*. Praha: Portál, 2000. ISBN 8071783080.

Internetové zdroje

- 1) Akvd.png: *Advokátní kancelář David Veselý* [online]. Praha: Mgr. Ing. David Veselý, 2023 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://akvd.cz/wp-content/uploads/akvd.png>
- 2) BESIP – Dopravní výchova pro střední školy. *Besip.cz* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2022 [cit. 2023-03-26]. Dostupné z: <https://besip.cz/Vzdelavani/Deti-skolniho-veku/Mladez/Dopravni-ychova-pro-stredni-skoly>
- 3) BESIP – Historie BESIP. *Besip.cz* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2022 [cit. 2023-03-26]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/Historie-BESIP>
- 4) BESIP – Kdo jsme. *Besip.cz* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2022 [cit. 2023-03-26]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>
- 5) BESIP – Mládež – střední školy. *Besip.cz* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2022 [cit. 2023-03-26]. Dostupné z: <https://besip.cz/Vzdelavani/Deti-skolniho-veku/Mladez>
- 6) Dopravní výchova na základních školách ve školním roce 2018/2019: *Tematická zpráva* [online]. Praha: Česká školní inspekce, 2019, s. 42 [cit. 2023-03-26]. Dostupné z: https://www.csicr.cz/Csicr/media/Prilohy/PDF_el._publikace/Tematick%C3%A9%20zpr%C3%A1vy/TZ_dopravni_ychova_2018-2019.pdf
- 7) Flow. *Wikipedie* [online]. San Francisco, 22.03.2023 [cit. 2023-03-22]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Flow>

- 8) Chytré mapy | Mapová aplikace GisOnline.cz: *app.gisonline.cz* [online]. TopGis, 2023 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://app.gisonline.cz/chytre-mapy/>
- 9) Ke-stazeni-vyukovy-material-dopravni-vychova-pro-ss.pdf. *detivdoprave.cz* [online]. Brno: CDV, 2022 [cit. 2023-03-26]. Dostupné z: <https://www.detivdoprave.cz/files/ke-stazeni-vyukovy-material-dopravni-vychova-pro-ss.pdf>
- 10) Kolbův cyklus. *WikiKnihovna* [online]. 2013 [cit. 2023-01-02]. Dostupné z: https://wiki.knihovna.cz/index.php/Kolb%C5%AFv_cyklus
- 11) Microsoft Power BI: *app.powerbi.com (statistika nehodovosti)* [online]. CDV, MDČR, 2023 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMGZiYmI1ZjMtODdjZS00YTQxLWE4NGEtMmRhMGQ1YTM0NjU4IiwidCI6IjFkMzMwNGUxLTIINzUtNDEwMi1iMTBiLWI0YTI5MTI5MDQ0ZiIsImMiOjI9>
- 12) Ministerstvo dopravy ČR – Ministerstvo. *mdcr.cz* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2023 [cit. 2023-03-26]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Podrizene-organizace/Dalsi-podrizene-organizace?returl=/Ministerstvo/Podrizene-organizace>
- 13) Nehody v ČR: *nehody.cdv.cz* [online]. Centrum dopravního výzkumu, 2023 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>
- 14) O nás: *simopt.cz* [online]. Tábor: Simopt, 2023 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.simopt.cz/cz/o-nas>
- 15) O portálu. *bezpecnecesty.cz* [online]. Tábor: Simopt, 2023 [cit. 2023-03-26]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/o-portalu>

- 16) Person-mountain-biking-emoji-clipa-rt-xl.png [online]. Anon., 2023 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://creazilla-store.fra1.digitaloceanspaces.com/emojis/45338/person-mountain-biking-emoji-clipart-xl.png>
- 17) PROCHÁZKOVÁ, Tereza. *Fenomén Flow I.: memtem.cz* [online]. Brno, 2017, 25.01.2017, s. 1 [cit. 2023-03-26]. Dostupné z: <https://www.memtem.cz/static-155/uploads/blog/illustrations/task-difficulty-skill-plot-cz.png>
- 18) Přehled projektů – Referenční projekty: *simopt.cz* [online]. Tábor: Simopt, 2023 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.simopt.cz/cz/reference/reference>
- 19) Skoda-karoq-001.png: *auto-horejsek.cz* [online]. Litoměřice: AUTO-HOREJSEK, 2023 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.auto-horejsek.cz/images/resized/4b/61/4b610bef7d27bca06c1336ed017f1f55/skoda-karoq-001.png>
- 20) Skupinová dynamika – stručný nástin. *Autor neznámý* [online]. s. 8 [cit. 2023-03-16]. Dostupné z: http://orchis.brontosaurus.cz/akce/ohb0506/dynamika_socialni_skupiny_tisk.pdf
- 21) Skupinová dynamika. *Jan Činčera: Graf dle Tuckmana - JOHNSON, W.; JOHNSON, D. Joining Together.* [online]. 2009. ČR, s. 5 [cit. 2023-03-16]. Dostupné z: <https://elearning.tul.cz/mod/resource/view.php?id=310250>
- 22) Stanovy společnosti | TSB: *tymbezpecnosti.cz* [online]. Liberec: Bezpečně na silnicích, 2020 [cit. 2023-03-26]. Dostupné z: <https://www.tymbezpecnosti.cz/stranky/133/stanovy-spolecnosti.html>
- 23) Start Driving | Prohloubení znalostí, odpovědnosti a řídičských ...: *startdriving.cz* [online]. ASOCIACE AUTOŠKOL ČR, 2023 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.startdriving.cz/>

- 24) Statistika nehodovosti – Policie České republiky: *policie.cz* [online]. Policie ČR, 2023 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/rocenka-2021-pro-web-pdf.aspx>
- 25) TyToZvládneš.cz: *tytozvladnes.cz* [online]. Asociace záchranný kruh, 2022 [cit. 2023-03-26]. Dostupné z: <https://www.tytozvladnes.cz>
- 26) Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). 361/2000 Sb. Zákon o silničním provozu: *zakonyprolidi.cz* [online]. AION CS, 2023 [cit. 2023-04-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
- 27) Zákon o pedagogických pracovnících a o změně některých zákonů. 563/2004 Sb. Zákon o pedagogických pracovnících: *zakonyprolidi.cz* [online]. AION CS, 2023 [cit. 2023-04-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-563>

Seznam příloh

- Příloha A: Dotazník (úplná podoba)
- Příloha B: Rozhovory (podoby obou verzí)
- Příloha C: Hromadný e-mail (před konáním volnočasového programu)
- Příloha D: Hromadný e-mail (po konání volnočasového programu)
- Příloha E: Anketa (úplná podoba)
- Příloha F: Děkovný dopis HZS LK
- Příloha G: Děkovný dopis Gerhard Horejsek a spol., s.r.o.
- Příloha H: Tisková zpráva HZS LK (<https://www.facebook.com/HZSLK>)
- Příloha CH: Fotografie z realizace volnočasového programu

Přílohy

Příloha A: Dotazník (úplná podoba)

Dopravní výchova jako volnočasová aktivita studentů středních škol 🌐

Dotazník k bakalářské práci

* Povinné

1. Jste muž či žena? *

- Muž
- Žena

2. Kolik je Vám let? *

3. Řídí Vaši rodiče? *

- Ano
- Ne

4. Řídí? *

- Otec
- Matka
- Oba

5. Jak přibližně dlouho řídí? *

6. Jak hodnotíte způsob jejich řízení? *

7. Vlastníte řidičské oprávnění? *

- Ano
- Ne

8. Jaké skupiny? *

- AM
- A1
- B1
- T
- A2
- B
- B+E
- C1
- C1+E

9. Jak dlouho řídíte? *

10. Co pro Vás řízení znamená? *

11. Myslíte si, že Vás autoškola dostatečně připravila na život řidiče? *

Určitě ano

Spíše ano

Spíše ne

Určitě ne

12. Co od řízení očekáváte? *

13. Myslíte si, že zvládnete řešit krizové situace s nimiž byste se mohli setkat v silničním provozu? *

Např. dopravní nehoda, technická závada, zdravotní indispozice, agresivní chování jiného účastníka silničního provozu atp.

Určitě ano

Spíše ano

Spíše ne

Určitě ne

14. Co je podle Vás dopravní výchova? *

15. Kdy a kde by se měla učit dopravní výchova? *

16. Absolvovali jste někdy dopravní výchovu? *

Ano

Ne

17. Kdy jste absolvoval dopravní výchovu? *

18. Co Vás na výuce dopravní výchovy nejvíce zaujalo a proč? *

19. Znáte nějaké organizace, které se zabývají dopravní výchovou? *

Ano

Ne

20. Které organizace znáte? *

21. Je podle Vás v ČR dostatečná osvěta v rámci prevence zajištění bezpečnosti silničního provozu? *

Určitě ano

Spíše ano

Spíše ne

Určitě ne

22. Víte jak se zachovat při dopravní nehodě? *

Určitě ano

Spíše ano

Spíše ne

Určitě ne

23. Dokážete poskytnout první pomoc? *

Určitě ano

Spíše ano

Spíše ne

Určitě ne

Jaké chování (jednání) považujete v silničním provozu za rizikové?

Myšleno nebezpečné, nežádoucí či přímo nezákonné. Prosím, níže uveďte alespoň 3 příklady,

24. Nejvíce rizikové *

25. Středně rizikové *

26. Méně rizikové *

Microsoft tento obsah nevytvořil ani neschválil. Data, která odešlete, se pošlou vlastníkovvi formuláře.

Příloha B: Rozhovory (podoby obou verzí)

Rozhovor – bez ŘP

muž či žena

věk:

- 1) Řídí Vaši rodiče? Pokud ANO, tak kdo z nich a jak přibližně dlouho?
Jak hodnotíte způsob jejich řízení – zdali například řídí dobře či máte nějaké výhrady k jejich řízení?
- 2) Doposud nejste držitelem řidičské oprávnění, hodláte si obstarat řidičské oprávnění?
Pokud ANO, jaké skupiny ŘO byste chtěl získat? Proč – za jakým účelem byste chtěl mít ŘO?
Pokud NE, proč nechcete získat řidičské oprávnění?
- 3) Zažil jste již nějakou krizovou – nebezpečnou situaci v silničním provozu (dopravní nehoda, technická závada, zdravotní indispozice, agresivní chování jiného účastníka silničního provozu atd.)?
Pokud ANO, jakou? Co se tam dělo a jak jste to řešil?
Pokud NE, víte, jak byste se zachoval, kdybyste se k něčemu nachomýtl?
- 4) Co je podle Vás dopravní výchova?
- 5) Kdy a kde by se měla podle Vás dopravní výchova učit?
- 6) Absolvoval jste někdy dopravní výchovu?
Pokud ANO, kdy naposledy a co Vás nejvíce zaujalo a proč?
- 7) Je podle Vás v ČR dostatečná osvěta v rámci prevence zajištění bezpečnosti silničního provozu?
Pokud NE, jaká oblast by se podle Vás měla změnit/zlepšit a proč? Čemu by měla být upírána větší pozornost?
- 8) Účastnil jste se někdy nějakého kurzu či akce zaměřené na dopravní výchovu?
Pokud ANO, jaké a kdy? Co Vám to dalo?
- 9) Myslíte si, že má význam pořádat preventivní akce zaměřené na dopravní výchovu pro lidi ve Vašem věku?
Pokud ANO, tak proč?
- 10) Myslíte si, že je na českých silnicích bezpečno?
Pokud ANO, tak čím je to podle Vás dáno?

Pokud NE, jaké jsou podle Vás možné příčiny?

11) Víte, jaký právní předpis upravuje pravidla silničního provozu?

12) Víte, jakou frekvencí musíte stlačovat hrudník dospělého při nepřímé srdeční masáži a do jaké hloubky? (*100-120 stlačení za minutu, přibližně 5 cm*)

Rozhovor – s ŘP

muž či žena?

věk:

13) Řídí Vaši rodiče? Pokud ANO, tak kdo z nich a jak přibližně dlouho?

Jak hodnotíte způsob jejich řízení – zdali například řídí dobře či máte nějaké výhrady k jejich řízení?

14) Jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění, jaké již máte skupiny?

15) Uvažujete nad dalšími?

16) Za jakým účelem jste si obstaral ŘO?

17) Jaký by podle Vás měl být každý řidič?

Jaké charakterové vlastnosti by podle Vás měl mít (a proč)?

Jaké naopak ne (a proč)?

18) Zažil jste již nějakou krizovou – nebezpečnou situaci v silničním provozu (dopravní nehoda, technická závada, zdravotní indispozice, agresivní chování jiného účastníka silničního provozu atd.)?

Pokud ANO, jakou? Co se tam dělo a jak jste to řešil?

Pokud NE, víte, jak byste se zachoval, kdybyste se k něčemu nachomýtl?

19) Myslíte si, že Vás autoškola dostatečně připravila na Vaši řidičskou účast v rámci silničního provozu?

Pokud NE, co Vám tam chybělo? V čem jste spatřoval nedostatky? Co by se mělo podle Vás v rámci výuky autoškoly zlepšit?

20) Co je podle Vás dopravní výchova?

21) Kdy a kde by se měla podle Vás dopravní výchova učit?

22) Absolvoval jste někdy dopravní výchovu?

Pokud ANO, kdy naposledy a co Vás nejvíce zaujalo a proč?

23) Je podle Vás v ČR dostatečná osvěta v rámci prevence zajištění bezpečnosti silničního provozu?

Pokud NE, jaká oblast by se podle Vás měla změnit/zlepšit a proč? Čemu by měla být upírána větší pozornost?

24) Účastnil jste se někdy nějakého kurzu či akce zaměřené na dopravní výchovu?

Pokud ANO, jaké a kdy? Co Vám to dalo?

25) Myslíte si, že má význam pořádat preventivní akce zaměřené na dopravní výchovu pro lidi ve Vašem věku?

Pokud ANO, tak proč?

26) Myslíte si, že je na českých silnicích bezpečno?

Pokud ANO, tak čím je to podle Vás dáno?

Pokud NE, jaké jsou podle Vás možné příčiny?

27) Víte, jaký právní předpis upravuje pravidla silničního provozu?

28) Víte, jakou frekvencí musíte stlačovat hrudník dospělého při nepřímé srdeční masáži a do jaké hloubky? (*100-120 stlačení za minutu, přibližně 5 cm*)

Příloha C: Hromadný e-mail (před konáním volnočasového programu)

Vážené žákyně, vážení žáci,

dovolte mi, abych se Vám představil. Mé jméno je David Jiskra a jsem studentem Technické univerzity v Liberci, Fakulty přírodovědně-humanitní a pedagogické, kde studuji 3. ročník oboru Pedagogika volného času v kombinované formě. Současně jsem příslušníkem Policie České republiky, kdy v rámci služby jsem působil i jako dopravní policista. Na základě těchto dosavadně získaných zkušeností si plně uvědomuji význam dopravní výchovy a také to, jak malý důraz je v současné době na ni obecně kladen.

Rozhodl jsem se proto v rámci svého studia o výběr vlastního tématu bakalářské práce, jenž by svým tématem a pojetím dokázal oslovit mladé budoucí či začínající řidiče a pokusil se tak vyplnit pomyslnou „díru“ vzdělanosti v této skupině lidí, která je jednou z vůbec těch nejvíce rizikových z hlediska dopravní bezpečnosti.

Tímto Vás prosím o řádné vyplnění dotazníku, který jsem sestavil na míru účelům bakalářské práce, a který by mi pomohl získat hmatatelný pohled na současný stav úrovně dopravní výchovy a dopravní gramotnosti u lidí ve Vašem věku.

Dotazník najdete po otevření tohoto webového odkazu: <https://forms.office.com/r/037Awii07n>

Prosím o jeho vyplnění co nejdříve, nejlépe do čtvrtka 13. 10.

Dále se pak všichni uvidíme ve dnech 18. – 19. 10., kdy se budeme věnovat v areálu dětského dopravního hřiště v České Lípě samotnému programu zaměřenému právě na dopravní výchovu. Pro částečnou představu uvedu, že dne 18. 10. začneme v 15:30 a budeme se věnovat i za účasti přizvaných hostů nastíněné problematice, tento den bude spíše teoreticky zaměřený, jehož konec je plánován na 18:15 hod.

Následující den 19. 10. začneme již v 15:00 a čeká nás venkovní program, který bude hlavně praktický a u kterého si všichni všechno vyzkoušíme – více teď neprozradím. Každopádně pro 3-4 dobrovolníky z vás mám již nyní na tento den pro jednu z mnoha aktivit speciální požadavek – doneste si s sebou, prosím, věci na převlečení a to takové, které si můžete „zničit“. Nutností jsou zde dlouhé rukávy a nohavice. A nebojte, žádná újma Vám nehrozí. Prosím, domluvte se mezi sebou, kdo budete dělat dobrovolníky a napište mi o tom e-mail (můžete hromadně nebo každý sám za sebe). Konec pak je plánován na 18:30.

Již nyní Vám tímto děkuji za vyplnění dotazníku, aktivní přístup a pomoc při budoucí realizaci praktické části mé bakalářské práce. Věřím, že si to společně užijeme a každý si z toho něco „odnese“.

Brzy se těším na viděnou, s pozdravem David Jiskra.

Příloha D: Hromadný e-mail (po konání volnočasového programu)

Dobrý večer, vážení účastníci našeho dvoudenního programu dopravní výchovy, předně mi dovoluji Vám ještě jednou velice poděkovat za Váš přístup v rámci uspořádaného programu. Věřím, že jste si to všichni užili a že si z toho každý z Vás něco odnesl. Jak jsem již zmiňoval, prosím Vás touto cestou o vyplnění ankety. Ta slouží k hodnocení proběhlého programu a dá mi tak důležitou zpětnou vazbu. Zde přikládám odkaz:

<https://forms.office.com/r/2iDUwbYnP3>

Prosím o včasné vyplnění, nejlépe během dneška, či zítřka, nejpozději však do neděle.

Dále jsem pro Vás nahrál fotky a pár videí z proběhlého dne, takže si je dle libosti stáhněte a užijte, jak uznáte za vhodné, opět přikládám odkazy:

fotky: <https://www.uschovna.cz/zasilka/DTC4B6JXCC5PVII5-UIR/>

videa: <https://www.uschovna.cz/zasilka/DT6FBEFBLF83PJZN-GHF/>

Závěrem tedy ještě jednou děkuji za Váš přístup, nasazení a pomoc mé osobě při realizaci tohoto volnočasového programu v rámci plnění praktické části mé bakalářské práce. Díky Vám jsem si to užil i já a byla radost s Vámi pracovat. Přeji Vám jen to nejlepší do Vašich životů, ať se Vám ve všem daří a když budete cestovat, tak vždy jen bezpečně a s úspěšným návratem domů. Pokud někdy budete potřebovat poradit či pomoci, nebojte se mi ozvat,

s pozdravem David Jiskra

Příloha E: Anketa (úplná podoba)

Anketa

* Povinné

1. Líbil se Vám absolvovaný volnočasový program? *

Ano

Ne

2. Pokud byste měl/a možnost, zúčastnil/a byste se tohoto programu znovu? *

Ano

Ne

3. Dozvěděl/a jste se díky programu nové a zajímavé informace? *

Ano

Ne

4. Byl podle Vás program vhodně sestaven a obsahově zajímavý? *

Ano

Ne

5. Jak byste ohodnotil/a vedoucího lektora? *

Známkuje jako ve škole 1 – 5

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

6. Byl podle Vás program organizačně zvládnutý? *

Ano

Ne

7. Co se Vám na programu nejvíce líbilo? *

8. Co se Vám na programu nejméně líbilo? *

9. Chybělo v programu podle Vás něco? Co byste doplnil/a? *

10. Přišlo Vám v programu něco zbytečné? *

11. Máte nějaké návrhy, které by mohly pomoci zlepšit program? *

12. Ohodnoťte, prosím celý program. *

Známkujte jako ve škole 1 – 5

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

13. Doporučil/a byste program absolvovat i známým? *

Ano

Ne

14. Má podle Vás realizace a absolvování takového programu přínos pro lidi ve Vašem věku, a měl by být více rozšířen? *

Ano

Ne

Microsoft tento obsah nevytvořil ani neschválil. Data, která odešlete, se pošlou vlastníkovvi formuláře.

Příloha F: Děkovný dopis HZS LK

Hasičský záchranný sbor Libereckého kraje
Ředitelství územního odboru Česká Lípa
Karla Poláčka 3152
470 01, Česká Lípa

k rukám ředitele územního odboru

**Věc: Poděkování za účast při realizaci programu praktické části bakalářské práce
dne 19. 10. 2022**

Vážený pane plukovníku, dovoluji Vám touto cestou, nejen za mou osobu, srdečně poděkovat, a to za pomoc, kterou jste mi společně s Vašimi kolegy poskytli v rámci realizace programu praktické části mé rozpracované bakalářské práce na téma Dopravní výchova jako volnočasová aktivita studentů SŠ.

Jsem přesvědčen, že díky provedení ukázky vyprošťování osob z havarovaného vozidla a současně jejího věcného komentování se tak podařilo vhodnou formou přenést další podstatné informace i vědomosti přímo mezi mladé a začínající řidiče, pro které jsem celý program sestavoval.

Děkuji tedy ještě jednou za Vaši vstřícnost. Dále bych rád i jmenovitě poděkoval nejlépe všem zúčastněným a těm, kteří se za Váš územní odbor na této akci organizačně podíleli. Veliké poděkování tedy náleží mjr. Ing. Janu Souškovi a také nrap. Pavlu Neradovi, kteří osobně se mnou věc ladili na místě i ještě před konáním akce. V den konání pak za samotnou ukázkou a její průběh mnohokrát děkuji nrap. Pavlu Tvrdíkov, který vše potřebně komentoval a dále všem kolegům z přítomného výjezdu, kteří na místě fungovali jako jeden tým a prezentovali profesionalitu bezpečnostního sboru jako takového.

Přeji Vám i všem kolegům mnoho sil, štěstí a zdraví do náročné služby i mimo ní.

S pozdravem a úctou David Jiskra



Příloha G: Děkovný dopis Gerhard Horejsek a spol., s.r.o.

Gerhard Horejsek a spol., s.r.o.

Dlouhá 186/31
412 01 Litoměřice – Město
k rukám jednatele

Věc: Poděkování za spolupráci při realizaci programu praktické části bakalářské práce dne 19. 10. 2022

Vážený pane Horejsku, dovoluji mi Vám touto cestou, nejen za mou osobu, srdečně poděkovat, a to za pomoc, které se mi dostalo díky Vašemu týmu z pobočky Auto Horejsek ŠKODA v České Lípě, a která významnou měrou přispěla v rámci realizace programu praktické části mé rozpracované bakalářské práce na téma Dopravní výchova jako volnočasová aktivita studentů SŠ.

Díky této spolupráci, kterou se mi podařilo úspěšně vyjednat s ředitelem pobočky, panem Noskem a následně dalšími jeho kolegy (mj. paní Marková), se podařilo pro realizaci výše uvedeného programu poskytnout předváděcí vůz Škoda Karoq, který tak posloužil jako věcný nástroj k představení současných bezpečnostních systémů vozidel, dále pak k ilustraci technických zákonitostí a v neposlední řadě ilustraci správného posazení se do vozidla, ukázky poutání se bezpečnostním pásem, seřízení polohy řidiče za volantem, správnému nastavení hlavové opěrky apod. Jsem přesvědčen, že díky názornému předvedení těchto prvků se zapojením předváděcího vozidla se tak podařilo vhodnou formou přenést další podstatné informace i vědomosti přímo mezi mladé a začínající řidiče, pro které jsem celý program sestavoval. S informacemi byli seznámeni cestou přítomného soudního znalce pro dopravní nehody a mé osoby.

Děkuji tedy ještě jednou za poskytnutou spolupráci a vážím si toho, že pro Vaši společnost i pro jednotlivé zaměstnance (pan Nosek, paní Marková a spol.) není lhostejné vzdělávání dospívajících, kteří jsou nebo brzy budou řidiči motorových vozidel. A třeba snad i díky této spolupráci Vašimi potenciálními zákazníky.

Přeji Vám i všem Vaším kolegům mnoho sil, štěstí a zdraví, a to nejen v práci, ale samozřejmě i mimo ni.



S pozdravem a úctou David Jiskra



Příloha H: Tisková zpráva HZS LK (<https://www.facebook.com/HZSLK>)



HZS Libereckého kraje

2 h · 🌐

Ukázku vyprošťování za pomoci hydraulického vyprošťovacího zařízení u simulované dopravní nehody předvedli příslušníci HZS LK ze stanice Česká Lípa na českolipském dopravním hřišti. Na preventivně-vzdělávací akci, kterou uspořádal student TUL David Jiskra jako praktickou část své bakalářské práce, si dobrovolníci z řad studentů mohli vyzkoušet, jaké to je být vystřiháván z vozidla. Akce cílila na zvýšení osvěty u mladých a budoucích řidičů, kteří jsou velmi rizikovou skupinou z hlediska dopravní nehodovosti.



👍❤️ Vám, Šárka Nováková a 44 dalším

Příloha CH: Fotografie z realizace volnočasového programu

