

UNIVERZITA TOMÁŠE BATI VE ZLÍNĚ
FAKULTA HUMANITNÍCH STUDÍÍ
Institut mezioborových studií Brno

Dopravní chování a výchova ze sociálně pedagogického hlediska

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce :

JUDr. Roman Kočí

Vypracoval :

Bc. Zbyšek Macán

Brno 2009

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Dopravní chování a výchova ze sociálně pedagogického hlediska“ vypracoval samostatně a použil jen literaturu uvedenou v seznamu literatury a zdrojů informací uvedené v práci.

B c . Zbyšek Macán

Poděkování

Děkuji panu JUDr. Romanu Kočímu za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mně poskytl při zpracování diplomové práce.

Také bych chtěl poděkovat svým kolegyním Magdaleně Tiché, Romaně Roučkové, Martině Svobodové a Jitce Blahutové, které mi asistovaly při průzkumu v rámci praktické části mé diplomové práce.

Brno 20. března 2009

Bc. Zbyšek Macán

OBSAH

	strana
Úvod	3
1. Právní vymezení systému dopravní výchovy v České Republice	6
2. Vývoj dopravní výchovy	9
2.1 Historie dopravní výchovy	9
2.2 Úvod do dopravní výchovy dětí	12
2.3 Doprava a společnost	14
3. Psychologie dopravní výchovy	16
3.1 Psychologické základy dopravní výchovy	16
3.2 Psychologické předpoklady dítěte předškolního věku	18
3.3 Psychologické předpoklady dítěte základní školy	20
4. Výuka dopravní výchovy	22
4.1 Základní členění výuky dopravní výchovy	22
4.2 Současná koncepce dopravní výchovy	23
4.3 Předškolní věk	25
4.4 I. stupeň základní školy	27
4.5 II. stupeň základní školy	31
4.6 Mládež	32
5. Úloha rodičů	35
5.1 Rodiče dětí předškolního věku	36
5.2 Rodiče dětí 6 – 10letých	37
5.3 Rodiče dětí 11 – 15letých	37
6. Dopravní výchova jako součást socializace	39
6.1 Sociálně psychologické aspekty dopravy	40
6.2 Dopravní výchova jako součást socializace	41
6.3 Vliv dopravní výchovy na socializaci dítěte	44

Praktická část	45
1. Úvod k prováděnému výzkumu	45
2. Použité metody	46
3. Cíl diplomové práce a jeho zdůvodnění	46
4. Zpracování výzkumu	47
4.1 Stanovení hypotéz	47
4.2 Zpracování dat	48
4.3 Výstupy ze zpracování údajů	63
5. Vyhodnocení a analýza získaných informací	67
6. Shrnutí a doporučení pro praxi	73
Závěr	75
Resumé	77
Anotace	79
Seznam použité literatury	80
Seznam příloh	84

Úvod

Účast v provozu na pozemních komunikacích je jednou z nezbytných lidských činností – bez které se zkrátka lidé dnes absolutně neobejdou. Mluvíme ať už o vozidlech, jezdících především po vozovce, nebo o chodcích – o lidech pohybujících se po cestách pro ně určené i neurčené, jdoucími za svým cílem nebo jen bloumajícími, snad hledajícími zábavu. Zkrátka každý jsme účastníkem provozu, každý ho můžeme nějak ovlivnit, narušit.

To, co spojuje obě skupiny, je nezbytná znalost pravidel a zásad bezpečné chůze a jízdy. Tato znalost, zejména ve vztahu k chodcům, by měla být nabyta již v útlém dětství – ale je tomu opravdu tak? Rodiče často svým dětem vysvětlí snad jen povinné rozhlédnutí na přechodu a slušné chování poblíž pozemní komunikace. Mnohdy je pro ně vysvětlování pravidel obtížné a omezují se na základní příkazy a zákazy. Jenže někteří rodiče si neuvědomují, že děti se brzy naučí jezdit i na jízdním kole, na kterém se prohání mnohdy bez dozoru. Stačí k tomu znát stále jen dvě „stará a dobrá“ pravidla?

Jak se zdá, tak to nestačí - podle statistik dochází každou minutu, každý okamžik k dopravním nehodám, při kterých jsou zbytečně mařeny lidské životy. Možná, že právě díky neznalosti předpisů a pravidel vztahujících se k bezpečné účasti v provozu na pozemních komunikacích.

Děti zkrátka nedokážou tak dobře odhadnout vzdálenost nebo rychlost ostatních jedoucích vozidel, nejsou pohotové jako dospělí, mnohdy si neuvědomují následky svého počínání. A je tu ještě jedna věc, která se změnila: dynamika dnešní dopravy a hustota provozu na pozemních komunikacích. Tato změna se samozřejmě neudála ze dne na den, přesto je možné pozorovat, že tam, kde za doby našich dědečků vedla sotva polní cesta, za doby našich otců projelo pět trabantů za den, tam dnes projede nesčetně aut, doslova valících se jedno za druhým. A nelze téměř ani uhlídat, zdali dodržují dovolenou rychlost a další zákonem dané příkazy či zákazy.

Samozřejmě, dalo se to očekávat. I přesto tento problém mnoho lidí zaskočil. Neprojevilo se to tedy jen zvýšenou nehodovostí, ale ukázalo se, že ve školách je dopravní výuka téměř nedostatečná. V mateřských a základních školách sice pracují dle stanovených programů (osnov), ale tady je působení závislé především na přístupu učitele, který nemusí být vždy k dané problematice příliš vstřícný. Přesto je však dopravní výchova nedílnou součástí všeobecného vzdělání dětí i dospělých. Správným působením v této oblasti se dá předejít mnohým dopravním nehodám i jejich smrtelným následkům.

Nejúčinnější formou, jak naplnit tento cíl, by bylo zařazení samotného předmětu „Dopravní výchova“ jako povinného pro základní školy, či nějakým jiným způsobem zařadit učivo do vybraných předmětů základních škol. Aby se toto stalo skutečností, je důležité začít „od shora“ – tedy především u státní správy, vysokých škol připravujících učitele a u orgánů samospráv.

Vznikají tak dokonce příručky, jakési „návody“ pro učitele, jak zprostředkovat informace o dopravě dětem, například i dětem nejpříjemnější metodou, prostřednictvím her.

V současné době se problematikou dopravní výchovy zabývá mnoho subjektů: školy a školská zařízení, Ministerstvo dopravy ČR a jím zřizované organizace, kraje, obce, Policie ČR, obecní policie, domy dětí a mládeže a některé neziskové organizace. Je samozřejmě dobré, že se tyto subjekty zajímají tak aktuálním tématem jako doprava, ovšem je zde značný problém: jejich neprovázanost a omezená vzájemná komunikace. Jejich činnost také není nijakým způsobem koordinována a jen volně na sebe navazuje.

Je však jisté, že v naší společnosti je vůle zlepšit situaci v provozu na pozemních komunikacích, že je vůle vyvozovat odpovědnost vůči těm, kteří nehodlají pravidla provozu na pozemních komunikacích respektovat a pomoci těm, kteří tyto pravidla neznají či neovládají.

Jedním z cílů této mé práce bylo provést zjištění, jaká je vůle věnovat se otázkám bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na jednotlivých základních školách v okrese Plzeň – jih, tj. v regionu, kde žiji. Zjišťoval jsem, v jakém rozsahu je zde zavedena a prováděna výchova či výuka co se dopravy týče a jak se děti na jednotlivých školách v dopravních situacích chovají. Je pak zajímavé pozorovat, zdali se děti chovají úměrně k rozsahu jim poskytnuté dopravní výuky, což bylo mým dalším cílem – zjistit, jak se chovají na přechodech pro chodce před budovami jejich škol.

1. Právní vymezení systému dopravní výchovy v České republice

Při provádění prevence v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, tak jako ve většině specializovaných činností, se vychází z právních předpisů, které nesmí být v rozporu se základním pramenem právní úpravy, kterým je Ústava České republiky¹ a dalšími předpisy patřícími do ústavního pořádku České republiky.²

Mezi základní právní předpisy upravující oblast bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“). Z tohoto předpisu je třeba upozornit zejména na ustanovení § 124 odst. 2 písm. h), kde je vymezena působnost Ministerstva dopravy v oblasti prevence bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, také na ustanovení § 124 odst. 7 písm. e), kde je vymezena působnost Ministerstva vnitra v oblasti prevence bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a na ustanovení § 124 odst. 5 písm. m), kde je vymezena působnost obcí s rozšířenou působností v oblasti prevence bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. V těchto zákonných ustanoveních je dána povinnost vymezeným subjektům provádět prevenci v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. I přes určité okleštění pravomocí Policie České republiky provedené zákonem o provozu na pozemních komunikacích byl policii ponechán dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích (viz § 124 odst. 9 zákona o provozu na pozemních

¹ Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů

² Jde zejména o usnesení předsednictva ČNR č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součást ústavního pořádku České republiky, ústavní zákon č. 23/1991 Sb., kterým se uvozuje LISTINA ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD jako ústavní zákon Federálního shromáždění ČSFR a ostatní ústavní zákony tvořící ústavní pořádek České republiky.

komunikacích). K provedení zákona o provozu na pozemních komunikacích byla vydána vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. V souvislosti s právními předpisy upravujícími oblast bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích je třeba se zmínit o základním právním předpise, podle kterého postupují příslušníci Policie České republiky, a to o zákoně č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. V tomto právním aktu jde zejména o § 2, kde jsou upraveny úkoly policie v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích všeobecně. Dalším pramenem práva je zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů v němž jsou podrobněji vymezeny úkoly Policie České republiky. V § 1 odst. 1 je vymezen výkon státní správy ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích okresním a krajským dopravním inspektorátům a Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky a s tímto výkonem státní správy ve výše uvedené oblasti je analogicky spojeno i provádění prevence v této oblasti. V rámci policie je tato činnost prováděna zejména prostřednictvím preventivně informačních skupin jednotlivých okresních ředitelství a krajských správ Policie České republiky. Tyto útvary provádějí prevenci v rámci celé oblasti bezpečnosti tzn. v oblasti předcházení trestné činnosti, v oblasti zneužívání drog a jiných návykových látek a patří sem tedy i oblast bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Aby byl výčet zcela ucelený není možné se nezmínit o zákonu č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, k této právní normě byla vydána prováděcí vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 470/2000 Sb. kterou se provádí zákon o získávání

a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Všechny kompetentní ústřední správní úřady, které působí v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích vychází při plnění svých úkolů z usnesení vlády České republiky č. 681 ze dne 19. 10. 1998, Akční program zvýšení bezpečnosti silničního provozu a z usnesení vlády České republiky č. 731 z 18. 7. 2001, zpráva o plnění Akčního programu a opatření ke snížení nehod v silničním provozu a jejich následků na léta 2002 až 2005 s výhledem do roku 2010. Na toto usnesení navazovala v pozdější době usnesení vlády ze dne 28.4.2004, o rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu a usnesení vlády ze dne 12.9.2005, k Akčnímu plánu realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2006. Posledním počinem na úseku dopravní výchovy je usnesení vlády České republiky ze dne 16.12.2008, o Revizi a aktualizaci národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2008 až 2010 s výhledem do roku 2012. Hlavním cílem Ministerstva dopravy, které vypracovalo shora uvedené dokumenty je do roku 2010 snížení počtu usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002, k čemuž se naše republika zavázala i s ostatními členskými státy Evropské unie.¹

V současné době je také aktuální snaha o sjednocení naší legislativy s legislativou Evropské unie. Je proto jasné, že změny, které proběhly v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích nejsou konečné a bude třeba ještě doladit některé sporné otázky jež se ukázaly po přijetí nových právních norem. Z tohoto důvodu nelze uvedený výčet právních předpisů brát jako ucelený a konečný.

¹ <http://www.ibesip.cz/cs/N%C3%A1rodn%C3%ADstrategie+BESIP>

2. Vývoj dopravní výchovy

2.1 Historie dopravní výchovy

Dopravní výchova v naší republice byla, je a i nadále bude spojována s problémem negativních dopadů motorizace na společnost a vedle ekologických projevů především se snižováním tolik závažné dopravní nehodovosti. Lze se proto shodnout na názoru, že dopravní výchova by se měla stát plnohodnotnou a pedagogicky účinnou součástí výchovy mladého člověka.

Již počátkem 30 let 20. století bylo zřejmé, že se ve společnosti bude rychle rozvíjet motorismus, který nebude pouze společenským kladem. Varujícím faktem byly již tehdy policejní statistiky nehod a úrazů způsobených vozidly. Ty byly v té době již velmi podrobné, s rozdělením nehod na druhy vozidel, druhy zranění a způsob zavinění. Tak např. v Praze roku 1931 utrpělo lehké zranění 3263 osob, těžké 1122 osob a 48 lidí tehdy na silnicích hlavního města zahynulo, ať již jako řidiči nebo chodci. V Praze tehdy bylo kolem 26 000 vozidel a to bez vozidel armády, poštovní správy a elektrických drah a autobusů. Protože nehodovost stoupla oproti předchozímu roku o 6 %, společnost tento stav vzala na vědomí a začala se jím vážně zabývat.¹

Otázkou bezpečnosti silničního provozu a tím také výchovou k dopravní bezpečnosti se začali zabývat zejména Autoklub republiky Československé (ARČs), Elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy a Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze. Středem pozornosti byly podobné otázky jako v současné době. Tyto instituce se zabývaly problémem nehodovosti dětí a mládeže spojeným s nutností školního a mimoškolního dopravně výchovného soustavného vzdělávání. Nedostatky ve výchově řidičů motorových vozidel, především v působení soukromých, nekoncesovaných autoškol. Nedostatky

¹ Límová, L., *Teorie dopravní výchovy*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 2006, s. 10, ISBN 80-246-1157-0

v metodice a náročnosti vlastních řidičských zkoušek. Otázkou požívání alkoholu, jakožto důležitého faktoru vzniku dopravních nehod. V poslední řadě pak zjišťováním duševní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Výrazněji se problematika dopravní výchovy v předválečném Československu začíná projevovat počátkem 30. let minulého století. Růst jejího významu měl základ především v rozvoji motorizace společnosti, hlavním motivem byla potom snaha o zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích s důrazem kladeným na ochranu zdraví dětí a mládeže.

Prvky dopravní výchovy byly nejdříve začleněny v celkovém chápání bezpečnosti hlavních oblastí lidské pracovní činnosti, nejenom tedy v silniční dopravě a vznikajícím dopravním prostředí, ale i v průmyslu, zemědělství atd. 4.-11. září 1932 uspořádal Národní komitét pro vědeckou organizaci v Praze „bezpečnostní týden“, kde některé expozice byly již výrazně zaměřeny na bezpečnost silničního provozu a seznamování s novou společenskou problematikou.¹

Mezi průkopníky dopravní výchovy můžeme zcela jistě zařadit významného českého psychologa a pedagoga Josefa Váňu (1899-1966), který se problematikou bezpečnosti v silniční dopravě, zejména potom profilem a osobností řidiče motorových vozidel intenzivně zabýval. Můžeme říci, že Váňa počal na základě promítnutí nových psychologických výzkumných metod do praxe, postupně rozvíjet a konstituovat samostatnou psychologickou disciplínu – dopravní psychologii.

Počátky dopravní výchovy v předválečném období však jsou spojeny především s F.A.Elstnerem (1902-1974). V oblasti dopravní výchovy je významná zejména jeho činnost osvětová, ve které pro zpopularizování nové dopravně výchovné problematiky udělal Elstner velmi mnoho. Jako jeden

¹ Pavlíček, K., Kopecký, K., *Dopravně bezpečnostní činnost policie*, Praha: Vydavatelství PA ČR, 1999, s. 107, ISBN 80-7251-020-7

z prvních (společně s Váňou) poukázal na nové, průvodní negativní jevy nastupující motorizace společnosti a na úkoly a možnosti výchovně vzdělávací práce školy i dalších organizací. Především mu šlo o výchovu a vzdělávání dětí a mládeže v oblasti prevence a bezpečnosti silničního provozu a na obecných školách prosazoval zařazení dopravní výchovy do učebních plánů a osnov. Byl iniciátorem celostátní dopravně výchovné akce nazvané „Hodinky bezpečnosti“. Tato akce byla první, soustavně prováděnou dopravní výchovu, řízenou přípravou dětí a mládeže ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Při této akci Autoklub republiky Československé na výstavních panelech ukázal, jak byla v uplynulém období prováděna dopravní výchova dětí a mládeže na školách a v kursech přímo v budově Autoklubu. V rámci akce „Hodinky bezpečnosti“, kterých proběhlo v době od 19.3.1935 do 19.12.1935 celkem 50, bylo v Praze proškoleny 15 000 dětí obecných škol, v ostatních městech potom 20 000. Výuka byla prováděna s maximální názorností a s pečlivě připraveným obsahem vyučovací látky. Pro venkov byly tyto hodinky (vedle přímých kursů) vysílány rozhlasem pro školy.¹

Z odborné literární činnosti zaměřené na dopravní výchovu můžeme jmenovat první učební pomůcku pro výuku dopravní výchovy, kterou vytvořil v roce 1938 – „Značky pro silniční dopravu pro obecné a střední školy“ a v roce 1937 vydanou populárně naučnou knížku, která se u nás poprvé zabývá otázkami bezpečnosti silničního provozu pod názvem „Abeceda bezpečnosti“.

Elstnerův význam pro dopravní výchovu tkví především v prosazování myšlenky rozvoje dopravní výchovy (zejména dětí a mládeže) v předstihu a ve vzájemné kontinuitě k rozvoji motorizace společnosti. Tento přístup je u Elstnera nadčasový.²

¹ Límová, L., *Teorie dopravní výchovy*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 2006, s. 11, ISBN 80-246-1157-0

² Pavlíček, K., Kopecký, K., *Dopravně bezpečnostní činnost policie*, Praha: Vydavatelství PA ČR, 1999, s. 109, ISBN 80-7251-020-7

Můžeme tedy říci, že cíle stanovené v oblasti dopravní výchovy v první polovině minulého století si podržely svoji platnost až do současné doby. Jejich nadčasovost svědčí o promyšleném směru rozvoje dopravní výchovy a bezpečnosti. Široké spektrum, v podstatě stále platných okruhů problémů ovlivňujících stav bezpečnosti silničního provozu, napomohlo významnou měrou rozšířit výchovu veřejnosti k bezpečnosti v silničním provozu.

2.2 Úvod do dopravní výchovy dětí

Jedním ze základních předpokladů zlepšení situace v chování účastníků provozu na pozemních komunikacích je dokonalá a systematická dopravní výchova od nejútlejšího věku. Ve většině vyspělých států je výchova mládeže k dopravní kázni jednou ze složek celkového výchovného systému dětí a mládeže. Tato výchova je samozřejmě v různých státech různá, vždy závislá na individuálních podmínkách a možnostech dané země. Není však náhodou, že v některých zemích je pro dopravní výchovu vyčleněn samostatný předmět, jinde je alespoň součástí učebního plánu jednotlivých předmětů a ještě je doplňována systémem mimoškolních aktivit.

Např. v Dánsku, Holandsku a Lucembursku je dopravní výchova řádným vyučovacím předmětem, učební plán rakouských škol ukládá provádět ji jako výchovný a vzdělávací úkol uskutečňovaný ve většině předmětech. To se děje za velice aktivní pomoci ostatních složek a veřejnosti. Ve Švédsku je intenzivní a systematická výchova k dopravní kázni podporována státními orgány již od roku 1936. každý žák absolvuje během povinné školní docházky 100 vyučovacích hodin teorie a 36 půldnů praktického výcviku v této výchově. Podobně je tomu v přípravě učitelů.¹

¹ Límová, L., *Teorie dopravní výchovy*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 2006, s. 7, ISBN 80-246-1157-0

V České republice je současná praxe zcela jiná. Dopravní výchova je ponechána zcela na přístupu jednotlivých pedagogů a úroveň znalostí a dovedností žáků jednotlivých základních škol je tím naprosto rozdílná. Je pravdou, že dopravní výchova je zařazena do činností mimoškolní výchovy, přesto se tato činnost jeví, jako naprosto nedostačující. Vždyť statistika dopravních nehod, kterých se na našich silnicích účastnily děti, je doslova otřesná. Jenom v roce 2003 při haváriích zahynulo 36 dětí do 15 let, 366 jich bylo zraněno těžce a 3 035 lehce. V roce 2002 to bylo dokonce 44 mrtvých! Od této doby se situace poněkud zlepšila, takže v roce 2007 při haváriích zahynulo 24 dětí do 15 let a v roce 2008, kdy Policie ČR šetřila celkem 160 376 nehod, při kterých bylo 992 osob usmrceno, zahynulo celkem 17 dětí¹.

Čísla statistik by rozhodně nemusela být ani zdaleka tak hrozná - úmrtnost dětí na pozemních komunikacích v České republice je zhruba třikrát vyšší než v Nizozemsku, Švédsku a Itálii a dvakrát vyšší než v dalších tradičních členských státech Evropské unie.²

Statistika nám tedy říká, že každoročně na pozemních komunikacích vyhasnou životy jedné školní třídy. Čísla však už nehovoří o bolesti zraněných, nesmírném utrpení pozůstalých ani o dalším životě těch dětí, které se musí vyrovnat s trvalým tělesným postižením a jizvou na duši. V podstatě ani nejsou zohledňovány ztráty, které celé společnosti vznikají v důsledku úmrtí při dopravních nehodách; ať už to jsou ztráty morální, ekonomické, sociologické apod.

Varující jsou také hlavní příčiny úmrtí dětí. Patří mezi ně především to, že rodiče své ratolesti převážejí v autě bez použití dětských sedaček či sedáků nebo jim dovolí jezdit na jízdních kolech bez cyklistických přileb.

¹ <http://www.ibesip.cz/cs/Informace+BESIP/11012009.htm>

² <http://www.nadacebesip.cz/4.php>

Děti jako chodci a cyklisté také často špatně řeší situace, které provoz na pozemních komunikacích přináší. Svědčí to o tom, že dopravní výchova sice děti učí pravidla, ale mnohdy už ne jejich uplatnění v reálných situacích. Zanedbávána je také výuka pravidel bezpečné jízdy (chůze), to je markantní nejen ve vztahu k dětem, ale i k žákům v autoškolách. Prostor pro zlepšení se tady otvírá jak pro rodiče, tak pro školu, potažmo pro autoškoly.

Podle odborníků na dopravu se příčiny dají shrnout jednou větou: Nedostatečná prevence a nízká informovanost.

2.3 Doprava a společnost

Prudký rozvoj dopravy v posledních desetiletích mocně ovlivnil společenský život. Vedle mnohých kladných hodnot, které doprava společnosti přináší, má však také často negativní následky pro duševní i tělesné zdraví člověka. Je to hlavně proto, že exploze motorismu zastihla lidstvo v některých směrech značně nepřipravené. Stinnou stránkou silniční dopravy je velká nehodovost, která způsobuje nenahraditelné ztráty na životech a zdraví lidí. Ročně umírá na světě několik set tisíc lidí na následky dopravních nehod a počet raněných je mnohonásobně vyšší.

Za negativní stránku dopravy je nutno považovat také její výrazný zásah do životního prostředí, zvláště pokud jde o hluk a čistotu ovzduší. Dopravní ruch způsobuje často tak silný hluk, že u většiny lidí, kteří jej musí vnímat se dostavují poruchy neurovegetativních funkcí. Výfukové zplodiny motorů dopravních prostředků znečišťují ovzduší a některé jejich komponenty přímo ohrožují nejen rostlinstvo, ale i zdraví lidí.

Přeexponovaná doprava proto vyžaduje, aby společnost člověka na tuto negativní skutečnost připravila. Není-li psychika člověka pro tuto zcela novou a neustále se zhoršující situaci připravena, nebude ji ani bez úhony snášet.

Četné dopravní podněty, jimiž nejsou jen stojící a jedoucí dopravní prostředky, ale také signalizace, stávají se pak neurotizačním faktorem. Příprava pro život bohatý na uvedené stimuly předpokládá, aby v procesu socializace individua došlo k nenásilnému přizpůsobování člověka dalším novým podmínkám dopravy. Vrůstání do těchto podmínek by nemělo být dějem živelným, ale cílevědomým, směřujícím k získání schopnosti umět se vyrovnat, adekvátně reagovat na přebujelou silniční dopravu.

3. Psychologie dopravní výchovy

Mezi celou řadou věd, které zkoumají z různých stránek člověka, patří také psychologie, která má mezi těmito obory důležité místo. Předmětem jejího zájmu jsou zákonitosti duševního života člověka. Psychologie studuje převážně zákonitosti, podle kterých člověk vnímá, resp. poznává vnější skutečnosti i sebe sama, jak je prožívá, jak se rozhoduje a jedná.¹

Psychologie ve vztahu k dopravní výchově se zabývá zkoumáním psychických projevů účastníků silničního provozu, zjišťováním jejich závislosti na individuálních vlastnostech člověka a ve vztahu k výchově zejména na jejich metodách výuky, výcviku a výchovy.

3.1 Psychologické základy dopravní výchovy

Dopravní výchova má přirozeně i své psychologické aspekty. Máme-li např. stanovit její prostředky a metody, nemůžeme opomíjet zákonitosti psychiky těch, pro které je dopravní výchova určena. Znat žáky, rozumět jejich vývojovým a individuálním zvláštnostem, způsobu jejich poznávání, prožívání, chápat jejich chování, znát jejich duševní potenciál a předpoklady, plnit určité úkoly a požadavky, to jsou psychologické základy výchovného působení.²

Proto nejsou ani v dopravní výchově psychologické poznatky cílem, nýbrž jenom pramenem poznání, jak usnadnit a zpřesnit analýzu a volbu výchovných a vzdělávacích postupů a opatření.

¹ Štikar, J., Hoskovec, J., *Přehled dopravní psychologie*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 1995, s. 7, ISBN 80-7066-981-0

² Volný, J., *Didaktika dopravní výchovy*, Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1978, s. 15

Dopravní výchovu nelze zaměňovat s dopravní psychologií. Nezbytné psychologické základy jí poskytuje psychologie vývojová a pedagogická. Avšak vzhled k tomu, že dopravní situace modifikují mnohé duševní funkce, nelze dopravní výchovu stavět na obecně platných znalostech z vývojové a pedagogické psychologie, ale na znalostech psychicky determinované dopravou a jejími situacemi.

Duševní činnost je třeba charakterizovat jako akci, jíž se člověk vyrovnává s prostředím, v němž žije. Vnější prostředí je podnětem k reakci, dává příležitost k činnosti, klade však též požadavky a omezení. Potřeby, přání, snahy člověka, které ve svém chování uplatňuje, jsou také projevem duševního života, který by měl udržovat rovnováhu s vnějším prostředím.

Duševní stav dítěte, které je také účastníkem provozu na pozemních komunikacích, se významně podílí na tom, zda dopravní situace ohrozí či neohrozí jeho bezpečnost. Nesprávné chování v provozu je pochopitelně výrazem určité duševní činnosti. Dítě vidí rychle se blížící vozidlo, ví, že by mělo počkat, nepřecházet vozovku, dokud vozidlo nepřeje, a přece se ještě pokouší rychle přeběhnout vozovku na druhou stranu před přijíždějícím autem. Jeho tělesná činnost vyplynula z činnosti duševní, která určila činnost organismu jakožto celku.

Snaha být co nejrychleji u kamaráda na druhé straně vozovky vedla dítě k nesprávnému vyrovnávání mezi jeho vnitřním a vnějším prostředím. Duševní činnost spočívající v tomto nesprávném vyrovnávání nelze nazvat jinak než chybou, tzn. že lidský činitel selhal – selhalo duševno.

Duševní činnost prodělává v průběhu lidského života různé změny. Souhrn těchto změn v duševnu od narození do dospělosti je výrazem duševního vývoje člověka. Ten je pak závislý na třech vlivech: na dědičnosti, na prostředí a na výchově.

Zděděné a vrozené předpoklady označujeme jako biologický faktor. Anatomická a fyziologická vybavenost organismu, tzv. biologické hodnoty,

spoluurčuje vývoj duševního života a jen někdy bývá hlavním činitelem. U dítěte normálně do života vybaveného se duševno vyvíjí v závislosti na prostředí, a to hlavně prostředí společenském, a na výchově. Podstatně jiná bude psychika dítěte vyrůstajícího v prostředí, kde se neustále setkává s dopravními prostředky, a dítěte z prostředí na dopravu zcela chudého. Prostředí naplněné dopravními stimuly mocně ovlivňuje nejrůznější duševní funkce a spoluutváří lidskou osobnost. Aby však reakce organismu na tyto nejrůznější podněty a tím i chování dítěte byly vhodné, odpovídající dopravní situaci, nelze spoléhat jen na vrozené reakce, ale je třeba naučit dítě i reakcím zcela novým, jimiž organismus dědičně vybaven není. Je pravda, že by dítě na nové podněty z prostředí časem také nově reagovalo, avšak dopravní prostředí je tak mnohotvárné, nebezpečné a rychle měnivé, že dítě nemůžeme vystavit pouhému náhodnému působení, tj. v tomto případě získávání zkušeností spontánním způsobem. Organizovaná systematická příprava, tj. výchova, naučí dítě rychleji a bezpečněji těmto novým a správným reakcím.¹

3.2 Psychologické předpoklady dítěte předškolního věku

Studium k pochopení dopravní výchovy dětí předškolního věku by mělo být především zaměřeno na psychofyziologické zvláštnosti dětí předškolního věku a na specifiku rozvoje poznání předškolního dítěte.²

U dítěte předškolního věku je velmi důležité vývojové hledisko, neboť jednotlivé úrovně vývoje osobnosti probíhají v relativně krátkém časovém úseku a proto je nutné, i když obtížné, přizpůsobit strukturu výchovy jeho potřebám a zejména možnostem. Dítě předškolního věku myslí a jedná podle

¹ Volný, J., *Didaktika dopravní výchovy*, Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1978, s. 16

² Límová, L., *Teorie dopravní výchovy*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 2006, s. 15, ISBN 80-246-1157-0

zvláštností své psychiky a základní charakteristikou psychiky takového dítěte je bezprostřední charakter poznání, tj. učení se prostřednictvím činnosti, jednání. Jako nejúčinnější forma učení v tomto věku lze uvést hru. Při hře si dítě může rozvíjet jednotlivé své tělesné i duševní vlastnosti své osobnosti. Děti tímto způsobem bezpečně zkoumají, experimentují, napodobují a získávají tak žádoucí dovednosti a návyky. Dopravní výchovu v předškolním věku můžeme chápat jako zkvalitňování a rozvoj orientace dítěte ve svém okolí.

Co se týká pravidel provozu na pozemních komunikacích, dítě předškolního věku velmi nesnadno chápe, co má pod tímto pojmem rozumět, což nesmírně komplikuje problém bezpečnostních předpisů v dopravě. Dále i malá postava dítěte velmi handicapuje, jestliže se jedná o to, získat celkový přehledný obraz úseku ulice, kterou má přejít. Výška očí šestiletého dítěte je totiž o 60 cm nižší než má výšku očí dospělý člověk. Proto dítě nevidí vše, co dospělí, vidí zem, kola aut apod.. Děti ještě v předškolním věku nepřesně hodnotí vzdálenost k pohybujícímu se automobilu, jeho rychlost. Nepřesně určují význam světelných a sluchových signálů. Děti jsou také emocionální a pohyblivé při hře, v zajetí fantazie nevnímají reálné nebezpečí a přestože hledí na přilizující se automobil, vůbec ho nemusí vidět. Řidiči tuto skutečnost neznají, od nich ze svého hlediska očekávají jednání, které odpovídá situaci. Je třeba si uvědomit, že je podstatný rozdíl mezi znalostí správného chování a skutečným chováním.¹

¹ Štikar, J., Voskovec, J., Štikarová, J., *Psychologie v dopravě*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003, s. 189, ISBN 80-246-0606-2

3.3 Psychologické předpoklady dítěte základní školy

V tomto věku, tedy ve věku šest až patnáct let jsou děti aktivními účastníky provozu na pozemních komunikacích jako chodci a cyklisté. Děti jsou jako chodci více ohroženy než dospělé věkové skupiny s výjimkou nejstarších chodců. Téměř všechny země vykazují podobný obraz. Úrazy chodců jsou časté ve věkových skupinách 5-14 letých dětí. Riziko mladistvého chodce do šestnácti let je přibližně dvakrát tak velké jako riziko pro dospělé chodce mezi šestnácti a šedesáti lety.¹

Důležitým mezníkem v dopravní nehodovosti této věkové skupiny je vstup dětí do školy. Pro děti to znamená nutnost čestně se osamostatnit od rodičů. Postupně je čekají první samostatné cesty do školy a je proto nutné, aby byly na tuto situaci důsledně připravovány. Chlapci mají jako chodci více úrazů než dívky, protože se obvykle chovají riskantněji než dívky. Jejich impulzivnější a dobrodružnější chování je přivádí do nebezpečných situací častěji než je tomu u opatrnějších dívek. Charakteristickým typem dopravní nehody dětí školního věku je neočekávané vběhnutí před vozidlo.

Dítě je oproti dospělým znevýhodněno a tím i více ohroženo, neboť je díky menšímu vzrůstu snadno přehlédnutelné a jejich věk jim neumožňuje rychle a správně reagovat na nastalou krizovou situaci. Děti prožívají jednotlivé situace daleko emotivněji než dospělí a to má vliv na chování dítěte v nepřehledných a náročných situacích. Hněv, strach nebo radost ovlivní jednání dítěte a je nutno s tím při dopravní výchově počítat. Smyslový vjem dítěte je na rozdíl od dospělého charakterizován větším střídáním vjemových obrazů – spíše nejasných a málo rozlišovaných, dítě vnímá celek jako mezi sebou nepropojené jednotlivosti, připadá mu, že jednotlivé složky vedle sebe leží bez vzájemné propojenosti. Zrak dítěte se vyvíjí až do dospělosti.

¹ Štikar, J., Hoskovec, J., *Přehled dopravní psychologie*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 1995, s. 57, ISBN 80-7066-981-0

Například šestiletému dítěti se nedaří dobře odhadnout vzdálenost, přejít rychle od předmětu vzdáleného k blízkému a naopak. Také bylo zjištěno, že děti mají větší potíže než dospělí, mají-li lokalizovat zdroj zvuků, které vnímají. Dítě do dvanácti let nemůže správně předpovědět chování druhých účastníků dopravy, protože nechápe příčinu a důsledek události a vztah mezi nimi.¹

¹ Štikar, J., Voskovec, J., Štikarová, J., *Psychologie v dopravě*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003, s. 188, ISBN 80-246-0606-2

4. Výuka dopravní výchovy

Charakter pojetí a organizace dopravní výchovy dětí a mládeže ovlivňuje veškeré didaktické otázky této výchovné vzdělávací činnosti. Získávání poznatků, právě tak jako volných a charakterových vlastností nezbytných pro začlenění se do dopravního dění, je komplexní výchovný akt. Nezáleží v pouhém příjmu informací, zvláště ne jen pomocí propagačního materiálu různého druhu, jednorázových akcí a mentorování o tom, že je nutno chránit svůj život, ale musí se řídit didaktickými zákonitostmi. Nelze se spokojit se zpětnou vazbou, která prokáže jen verbální znalosti. Znalosti, dovednosti a vlastnosti žáků se musí transformovat v postoje a stát se součástí hodnotové orientace. Dítě musí akceptovat jemu prezentovaná pravidla, musí se s nimi ztotožnit jako s principy, které je nutno dodržovat. Jakýkoliv násilný a dítětem nechtěný proces v rámci dopravní výchovy je nežádoucí a nemůže vést k vytyčenému cíli.

4.1 Základní členění výuky dopravní výchovy

V České republice je v současné době dopravní výchova v mateřských školách a na 1. stupni základních škol (prvouka), a to se zaměřením na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích (Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání). Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky převážně jen díky obětavosti učitelů vedoucích v době mimo vyučování speciální kroužky a kursy, popř. díky systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech. To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší společnosti. Svědčí o tom i stále nepříznivá statistika dopravní nehodovosti.

4.2 Současná koncepce dopravní výchovy

Současná koncepce dopravní výchovy, jejímž garantem je Ministerstvo dopravy, byla v minulém období rozdělena a formulována takto:¹

Mateřské školy

Materiály jsou pro děti vydávány subjektem působícím v oblasti BESIPu (bezpečnost silničního provozu) a to ve formě leporela, pexesa, jsou zaměřené na technicko představitost a procvičování paměti dětí.

Základní školy

1.-3. třída – výchova je prováděna v rozsahu znalostí potřebných pro chodce (v 1. třídě obdrží děti- rodiče leták 1. cesta do školy – postup jak mají rodiče naučit samostatnému orientování se v cestě do školy z hlediska dopravy).

2. třída – domalovánky – přenos obrazutvornosti z levé strany na pravou a opačně (nácvič správného rozhlížení).

3. třída – ukončení dopravní výchovy v rozsahu chodce testem „Umíš správně chodit?“ (ověřuje se znalost chodce testovým přezkoušením s možností využít pro soutěž žáků).

4 – 9 třída

4. třída – provádí se systematická výchova na dětských dopravních hřištích v rozsahu normy znalostí teorie a praxe s ukončením závěrečného přezkoušení a při splnění požadované normy znalostí je získán „Průkaz cyklisty“.

¹ http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova

5.-8. třída – prohlubují se normy znalostí v rozsahu cyklisty a vyvrcholením soutěží „Dětská soutěž mladého cyklisty“.

9. třída – v minulosti nepovinný předmět „Dopravní výchova“ se získáním řidičského oprávnění v rozsahu A/M – po účinnosti zákona o provozu na pozemních komunikacích tento systém byl zrušen, vzhledem k rozsahu oprávnění ve vztahu k malému motocyklu.

Pro další skupinu do 18 let v minulosti nepovinný předmět „Řízení motorových vozidel“ na středních školách byl zrušen – nyní tato věková skupina není ovlivňována jinak, než v autoškolách. (teorii na SŠ platilo MŠMT).

Cílem takto koncipované dopravní výchovy je zajistit bezpečné chování dětí v provozu na pozemních komunikacích, naučit je předvídat rizika, správně vyhodnocovat situace a vhodně jednat, přivést je k získání a utváření návyků do budoucna, naučit děti vážit si života a chránit jej, dovést je k získání pozitivního životního stylu a myšlení.

Celý proces dopravní výchovy není v žádném věku dítěte koncipován jak povinný předmět výuky, je tedy principiálně třeba zejména - zapojení rodiny, zapojení školy, obce, spolupráce s obcemi, kraji, Policií ČR, obecní policií a neziskovými organizacemi. Důležitým faktorem je také patřičná odpovědnost provozovatelů veřejných sdělovacích prostředků. Vše je třeba provádět ve vzájemné provázanosti, posloupnosti, tak, aby byla zachována určitá kontinuita v souladu s dospíváním jedince. Je nutné maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje, návyky a u kategorií bez respektu k autoritám hledat účinné formy.

4.3 Předškolní věk

Děti předškolního věku nejsou ještě schopny bezpečně se pohybovat v provozu na pozemních komunikacích. Každá jejich nebo jimi zaviněná dopravní nehoda proto bývá většinou dokladem nedostatečné péče o ně. Protože se však již v období předškolního věku kladou základy k utváření osobnosti v průběhu výchovného působení na každého jedince, je jisté, že vedle rodiny, která má nesporně rozhodující význam působit v tomto směru na dítě před vstupem do školy i po něm, sehrává každá učitelka mateřské školy svou velikou úlohu při výchově dětí k dopravní kázní. Musí svěřeným dětem postupně předávat vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy, aby se u nich vytvářely správné návyky, vztahy k okolí a k lidem, aby se vštěpovaná ukázněnost u nich postupně měnila v pocit, že svým uvědoměním a znalostmi jsou schopny rozeznat a odvrátit hrozící nebezpečí, se kterým se mohou v provozu setkat.

Dopravní výchova dětí v předškolním věku je v současné době koncipována následujícím způsobem.

Účast v silničním provozu:

- chodci s doprovodem
- pasažéři v autě

Co mají děti znát a umět:

- získat vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy k vytváření správných návyků, vztahů k okolí a k lidem, vštěpovat jim ukázněnost, vztah ke zdraví, opatrnost

- rozvíjet vlastnosti, které ovlivňují reakci dětí při chování v určitých situacích (dopravních), tj. paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost, vnímání i orientaci v prostoru a čase, vnímání nebezpečí, výcvik prospěšný jejich bezpečnému pobytu venku, v silničním provozu

Způsob:

- zábava, hra, pozorování (vycházky), hádanky a soutěžení

Prostředí s výchovným vlivem:

- rodina, mateřské školy, dětská odpoledne

Pomůcky:

- skládky, pexeso, omalovánky
- motivační předměty (odrazky, reflexky)
- videokazeta (Malina)
- programy v TV (Kostičky-Moudronos, večerníčky)
- kniha pro děti a rodiče
- pracovní listy dopravní výchovy

Distribuce jednotlivých materiálů se provádí prostřednictvím regionálních pracovníků organizací zabývajících se problematikou BESIPu, popř. Pedagogickým centrem. V poslední době je snaha oslovit TV s nabídkou námětů do dětských pořadů (Kostičky), tvorba večerníčku na ČT 1.

Hlavními partnery při realizaci dopravní výchovy dětí této věkové kategorie jsou : Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy, Pedagogické centrum, obecní policie, obce, kraje, mateřská centra, výrobci mléčných výrobků, čokoládovny a tyto organizace se na celém projektu, vedle Ministerstva dopravy, podílejí také finančně.

4.4 I. stupeň základní školy

Na dopravní výchově žáka prvního stupně základní školy se podílejí rodiče, veřejnost, veřejné sdělovací prostředky, ale zejména pak systematické a odborně vedené dopravní výchovy na školách. Bohužel se jedná o obor, který si na základních školách v současné době jen těžko vybojuje samostatný předmět. Žáci si musí učivo dopravní výchovy osvojit v jednotlivých tématech vybraných vyučovacích předmětů prostřednictvím přímých mezipředmětových vztahů. Výsledkem by měl být samostatný a bezpečný pohyb dítěte jako chodce a cyklisty v provozu na pozemních komunikacích.

Dopravní výchova žáků prvního stupně základní školy je v současné době koncipována následujícím způsobem.

Účast v silničním provozu:

- samostatní chodci, in-line, skateboard, koloběžka, pasažéři v autě, začínající cyklisté

Co mají děti umět:

Společné pro 1. – 5. ročník

- bezpečná cesta do školy
- chůze po chodníku, stezka pro cyklisty
- bezpečné přecházení vozovky na rovném a přehledném úseku, po přechodu pro chodce, nadchodu a podchodu
- význam světelných signálů pro chodce
- schopnost rozeznat nebezpečná místa
- nebezpečná místa pro přecházení vozovky
- vidět a být viděn, chování za snížené viditelnosti
- základní dovednosti na kole, jízda na chodníku s rodiči, užívání cyklist. přilby

- bezpečné chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy, působení na rodiče
- zásady bezpečného chování v hromadné dopravě (nastupování, vystupování, chování při jízdě, chování na zastávce)
- bezpečná místa pro hry dětí, sáňkování, lyžování

Navíc pro 2. ročník a výše

- chůze po silnici (krajnice – vozovka), nebezpečná místa pro chůzi po silnici
- chůze přes železniční přejezd bez závor i se závorami
- nebezpečí, která hrozí chodcům za snížené viditelnosti
- druhy hromadné dopravy
- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti
- zásady bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy
- způsoby pomoci starým a nemocným lidem v prostředích hromadné dopravy
- zásady kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu (nepřekážet, neomezovat, neohrožovat ostatní)
- výcvik základních dovedností na kole – přilba

Navíc pro 3. ročník a výše

- doplňovat zásady správného chování chodce
- místa a úseky, kam je chodcům vstup zakázán
- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti
- zásady bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy
- světelné signály a pokyny policisty v silničním provozu
- pravidla pro bezpečnou jízdu na in-line, skateboardu a koloběžce
- vozidla se zvláštními výstražnými znameními a reakce na tyto signály

- první pomoc - způsob přivolání první pomoci při dopravní nehodě, ošetření drobných poranění

Navíc pro 4. a 5. ročník a výše

- upevňovat zásady správného chování chodce a cyklisty
- výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty (vyjíždění, jízda u pravého okraje, zastavení, vyhýbání, předjíždění, odbočování, jízda přes křižovatku atd.)
- povinné vybavení jízdního kola
- jízda na kole samostatně (bez doprovodu)
- první pomoc v improvizovaných podmínkách

Způsob:

- předměty v rámci školského vzdělávacího programu, navazujícího na RVP
- hra, pozorování, soutěžení

Prostředí, kde možno působit:

- rodina, škola, družina, dětská dopravní hřiště, dětské zábavné akce, fast foody, supermarkety
- dětské pořady v TV, radiu, dětské časopisy

Pomůcky a produkty

- publikace pro děti, rodiče, učitele (slabikář, učebnice, metodické pomůcky)
- plakáty
- samolepky
- reflexní předměty
- video
- PC hry, testy
- PC program
- články v časopisech
- promo akce

- dopravní hřiště

Distribuce jednotlivých materiálů se provádí prostřednictvím regionálních pracovníků organizací zabývajících se problematikou BESIPu a Pedagogického centra. V poslední době je snaha oslovit TV s nabídkou námětů do dětských pořadů především pořady pro školy, Tykadlo apod., aktuální otázky k BESIPu v pořadu Snídaně s Novou.

Další předpoklady

- distribuční centra
- vzdělávání pedagogů, policistů
- prostor předškolní výuce

Hlavními partnery při realizaci dopravní výchovy dětí této věkové kategorie jsou : Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy, Pedagogické centrum, Policie České republiky, obecní policie, obce, kraje, mateřská centra, výrobci mléčných výrobků, čokoládovny, výrobci školních potřeb, autokluby, média a tyto organizace se na celém projektu, vedle Ministerstva dopravy, podílejí také finančně.

4.5 II. stupeň základní školy

Dopravní výchova na 2. stupni základní školy by měla teoreticky i prakticky navazovat na výuku a výcvik probíhající na 1. stupni. Jak již bylo řečeno, návaznost učiva dopravní výchovy není nijak zajišťována, je tedy nanejvýš žádoucí, aby se učitelé ostatních vhodných předmětů postarali o probrání a procvičení základních i pokročilejších pravidel pro chůzi i jízdu na kole, zásad bezpečné chůze a jízdy, základů první pomoci, kontrolu a základní seřízení jízdního kola a v neposlední řadě i nutnost ohleduplnosti a pomoci ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích.

Dopravní výchova žáků druhého stupně základní školy je v současné době koncipována následujícím způsobem.

Účast v silničním provozu:

- chodci, cyklisté, skateboard, koloběžka, pasažéři v autě

Co mají umět:

- upevňovat zásady správného chování chodce a cyklisty
- výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty
- prohlubování znalostí získaných na I. stupni ZŠ
- vážit si života a chránit jej (děti v tomto období procházejí etapou, kdy je potřeba nezávislosti a potvrzení jich samých vede k neuposlechnutí pravidel a postupování zbytečných rizik)
- být tolerantní a ohleduplní
- mít pozitivní vztah k životnímu prostředí a přírodě
- zvládnutí zásad poskytování první pomoci při úrazech

Způsob:

- předměty v rámci školského vzdělávacího programu, navazujícího na rámcový vzdělávací program, soutěžení,

- kampaně
- soutěže
- media pro mladé
- populární osobnosti

Prostředí s výchovným vlivem:

- škola, dětská dopravní hřiště, rodina, zábavné akce, kina, fast foody

Pomůcky

- PC program
- publikace první pomoci k DSMC, vydá ČČK ve spolupráci s MD
- distribuce prostřednictvím reg.pracovníků na odbory školství do škol

Hlavními partnery při realizaci dopravní výchovy dětí této věkové kategorie jsou: Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy, Pedagogické centrum, Policie České republiky, obecní policie, obce, kraje, mateřská centra, výrobci mléčných výrobků, čokoládovny, výrobci školních potřeb, autokluby, média a tyto organizace se na celém procesu, vedle Ministerstva dopravy, podílejí také finančně.

4.6 Mládež

Ještě před několika lety měly střední školy možnost začlenit do svého vzdělávacího procesu i nepovinný předmět „Řízení motorových vozidel“. Předmět byl vyučován podle učebních osnov Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR. Současná situace na poli dopravní výchovy středních škol je však jiná, vyjma specializovaných středních škol již tato výuka neprobíhá. Návaznost na dopravní výchovu ze základních škol zcela zmizela a studenti jsou odkázáni pouze na autoškoly. V rámci školní dopravní výchovy lze pouze doporučit, aby tato výchova probíhala například v hodinách tělesné výchovy,

vše však opět zcela záleží na příslušném pedagogovi, zda a jakým způsobem k dopravní výchově studentů přistoupí.

Dopravní výchova studentů je v současné době koncipována následujícím způsobem.

Účast v silničním provozu:

- chodci, cyklisté, malý motocykl, pasažéři v autě

Co mají umět:

- 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

Způsob:

- aktivní metody ve škole – dramatizace, simulace, skupinová práce a vzdělávací hry
- kampaně s angažovaností učitelů
- soutěže
- média pro mladé
- místa zábavy

- produkty pro mladé
- populární osobnosti

Prostředí :

- střední školy, odborná učiliště, autoškoly
- diskotéky, kina

Pomůcky

- kartička 1. pomoci do lékárníček
- ve spolupráci s Českým červeným křížem
- šířit při kampaních a akcích BESIP, Český červený kříž či Policie České republiky
- Road show

Hlavními partnery při realizaci dopravní výchovy dětí této věkové kategorie jsou : Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy, Pedagogické centrum, Policie České republiky, obecní policie, obce, kraje, mateřská centra, výrobci mléčných výrobků, čokoládovny, výrobci školních potřeb, autokluby, média a tyto organizace se na celém procesu, vedle Ministerstva dopravy, podílejí také finančně.

5. Úloha rodičů

Výchova dětí v domácím prostředí klade největší nároky na rodiče a to i v dopravní výchově. Brzký začátek dopravní výchovy je základem celé další výchovy k dopravní bezpečnosti. Na tento základ pak mohou navazovat učitelé a vychovatelé mimo rodinu.

Rodina zajišťuje biologické a citové potřeby dítěte, vytváří základy pro rozvoj jeho osobnosti a mezilidských vztahů. Rodiče poskytují dítěti první modely řešení sociálních situací, a tak ovlivňují jeho předpoklady pro zařazení do společnosti. Rané dětské zážitky jsou nejsilnější. Co rodiče vytvoří nebo pokazí v prvních letech života dítěte, to ho provází i v budoucnosti. Osobnost dítěte se vytváří součinností tří faktorů: zděděnými vlastnostmi, rodinnou výchovou a působením okolí. První roky života jsou pro formování osobnosti nejdůležitější; na výchově se nejvíce podílí rodina. Vše, co se v tomto období děje, je proto velice významné a stává se základem osvojování dalších znalostí a dovedností. Role rodičů je v tomto ohledu nenahraditelná.

Aby mohl pedagog působit na dítě v oblasti dopravní výchovy v předškolním a školním věku, měla by existovat těsná součinnosti školy s rodinou. V rodině získává dítě poprvé informace o správném pohybu v dopravním prostředí. Pozitivní působení rodiny na dítě je základem pro jeho další rozvoj chování na pozemní komunikaci. V současné době je pociťována určitá mezera v dopravní výchově v rodině. Ne snad proto, že by rodiče nechtěli na své děti správně působit, ale proto, že často nevědí, jak na to, kdy, kde, jak a co děti učit, na co všechno je mají upozorňovat, a mnohdy jim bohužel i sami svým chováním dávají špatný příklad pro bezpečný pohyb na pozemních komunikacích. Působení rodičů se omezuje jen na příkazy, zákazy a napomínání. Určitou roli zde hraje obligátní tvrzení, že rodiče nemají dostatek času na to, aby se svým dětem věnovali. Vzhledem k faktu, že rodiče s dětmi

tráví nejvíce času již od útlého věku, měli by jako první v dětech pěstovat správné návyky, aby pro ně silniční doprava neznamenal nebezpečí. Pro správný vývoj dítěte by se rodiče měli při dopravní výchově snažit splnit určité obecné základní úkoly podle věku dítěte.

Chceme-li naše děti uchránit před nehodami, přejeme-li si, aby se samostatně, disciplinovaně a bezpečně pohybovaly v dopravních situacích, a chceme-li z nich vychovat slušné řidiče, musíme s dopravní výchovou začít co nejdříve. Na věc je však nutno nahlížet i reálným pohledem – jestliže je chování dospělých osob v provozu na pozemních komunikacích takové, jaké v České republice registrujeme, potom se tato realita musí nějakým způsobem projevit i u dětí těchto dospělých osob. Jestliže společně s dětmi nebudeme působit i na jejich rodiče, naše aktivity v této oblasti nemůžou mít zcela efektivní dopad.

V dalších řádcích popisují základní zásady výuky dopravní výchovy rodičů ve vztahu k jednotlivým věkovým kategoriím.

5.1 Rodiče dětí předškolního věku

- Sami dodržují pravidla provozu na pozemních komunikacích a jsou svým dětem vždy dobrým příkladem.
- Učí děti obratnosti, disciplíně a rozvíjejí jejich motorické schopnosti.
- Zajistí dětem vhodné prostory pro hry a trvají na zákazu her na ulici, v její blízkosti a na nebezpečných místech.
- Seznamují děti se základními barvami a se základními tvary (trojúhelník, čtverec, kruh) dopravních značek.
- Názorným příkladem a vysvětlením pomáhají dětem orientovat se v základních dopravních situacích (rozlišování barev na semaforu, rozlišování vozovky od chodníku, přechody pro chodce).

- Cvičí s dětmi přecházení ulice na řízených křižovatkách a na vyznačených přechodech.
- Seznamují děti s druhy dopravních prostředků.
- Učí děti základům ohleduplného chování v dopravních prostředcích.
- Cvičí s dětmi rozlišování pravé a levé strany.
- Naučí děti významu některých dopravních značek (např. přechod pro chodce - značka vodorovná a svislá), které jsou v blízkosti bydliště.

5.2 Rodiče dětí 6 – 10letých

- Naučí dítě znát nejbezpečnější cestu do školy a zpět.
- Učí dítě znát základní dopravní předpisy a dopravní značky pro chodce a cyklisty a jejich význam a správné reakce na ně; vysvětlí význam vyznačených přechodů pro chodce, nadchodů a podchodů, křižovatek se světelnými signály a podmínky pro přecházení.
- Seznámí dítě s úlohou policistů.
- Seznámí dítě s významem ročních období a s vlivem povětrnostních podmínek na provoz na pozemních komunikacích.
- Postupně vedou dítě k samostatnosti, ale stále prověřují jeho znalosti.
- Pomáhají dětem při osvojování základních cyklistických dovedností, jak prakticky, tak i teoreticky.
- Kontrolují, zda děti při jízdě na kole (i dětském) používají cyklistickou přilbu.

5.3 Rodiče dětí 11 – 15letých

- Trvají na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích a prohlubují znalosti dítěte.

- Učí dítě samostatnosti při jízdě na kole a péči o něj.
- Rozvíjejí morální vlastnosti dítěte, které mohou uplatnit v provozu, upozorňují na možnost dopravních nehod a jejich trestních důsledků (policie, pokuty).
- Dbají, aby dítě mělo při jízdě na kole cyklistickou přilbu.
- Prohlubují znalosti dítěte o první pomoci.
- Seznámí dítě s některými postihy, které mají v pravomoci policisté.
- Rozšiřují znalosti dítěte o pozemních komunikacích v republice.
- Seznámí dítě s podmínkami pro získání řidičských oprávnění.
- Vychovávají budoucího zodpovědného řidiče.
- Učí dítě pomáhat méně zkušeným (mladším) chodcům i starším lidem.

Působení rodičů je značně variabilní, často bohužel spíše negativní. Těžko můžeme od rodičů – laiků chtít, aby své děti zodpovědně poučovali, cvičili, i když i výjimky potvrzují pravidlo. A tak se dopravněvýchovné působení rodičů na děti, jak bylo zmíněno výše, zužuje na více či méně časté příkazy a zákazy a co je nejhorší – také na poskytování zcela negativních příkladů, jak při chůzi, tak i při jízdě. Je tedy třeba aby se i této oblasti státní orgány více věnovaly a snažily se na rodiče působit různými prostředky. Nelze ani opomenout, že v současné české společnosti – až na výjimky – chybějí celospolečensky respektované morální autority, které by byly žádoucím vzorem chování, přirozeně nejen v oblasti provozu na pozemních komunikacích.

Výchova v domácím prostředí samozřejmě klade největší nároky na rodiče, pomoci však mohou i další členové rodiny. Mohou pomoci trpěliví a zkušení dědečkové, tetičky, u nichž dítě tráví prázdniny. Nepodceňujme brzký začátek dopravní výchovy. To, co vštípíme dítěti v prvních letech života, je základem, na který mohou navazovat učitelé a vychovatelé mimo rodinu.

6. Dopravní výchova jako součást socializace

Socializací rozumíme proces postupné přeměny člověk jako biologické bytosti v bytost společenskou, tedy postupné začleňování se do života dané společnosti, proces, v němž se učíme v dané společnosti žít. Socializace probíhá celý život nahodil, živelně. V průběhu života si člověk osvojuje specificky lidské formy chování, jazyk, poznatky a normy, tedy kultur dané společnosti. Odehrává se vždy v nějakém prostředí.¹

Socializace osobnosti je proces učení, v němž si člověk osvojuje určitý systém poznatků, norem a hodnot, jež mu umožňují začlenit se do určité společnosti a aktivně se účastnit společenského života. Prostřednictvím vlivu společnosti se člověk stává společenským tvorem. Socializace probíhá nejen v dětství, ale i v dospělosti.

Socializace vede k postupné přeměně člověka z biologické bytosti v bytost lidskou a to vlivem sociálního prostředí, hry a práce. Jde o to, aby se jedinec naučil žít s druhými lidmi, efektivně s nimi kooperovat a komunikovat.² Při absenci procesu socializace by současná společnost nebyla schopna existovat. Kvalitativní stupeň socializaci se samozřejmě promítá do kvality společenských vztahů.

¹ Kraus, B., *Základy sociální pedagogiky*, Praha, Portál 2008, s. 59, ISBN 978-80-7367-383-3

² Kohoutek, R., *Sociální psychologie*, Brno: IMS, 2004, s. 5

6.1 Sociálně psychologické aspekty dopravy

Každý účastník provozu na pozemních komunikacích se setkává s určitou formou sociálního styku mezi lidmi. Jedná se o styky specifické nejen z hlediska formy, nýbrž i z hlediska organizace. Pravidla, jimiž se řídí doprava, nemohou zahrnovat každou jednotlivou situaci, jež vznikne. Účast na dopravě zahrnuje i poměrně časté sociální kontakty, setkání, navázání sociálně psychologického styku, jeho rozvinutí a přerušení. Zvláštností tohoto sociálně psychologického styku je jeho krátké trvání a neosobní charakter.

Dopravu lze chápat jako určitý organizovaný sociální systém. Organizovaný sociální systém v dopravě je charakteristický tím, že vztahy mezi účastníky silničního provozu jsou upraveny zákonnou normou, tedy zejména zákonem o provozu na pozemních komunikacích. Tato norma ponechává určitý volný prostor pro jednání jednotlivých účastníků silničního provozu, které neleze předem stanovit. Organizovaný dopravní systém neurčuje přesně konkrétní řešení v určité konfliktní situaci. Jde především o nestrukturované situace, kdy předpisy určují chování účastníka silničního provozu dost všeobecně, vzniklou situaci neřeší vůbec nebo jí neřeší jednoznačně. Dochází k dezorientaci účastníka. Potom lze přistoupit na konkrétní rovinu, kdy účastník se musí sám rozhodnout a mezi různými možnostmi jednání volit to nejbezpečnější.¹

Lze tedy říci, že míra efektivity každého dopravního systému a míra bezpečnosti každého dopravního systému závisí hlavně na dokonalosti sociální komunikace mezi lidmi. Tento systém by tedy měl efektivně působit na ose člověk – dopravní prostředí – výchova. Tak jako je jedinečná osobnost jednotlivce, tak je jedinečné sociální prostředí, ve kterém se daný jedinec nachází. Nalézt odpovídající způsob výchovy pro zvládnání životních situací

¹ Štikar, J., Hoskovec, J., *Přehled dopravní psychologie*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 1995, s. 68, ISBN 80-7066-981-0

v kontextu se složitostí dopravního prostředí je úkol jednak velmi obtížný, na druhou stranu také velmi naléhavý. Do případného řešení problému je třeba zahrnout jak podmínky bezprostředně působící, což představuje rodinu, školu a jiné státní instituce, tak také podmínky vyskytující se v rovině širší, tedy komplikovanost dopravní situace v daném místě a čase. Aniž bychom si totiž mohli vybírat, jsme každý z nás vsazeni do určitého dopravního prostředí a závisí jen a jen na okolní společnosti, jak se problému výchovy jedince v dopravním prostředí zhostí a jaké cíle si na této platformě vytýčí.

6.2 Dopravní výchova jako součást socializace

Sociální pedagogika zdůrazňuje souvislosti výchovy s podmínkami, v nichž socializace probíhá. V charakteristice procesu výchovy se přidržíme pojetí J. Pelikána, které je pro sociální pedagogiku příznačné. Pelikán vidí výchovu jako záměrné působení na osobnost s cílem dosáhnout dlouhodobějších a trvalých pozitivních změn v jejím vývoji.¹

Samozřejmě je všeobecně známé, že proces socializace zahrnuje několik činitelů, které působí na osobnost jedince. Každá osobnost se rodí, jako s určitou genetickou výbavou, tzv. genotypem. Jádrem mnoha svárů pak je ta skutečnost, nakolik je možno tento soubor vlastností, který je člověku daný v okamžiku početí, ovlivnitelný vnějšími činiteli, tedy prostředím a výchovou, nicméně je neodiskutovatelné, že bez těchto činitelů by proces socializace nebyl možný. Ve výsledné fázi tak vzniká tzv. fenotyp, který lze charakterizovat, jako určitý soubor vnějších znaků, kterými se jedinec v daném stádiu svého vývoje.

Jedním z hlavních úkolů sociálního pedagogika je řešení aktuálních problémů, které se vyskytují při výchově dorůstající generace. Sociální

¹ Kraus, B., *Základy sociální pedagogiky*, Praha, Portál 2008, s. 64, ISBN 978-80-7367-383-3

pedagogika jako věda by měla citlivě reagovat na vše nové, co se v naší společnosti objevuje, a přípravu na toto nové začlenit do existujícího výchovného systému. Společenská praxe je zdrojem podnětů také pro sociálně pedagogickou teorii a praxi, která nám umožňuje výchovu člověka chápat v širokém smyslu jako záměrný proces utváření člověka pro jeho funkci a role ve společnosti, s cílem jeho celkové kultivace a socializace.

Tím bude také splněn onen požadavek, vlastně cíl, který je zkráceně definován jako všestranný rozvoj osobnosti. Realizace tohoto cíle však předpokládá záměrnou a systematickou činnost, vycházející z potřeb naší společnosti.

Jako jeden z významných činitelů naší současnosti se v posledních desetiletích objevila doprava. Pod zorným úhlem úsilí o všestrannou osobnost by měla pedagogika chápat tento jev jako jeden z prostředků k dosažení všestrannosti, ale také jako dílčí cíl, jímž bude všestrannost prezentována. Pedagogika je tím postavena před úkol, vychovat člověka pro dopravu, vychovat ho k takovým duševním rovinám, postojům a chování, které mu pomohou dopravní situaci zvládnout.

Pojem dopravní situace je velmi široký. Zahrnuje jednak statickou i dynamickou stránku dopravy, jednak různé její druhy. Ve smyslu statickém je míněna pouhá existence dopravních prostředků, které jsou připraveny člověku sloužit a s jejichž přemírou a různorodostí se musí člověk jako jedinc seznámit. Dynamická stránka je pak dopravní dění, které se musí lidstvo naučit řídit, hlavně proto, aby se dopravní prostředky nestávaly stále hrozivější vraženou zbraní lidstva.¹

Z různých druhů dopravy je to doprava silniční, jejímž účinkům a důsledkům, jak po stránce statické, tak i dynamické, je v podstatě každý člověk nejvíce vystaven. Proto také i ono zúžení pojmu dopravní výchovy hlavně na přípravu člověka pro silniční dopravu.

¹ Volný, J., *Didaktika dopravní výchovy*, Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1978, s. 10

Obsah dopravní výchovy je určen vším tím, co může člověka připravit k účasti na náročném, moderním provozu na pozemních komunikacích. Jsou to např. nejruznější cvičení duševních funkcí, dovedností, návyků, volných a charakterových vlastností, ale také předávání vědomostí, pěstování názoru i přesvědčení, vývoj postojů a posuzování hodnot.

Základní úkol dopravní výchovy vyplývá z obecné teze vychovat člověka schopného osvojit si celý souhrn lidských poznatků tak, aby se vyznal ve faktech, k nimž se musí umět kriticky postavit. Proto tedy nemůžeme chápat úkol dopravní výchovy jen v zajištění dopravní kázně, nebo zase jen v zabránění nehodovosti, jak se dodnes traduje, avšak hlavní úkol je nutno spatřovat v tom, aby se každý člověk naučil orientovat v životních podmínkách dopravou změněných a zcela se adaptoval. Dalšími úkoly pak zůstává výchova k bezpečné účasti na moderním provozu a výchova k takovému chování, které umožní a usnadní plynulý průběh silničního provozu. Jinak řečeno, namísto nezáživného memorování příslušných pravidel je nutno mladého člověka vést k utváření vlastního názoru ke schopnosti kritického myšlení ke vštěpování si pravidel formou jejich analýzy a jejich praktických dopadů.

Tyto v podstatě složité úkoly může dopravní výchova splnit jen tehdy, když budou zajišťovány celou soustavou výchovných institucí. Nejdůležitějšími činiteli jsou tu kromě školy a rodiny také obce, kraje, Policie ČR, obecní policie, různé neziskové organizace, ale v konečném důsledku také veřejné sdělovací prostředky.

6.3 Vliv dopravní výchovy na socializaci dítěte

Formování a rozvíjení mravního vědomí a jednání žáků jako jeden z cílů dopravní výchovy je totožné s cíly výchovy během povinné školní docházky. Zaměření na dopravu v tomto případě tyto hodnoty a postoje žákům přibližuje a činí je podstatně názornější. Příklady z dopravy které vycházejí z potřeby morální a právní odpovědnosti k ostatním účastníkům silničního provozu jsou tak snadno srovnatelné s postoji v jiných oblastech lidského chování. Je potřeba vést žáky k uvědomění si vlastní odpovědnosti a rozvíjet v nich schopnost unést a vyrovnat se s jejími, mnohdy negativními, následky.

K základním vlastnostem potřebným pro bezpečnou chůzi a jízdu v provozu na pozemních komunikacích a navazujícím správný partnerský vztah mezi účastníky silničního provozu patří:

sebekázeň, ohleduplnost, rozvážnost, rozhodnost, soustředěnost, slušnost, zdvořilost – tedy vlastnosti, které ovlivňují kvalitu mezilidských vztahů, ale i společenské chování. V různých situacích v dopravě se kvalita těchto vlastností projevuje ve vztazích mezi chodci či cestujícími, navzájem ve vztazích mezi chodci a řidiči a zejména pak ve vztazích mezi řidiči (i zde však panují na první pohled vztahy „nerovnoprávné“ – mezi řidiči nesterpně „silných“ nebo velkých automobilů, mezi řidiči motorových a nemotorových vozidel).

Formování výše uvedených vlastností by mělo z hlediska dopravní výchovy vytvářet v dopravě ideální partnerský vztah, kdy jeden respektuje druhého, chápe jeho chování, chyby, omyly anebo naopak nutnost preference, respektu a potřeby pomoci. Možná by se dalo shrnout, že bezproblémová komunikace účastníků provozu na pozemních komunikacích představuje, stejně jako v jiných oblastech života, schopnost tolerance a empatie.

Praktická část

1. Úvod k prováděnému výzkumu

Pro svou diplomovou práci v magisterském studijním programu Sociální pedagogika jsem si zvolil téma „Dopravní chování a výchova ze sociálně pedagogického hlediska.“ Toto téma jsem si vybral zejména z toho důvodu, že již šest let pracuji na Městském úřadu ve Stodě, jako vedoucí odboru správního a dopravního, aktivním způsobem se podílím na zajišťování BESIPu v našem regionu a dané téma se mne tak bezprostředně dotýká.

V předkládaném materiálu jsem se pokusil v teoretické části shrnout a konkretizovat jednoduchou formou problematiku dopravní výchovy. Poukázat na její rozsáhlost a složitost, zejména pak na nutnost věnovat se přípravě dětí, aby mohly v prostředí, se kterým se každodenně setkávají, bezpečně chodit, jezdit na kole a jinak se bezpečně účastnit provozu na pozemních komunikacích. V neposlední řadě aby přiměřeně získaly i některé další vědomosti a dovednosti, které budou později a ve stále větší míře potřebovat. V praktické části bylo cílem mého výzkumu zjištění úrovně dopravní výchovy na základních školách na okrese Plzeň-jih, chování žáků těchto škol v dopravním prostředí při přecházení na přechodu pro chodce před školou.

2. Použité výzkumné metody

V této diplomové práci jsem jako výzkumný nástroj použil empirický výzkum, metodu pozorování, kterému předcházela analýza úrovně výuky dopravní výchovy na základních školách a úrovně dopravní výchovy v rámci mimoškolních aktivit ve vybraných obcích. Samotné pozorování bylo nezúčastněné, pasivní, aby nebylo tímto pozorováním ovlivněno chování žáků v jejich přirozeném prostředí. K samotnému pozorování byla stanovena přísná kritéria, za účelem co nejvyšší míry objektivnosti, kritičnosti, relevance a selektivnosti pozorování. V průběhu výzkumu jsem vyhodnocením výročních zpráv jednotlivých základních škol a rozhovorem se zástupci základních škol zjišťoval úroveň dopravní výchovy na jednotlivých školách.

3. Cíl diplomové práce a jeho zdůvodnění

Cílem mé práce bylo zjištění, na jaké úrovni je zajištěna dopravní výchova v našem regionu, tedy na jednotlivých základních školách okresu Plzeň-jih.

V této diplomové práci jsem v rovině výzkumu zjišťoval, zda má dopravní výchova dětí vliv na jejich chování jakožto účastníků v provozu na pozemních komunikacích. Prvním úkolem bylo tedy zjištění rozsahu dopravní výchovy na jednotlivých základních školách. Následně jsem si zvolil jednu z forem empirického výzkumu, kdy jsem na základě pozorování provedl průzkum chování dětí při přecházení na přechodu pro chodce před školou. Výzkum probíhal v rámci základních škol na okrese Plzeň-jih. Závěry tohoto výzkumu byly vyhodnoceny empirickou statí.

4. Zpracování výzkumu

4.1 Stanovení hypotéz

- 1.) Děti ze škol, kde probíhá intenzivní dopravní výchova i v době mimo povinné školní docházky, dodržují dopravní předpisy minimálně z 80 procent. (kritéria: C1 - vzorné chování, C2 - náhlý vstup do vozovky, C3 - nerozhlédnutí při vstupu vpravo, C4 - nerozhlédnutí při vstupu vlevo, C5 - vstup mimo přechod, C6 - jiné rizikové chování, C7 - nerozhlédnutí vlevo i vpravo)
- 2.) Děti a mládež ze škol, kde neprobíhá intenzivní dopravní výchova i v době mimo povinné školní docházky, ve srovnání se skupinou, kde tato dopravní výchova probíhá, jsou v dopravním chování na přechodech horší. (kritéria: skupina 1, skupina 2)
- 3.) Dívky jsou v dodržování dopravních předpisů na přechodech před školou zodpovědnější než chlapci a skupina dětí. (kritéria: dívky, chlapci a skupiny dětí, bez ohledu na intenzitu dopravní výchovy)

4.2 Zpracování dat

V rámci praktické části diplomové práce byla v první řadě zjišťována úroveň dopravní výchova v našem regionu na vybraných základních školách okresu Plzeň-jih. Pro svůj výzkum jsem vybral základní školy v obcích nad dva tisíce občanů, u kterých se nachází přechod pro chodce přes frekventovanou pozemní komunikaci. Tato kritéria splňovaly pouze některé školy v našem regionu, kdy se konkrétně jedná o Základní školu Blovice, Základní školu Dobřany, Základní školu Chotěšov, Základní školu Přeštice, Základní školu Starý Plzenec a Základní školu Stod. Na těchto školách byl proveden rozbor výročních zpráv jednotlivých škol, který byl zaměřen zejména na zjištění úrovně dopravní výchovy v povinných předmětech výuky a rovněž tak na úroveň dopravní výchovy v rámci mimoškolních aktivit. Tento rozbor byl vždy konkrétně konzultován s pracovníci odboru školství Městského úřadu Stod Romanou Roučkovou a regionálním zástupcem pracoviště BESIP Ústředního automotoklubu ČR pro Západočeský kraj Václavem Ircingem, pro upřesnění případných nejasností. Pro upřesnění byla také vyhotovena analýza dopravní situace na přechodech pro chodce před každou z daných základních škol.

Charakteristika jednotlivých školských zařízení

Základní škola Blovice



Základní škola Blovice, Družstevní 650, Blovice je příspěvkovou organizací, jejímž zřizovatelem je Město Blovice. Ředitelkou školy je Mgr. Růžena Kohoutová. Počet žáků prvního i druhého stupně je 547.¹

Dopravní výchova je na této škole vedena na vysoké úrovni. Pro žáky sedmých ročníků je v učebních osnovách dokonce zahrnuta v rámci povinně volitelných předmětů, kdy p. Tolar vyučuje předmět „Bezpečnostní výchova“. V ostatních ročnících je dopravní výchova zahrnuta v rámci jednotlivých povinných předmětů v rozsahu maximálně deseti vyučovací hodiny v průběhu školního roku.

Dopravní výchova je také zahrnuta v zájmové činnosti školy, kdy učitelky Horová a Stachová vedou dopravní kroužek, který je dětmi hojně navštěvován.

¹ <http://www.zs-blovice.cz/>

V neposlední řadě byl v exteriérech školy v roce 2007 vybudován nový areál dopravního hřiště, který se těší velké oblibě dětí. Na tomto hřišti je zajišťována kvalitní dopravní výchova. Hřiště je velmi dobře vypracované a tak láká mnoho dětí, čímž se zlepšují celkové vědomosti o dopravě u velkého počtu dětí. Škola také úzce spolupracuje s Městskou policií Blovice a Policií České republiky, kdy se žáci druhých tříd tradičně zúčastňují soutěže organizované plzeňskou policií a za velmi dobré výsledky dostala každá třída psa Ajaxe. Za přítomnosti dopravní policie každoročně organizuje okresní kolo dopravní soutěže Besip a její žáci téměř vždy vítězí v obou kategoriích.

Přechod pro chodce je situován ve vzdálenosti cca 50 metrů od budovy školy, kde žáci přecházející přes přechod registrují budovu školy na protější straně vpravo. Žáci přechází přes pozemní komunikaci zařazenou mezi místní komunikace obce. Tento typ komunikace je určen především pro místní dopravu na území obce. Jedná se tedy o pozemní komunikaci s nižší zátěží provozu. Hustota provozu na této pozemní komunikaci v obci Blovice byla odhadnuta na zhruba 1000 motorových vozidel za 24 hodin. Výsledek byl odhadnut na základě vlastního sčítání dopravy na této komunikaci v průběhu jedné hodiny od 07,00 do 08,00 hodin, kdy projelo celkem 65 vozidel. Při tomto bylo vycházeno z předpokladu, že se jednalo o hodinu, kdy je na této komunikaci provoz na vyšší úrovni, než v jiném časovém období a zejména pak v nočních hodinách.

Základní škola Dobřany



Základní škola Dobřany, třída 1. máje 618, Dobřany je příspěvkovou organizací, jejímž zřizovatelem je Město Dobřany. Ředitelem školy je Mgr. Jaroslav Šedivý. Počet žáků prvního i druhého stupně je 508.¹

Dopravní výchova zde téměř neprobíhá, jen z malé části je zahrnuta v rámci jednotlivých povinných předmětů v rozsahu stanoveném závazným dokumentem Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. Dopravní výchova pak není zahrnuta v předmětech volitelných, v zájmové činnosti taktéž ne a ani v mimoškolních aktivitách organizovaných školou. Jedinou aktivitou v souvislosti s dopravou, která je organizována a je možné se jí zúčastnit je pro každoročně organizována jednodenní dopravní výchova na dopravním hřišti čtvrté a páté ročníky. Tato akce se koná v Blovicích, kde po úspěšném absolvování výuky. Tento cyklistický průkaz děti získají tehdy, pokud se

¹ <http://skola.dobransy.cz/>

během výuky dobře chovaly a dodržovaly pravidla dopravního hřiště. To by je mělo motivovat k pokračování s takovýmto chováním na reálné vozovce. Cyklistický průkaz navíc může být dětmi chápán tak, že jako je na dospělé ukládána zodpovědnost se získáním řidičského průkazu, na děti je ukládána zodpovědnost se získáním cyklistického průkazu.

Přechod pro chodce je situován ve vzdálenosti cca 30 metrů od budovy školy, kde žáci přecházející přes přechod registrují budovu školy na protější straně vpravo. Žáci přechází přes pozemní komunikaci zařazenou mezi silnice II. třídy, které jsou určeny pro dopravu mezi okresy. Jedná se tedy o pozemní komunikaci se střední zátěží provozu. Hustota provozu na této pozemní komunikaci v obci Dobřany činí v průměru 6592 motorových vozidel za 24 hodin (Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2005 – Ředitelství silnic a dálnic ČR).¹

¹ http://www.scitani2005.rsd.cz/html/pl/f_pl.htm

Základní škola Chotěšov



Základní škola Chotěšov, Plzeňská 388, Chotěšov je příspěvkovou organizací a jejím zřizovatelem je Obec Chotěšov. Ředitelem školy je Mgr. František Halada. Počet žáků prvního i druhého stupně činí 210.¹

Dopravní výchova zde prakticky neprobíhá, okrajově je zahrnuta v rámci jednotlivých povinných předmětů v rozsahu stanoveném závazným dokumentem Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. Dopravní výchova není zahrnuta v žádném z volitelných předmětů ani v zájmové činnosti. V mimoškolních aktivitách organizovaných školou je možné se zúčastnit dopravní soutěže mladých cyklistů, které se však v posledním ročníku nezúčastnil nikdo. Je proto možné, že tato soutěž již nebude zařazována do seznamu soutěží organizovaných základní školou Chotěšov. O dopravě se také žáci školy mohou dozvědět více z výuky na dětském dopravním hřišti, které je

¹ <http://zschotesov.eu/>

ve Stodě vystavěno vždy jednou ročně pro žáky 4. a 5. tříd. Toto hřiště stimuluje prostředí silniční dopravy. Žáci mají možnost přivést si s sebou své vlastní jízdní kolo a projíždět se na hřišti, kde jsou rozestavěny semaforey a reálné dopravní značky, kterými se musí žáci řídit.

Přechod pro chodce je situován ve vzdálenosti cca 50 metrů od budovy školy, kde žáci přecházející přes přechod registrují budovu školy na protější straně přímo před sebou, po pravé straně ve vzdálenosti cca 15 metrů se nachází křižovatka s pozemní komunikací zařazenou mezi silnice I. třídy. Žáci přechází přes pozemní komunikaci zařazenou mezi silnice II. třídy, které jsou určeny pro dopravu mezi okresy. Jedná se tedy o pozemní komunikaci se střední zátěží provozu. Hustota provozu na této pozemní komunikaci v obci Chotěšov činí v průměru 4291 motorových vozidel za 24 hodin (Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2005 – Ředitelství silnic a dálnic ČR).¹

¹ http://www.scitani2005.rsd.cz/html/pl/f_pl.htm

Základní škola Přeštice



Základní škola Přeštice, Na Jordáně 1146, Přeštice je příspěvkovou organizací a jejím zřizovatelem je Město Přeštice. Ředitelem školy je Mgr. Karel Naxera. Počet žáků prvního i druhého stupně činí 907.¹

Dopravní výchova zde probíhá v rámci jednotlivých povinných předmětů v rozsahu stanoveném závazným dokumentem Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. Dále je možné zúčastnit se školního zájmového útvaru, který poskytuje informace o dopravě, s přesným názvem „Dopravní výchova.“ Výuka o dopravě a s ní souvisejícími věcmi je přímo zahrnutá v běžném vyučování pro první stupeň například výukou na Dětském dopravním hřišti Blovice, kde se děti setkávají s reálnými podmínkami silnice i mimo ní. Dále je na prvním stupni možné se zúčastnit dopravní soutěže mladých cyklistů (účastnit se mohou žáci do 6. a 5. třídy základní školy).

¹ http://www.zsprestice.cz/skola_php/index.php

Dopravní výchova je také obsažena v literárně-výtvarné soutěži „Bezpečná cesta do školy,“ kdy děti mají reagovat na toto téma volným způsobem.

Žáci druhého stupně mají mnohem méně možností stýkat se s dopravní výchovou. Jejich jedinou možností je dopravní soutěž – ta však nemá většinou velký úspěch (v posledním ročníku se jí zúčastnilo pouhých 12 dětí, kdežto na prvním stupni měly dopravní soutěže účastnost ve stovkách dětí). Nejspíše je očekáváno, že děti jsou již dobře obeznámeny z již předešlého prvního stupně.

Přechod pro chodce je situován ve vzdálenosti cca 50 metrů od budovy školy, kde žáci přecházející přes přechod registrují budovu školy na protější straně vpravo. Žáci přechází přes pozemní komunikaci zařazenou mezi místní komunikace obce. Tento typ komunikace je určen především pro místní dopravu na území obce. Jedná se tedy o pozemní komunikaci s nižší zátěží provozu. Hustota provozu na této pozemní komunikaci v obci Přeštice byla odhadnuta na zhruba 1000 motorových vozidel za 24 hodin. Výsledek byl odhadnut na základě vlastního sčítání dopravy na této komunikaci v průběhu jedné hodiny od 07,00 do 08,00 hodin, kdy projelo celkem 82 vozidel. Při tomto bylo vycházeno z předpokladu, že se jednalo o hodinu, kdy je na této komunikaci provoz na vyšší úrovni, než v jiném časovém období a zejména pak v nočních hodinách.

Základní škola Starý Plzenec



Základní škola Starý Plzenec, Masarykovo náměstí 104, Starý Plzenec je příspěvkovou organizací, jejímž zřizovatelem je Město Starý Plzenec. Ředitelem školy je PaedDr.. Martin Štekl. Počet žáků prvního i druhého stupně je 368.¹

Dopravní výchova zde v podstatě neprobíhá, okrajově je však alespoň zahrnuta v rámci jednotlivých povinných předmětů v rozsahu stanoveném závazným dokumentem Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. Dopravní výchova není zahrnuta ani v zájmové činnosti, ani ve volitelných předmětech, poté ani v mimoškolních aktivitách, které by organizovala škola. Jen pro čtvrté a páté ročníky je jednou za rok zorganizována dopravní výchova trvající jeden den, která se koná na dopravním hřišti ve vedlejším městě Blovicích. Zde děti mohou získat již zmíněný cyklistický průkaz. Tento cyklistický průkaz děti získají jako odměnu za dobré chování a dodržování

¹ http://www.zsstaryplzenec.cz/uvod_cz.php

pravidel na dopravním hřišti, což by je mělo podněcovat v pokračování s takovýmto chováním na reálné vozovce.

Tento cyklistický průkaz pak v dětech podněcuje uvědomění si odpovědnosti a povinnosti pozorovat vozovku.

Přechod pro chodce je situován ve vzdálenosti cca 30 metrů od budovy školy, kde žáci přecházející přes přechod registrují budovu školy na protější straně vpravo. Žáci přechází přes pozemní komunikaci zařazenou mezi silnice II. třídy, které jsou určeny pro dopravu mezi okresy. Jedná se tedy o pozemní komunikaci se střední zátěží provozu. Hustota provozu na této pozemní komunikaci v obci Starý Plzenec činí v průměru 3680 motorových vozidel za 24 hodin (Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2005 – Ředitelství silnic a dálnic ČR).¹

¹ http://www.scitani2005.rsd.cz/html/pl/f_pl.htm

Základní škola Stod



Základní škola Stod, Komenského náměstí 10, Stod je příspěvkovou organizací, jejímž zřizovatelem je Město Stod. Ředitelkou školy je Mgr. Věra Fichtlová. Počet žáků prvního i druhého stupně je 451.¹

Dopravní výchova zde, dá se říci, neprobíhá, okrajově je pak jen částečně obsažena v rámci jednotlivých povinných předmětů v rozsahu stanoveném závazným dokumentem Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. Dopravní výchova není v nabídce žádného z volitelných předmětů, které poskytuje škola, ani pak v zájmové činnosti. V mimoškolních aktivitách, které organizuje škola, je možné se zúčastnit dopravní soutěže mladých cyklistů, které se však v posledním ročníku nezúčastnil nikdo. Je proto možné, že tato soutěž již nebude zařazována do seznamu soutěží organizovaných základní

¹ <http://www.zsstod.cz/>

školou Stod. O dopravě se žáci školy mohou dozvědět mimo jiné z výuky na dětském dopravním hřišti, které je ve Stodě postaveno vždy jednou za rok na dětském hřišti. Tato výuka je pro žáky 4. a 5. tříd. Toto hřiště je využíváno stejným způsobem, jako v základní škole Stod – to znamená, že je názornou ukázkou prostředí silniční dopravy, kde se žáci na svých osobních jízdnicích kolech projíždí po cestách, kde jsou rozestavěny semaforey a reálné dopravní značky, kterými se musí žáci řídit.

Přechod pro chodce je situován ve vzdálenosti cca 50 metrů od budovy školy, kde žáci přecházející přes přechod registrují budovu školy na protější straně mírně vpravo. Žáci přechází přes pozemní komunikaci zařazenou mezi silnice I. třídy, které jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. Jedná se tedy o významnou dopravní tepnu s vysokou zátěží provozu. Hustota provozu na této pozemní komunikaci v obci Stod činí v průměru 11187 motorových vozidel za 24 hodin (Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2005 – Ředitelství silnic a dálnic ČR).¹

¹ http://www.scitani2005.rsd.cz/html/pl/f_pl.htm

Charakteristika výběrového vzorku pro pozorování

Poté byl proveden průzkum chování dětí v dopravním prostředí při přecházení na přechodu před školou. Doba průzkumu byla zvolena v čase, kdy do školy dochází nejvíce dětí, a to od 7,15 do 8,00 hodin. Pozorování probíhalo v měsících lednu a únoru roku 2009 po dobu dvou náhodně zvolených dní. Na základní škole Blovice proběhlo pozorování chování žáků při přecházení přechodu pro chodce ve dnech 06.01.2009 a 12.02.2009, na základní škole Dobřany proběhlo pozorování chování žáků při přecházení přechodu pro chodce ve dnech 07.01.2009 a 20.01.2009, na základní škole Chotěšov proběhlo pozorování chování žáků při přecházení přechodu pro chodce ve dnech 08.01.2009 a 12.01.2009, na základní škole Přeštice proběhlo pozorování chování žáků při přecházení přechodu pro chodce ve dnech 16.02.2009 a 18.02.2009, na základní škole Starý Plzenec proběhlo pozorování chování žáků při přecházení přechodu pro chodce ve dnech 14.01.2009 a 21.01.2009 a na základní škole Stod proběhlo pozorování chování žáků při přecházení přechodu pro chodce ve dnech 22.01.2009 a 04.02.2009.

Před samotným pozorováním byla stanovena kritéria chování pro pozorování, která byla poté zaznamenávána do předem připravených tabulek.

Kritéria:

Průzkum byl veden podle kritérií:

- C1 – vzorné chování
- C2 – náhlý vstup do vozovky
- C3 – nerozhlédnutí při vstupu vpravo
- C4 – nerozhlédnutí při vstupu vlevo
- C5 – vstup mimo přechod
- C6 – jiné rizikové chování

C7 – nerozhlednutí vlevo i vpravo

CHLAPEC

DÍVKA

SKUPINA (dva a více žáků)

Skupina 1 – žáci, kde probíhá intenzivní dopravní výchova

Skupina 2 – žáci, kde probíhá nedostatečná dopravní výchova

Průzkumem prošlo celkem 1473 chlapců, dívek a skupin, přičemž nebylo rozlišováno, zda se jedná o žáky prvního, či druhého stupně. Pokud byla hodnocena skupina, jednalo se vždy o minimálně dva žáky a více. Hodnoceno bylo vždy chování pouze prvního ze skupiny. Z pozorování byli vyjmuti žáci, kteří přecházeli komunikaci v doprovodu rodičů, či ve skupině s jinými dospělými. Při vyhodnocování kritéria pod označením C5 – vstup mimo přechod bylo stanoveno, že se jedná o takové chování, kdy se děti pohybují zcela mimo přechod, ve vzdálenosti větší než cca jeden metr od vodorovného dopravního značení označujícího přechod pro chodce. Naopak nebylo vyhodnoceno jako rizikové chování takové chování, kdy se děti pohybovaly při přecházení přechodu pro chodce ne zcela kolmo k profilu komunikace, tedy pokud vstoupily na přechod pro chodce či dokončili přecházení přes přechod pro chodce do vzdálenosti jednoho metru od vodorovného značení, ale po většinu doby přecházení se pohybovaly v prostoru vyznačeného vodorovným dopravním značením přechodu pro chodce.

4.3 Výstupy ze zpracovaných údajů

Vyhodnocením úrovně výuky dopravní výchovy na jednotlivých školách bylo stanoveno, že mezi školy, kde probíhá výuka dopravní výchovy na vysoké nebo alespoň přiměřené úrovni, lze zařadit Základní školu Blovice, která je v tomto ohledu jednoznačně nejlepší a dopravní výchova je zde prováděna kvalitně a na vysoké úrovni. Přiměřenou úroveň výuky dopravní výchovy zajišťuje také Základní škola Přeštice. Základní škola Blovice a Základní škola Přeštice tak byly vyhodnoceny jako školy s dostatečnou dopravní výchovou. Ostatní základní školy, tedy Základní škola Dobřany, Základní škola Chotěšov, Základní škola Starý Plzenec a Základní škola Stod byly vyhodnoceny jako školy s podprůměrnou úrovní výuky dopravní výchovy. Tyto školy byly vyhodnoceny jako školy s nedostatečnou dopravní výchovou, zejména s ohledem na neexistující dopravní výchovu v rámci mimoškolních aktivit.

Pozorování žáků na jednotlivých přechodech pro chodce bylo po zpracování z pracovních tabulek (viz příloha č. 1) zaznamenáno do tabulek vyhotovených podle určených kritérií a pomocí kterých jsem se pokusil zodpovědět hypotézu č. 1 - Ze škol, kde probíhá intenzivní dopravní výchova i v době mimo povinné školní docházky, děti dodržují dopravní předpisy minimálně z 80 procent. (kritéria: vzorné chování, náhlý vstup do vozovky, nerozhlédnutí při vstupu vlevo, nerozhlédnutí vpravo, vstup mimo přechod, nerozhlédnutí vůbec, jiné rizikové chování), hypotézu č. 2 - Děti a mládež ze škol, kde neprobíhá intenzivní dopravní výchova i v době mimo povinné školní docházky, ve srovnání se skupinou, kde tato dopravní výchova probíhá, jsou v dopravním chování na přechodech horší. (kritéria: skupina 1, skupina 2) a hypotézu č. 3 - Dívky jsou v dodržování dopravních předpisů na přechodech před školou zodpovědnější než chlapci a skupina dětí. (kritéria: skupina 5, skupina 6, bez ohledu na intenzitu dopravní výchovy)

Následující tabulky zobrazují četnost jednotlivých typů chování dle kritérií popsaných na str. 56.

Základní škola Blovice

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	celkem
chlapec	62	6	5	5	17	0	5	100
dívka	69	3	4	4	9	0	3	92
skupina	51	3	3	5	16	0	2	80
celkem	182	12	14	12	42	0	10	272

Základní škola Dobřany

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	celkem
chlapec	39	8	9	3	17	0	5	81
dívka	54	6	7	5	9	0	2	83
skupina	32	7	6	3	12	2	5	67
celkem	125	21	22	11	38	2	12	231

Základní škola Chotěšov

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	celkem
chlapec	27	3	3	1	10	0	7	51
dívka	32	2	2	2	6	0	4	48
skupina	10	0	3	1	11	1	5	31
celkem	69	5	8	4	27	1	16	130

Základní škola Přeštice

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	celkem
chlapec	92	11	8	6	42	3	29	191
dívka	84	6	6	4	20	1	16	137
skupina	44	7	5	4	15	1	15	91
celkem	220	24	19	14	77	5	60	419

Základní škola Stod

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	celkem
chlapec	41	2	7	5	12	0	4	71
dívka	66	1	4	4	10	0	3	88
skupina	35	2	5	4	8	2	5	61
celkem	142	5	16	13	30	2	12	220

Základní škola Starý Plzenec

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	celkem
chlapec	34	6	3	4	12	1	3	63
dívka	61	3	3	1	6	1	2	77
skupina	34	3	3	3	15	2	1	61
celkem	129	12	9	8	33	4	6	201

Základní školy celkem

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	celkem
chlapec	295	36	35	24	110	4	53	557
dívka	366	21	26	20	60	2	30	525
skupina	206	22	25	20	77	8	33	391
celkem	867	79	86	64	247	14	116	1473

V této tabulce je vyjádřen relativní počet výskytu vzorného chování dětí dle příslušnosti k jednotlivým školám.

Vzorné chování celkem

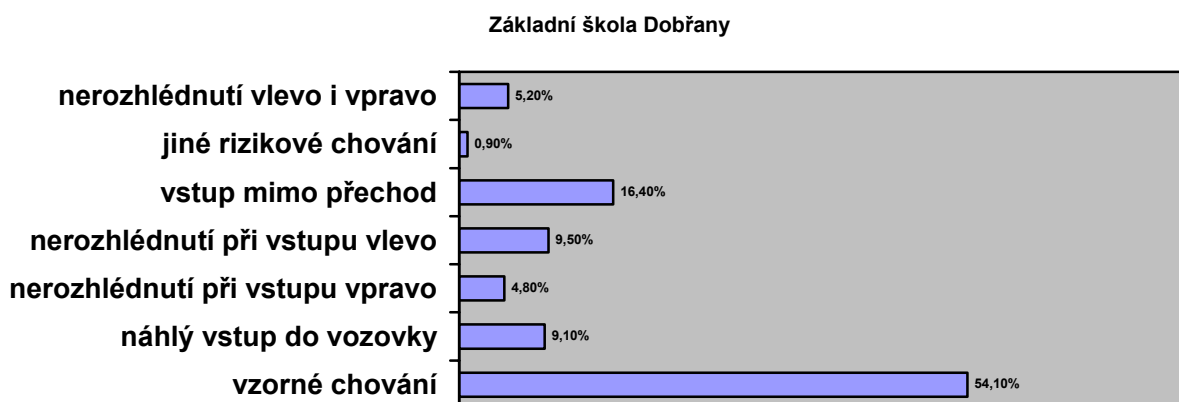
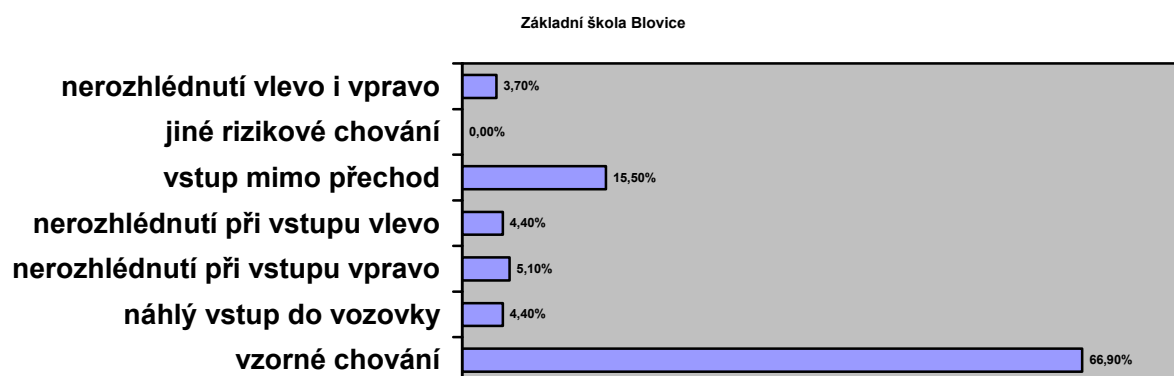
Základní škola Blovice	66,9 %
Základní škola Přeštice	52,5 %
Základní škola Chotěšov	53,1 %
Základní škola Dobřany	54,1 %
Základní škola Starý Plzenec	57,9 %
Základní škola Stod	64,5 %
Základní školy celkem	58,9 %

5. Vyhodnocení a analýza získaných informací

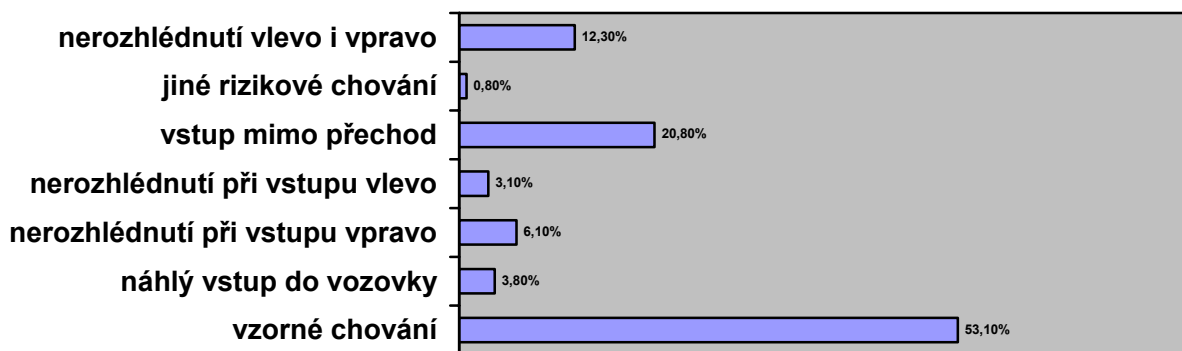
Vyhodnocení hypotézy č. 1

Děti ze škol, kde probíhá intenzivní dopravní výchova i v době mimo povinné školní docházky, dodržují dopravní předpisy minimálně z 80 procent. (kritéria: vzorné chování, náhlý vstup do vozovky, nerozhlédnutí při vstupu vlevo, nerozhlédnutí vpravo, vstup mimo přechod, nerozhlédnutí vůbec, jiné rizikové chování).

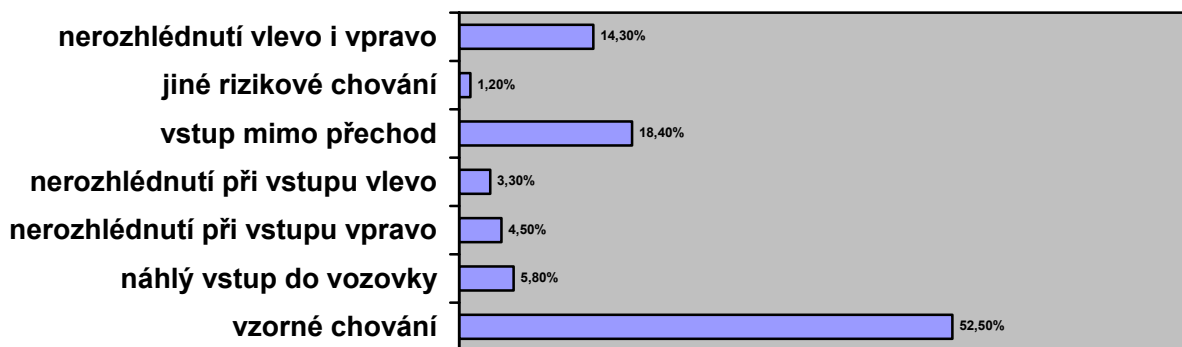
Grafy zobrazují procentuelní vyjádření relativního počtu jednotlivých typů chování dle příslušnosti ke školám.



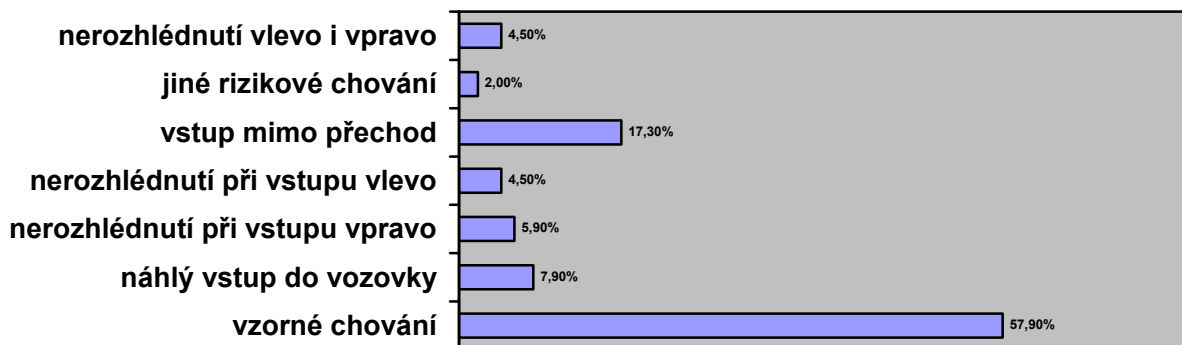
Základní škola Chotěšov

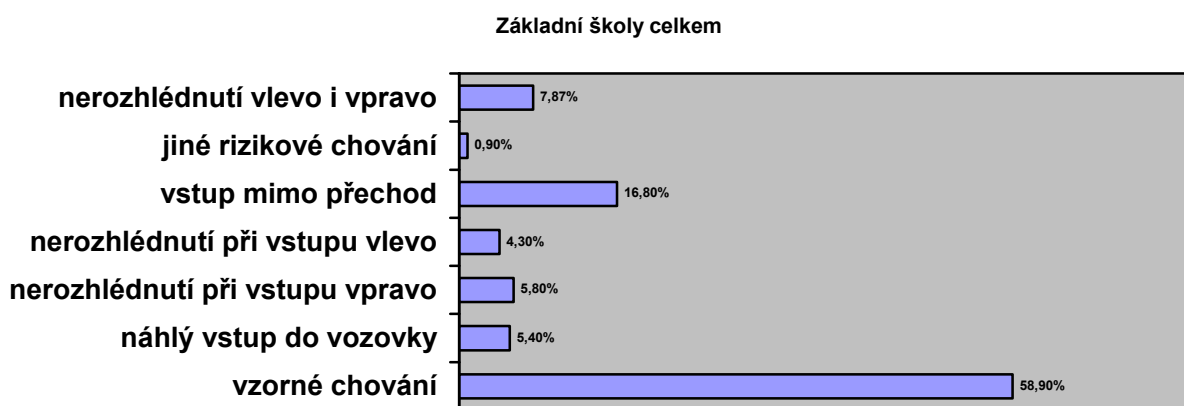
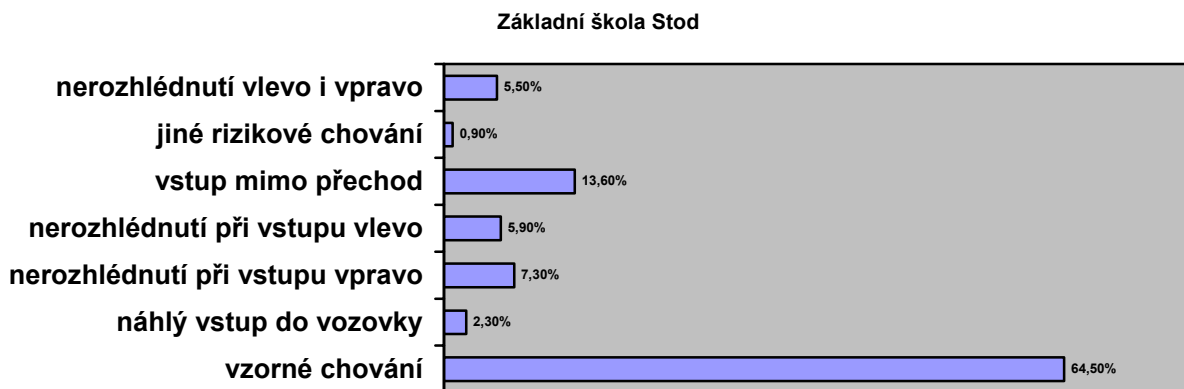


Základní škola Přeštice



Základní škola Starý Plzenec

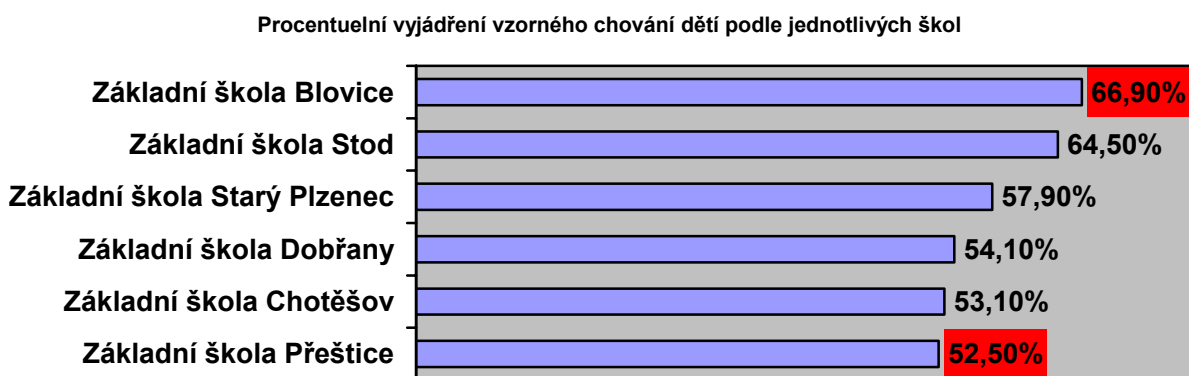




Z grafického zpracování je zřejmé, že hypotéza č. 1 se nepotvrdila. Ani jedna ze škol s intenzivní výukou dopravní výchovy nedosáhla 80 % vzorného chování dětí na přechodech pro chodce před školou. Jedna z nadprůměrně hodnocených škol Základní škola Přeštice dosáhla dokonce horšího výsledku v relativním počtu vzorného chování, než školy hodnocené jako nedostatečného. Toto může být způsobeno jinými faktory, jako např. výchovný vliv hustoty dopravního provozu na pozemních komunikacích a pozitivní vzory v chování rodičů. Výrazný vliv může mít i systematická dopravní výchova a její praktický dopad na životní situace v místě školy.

Vyhodnocení hypotézy č. 2

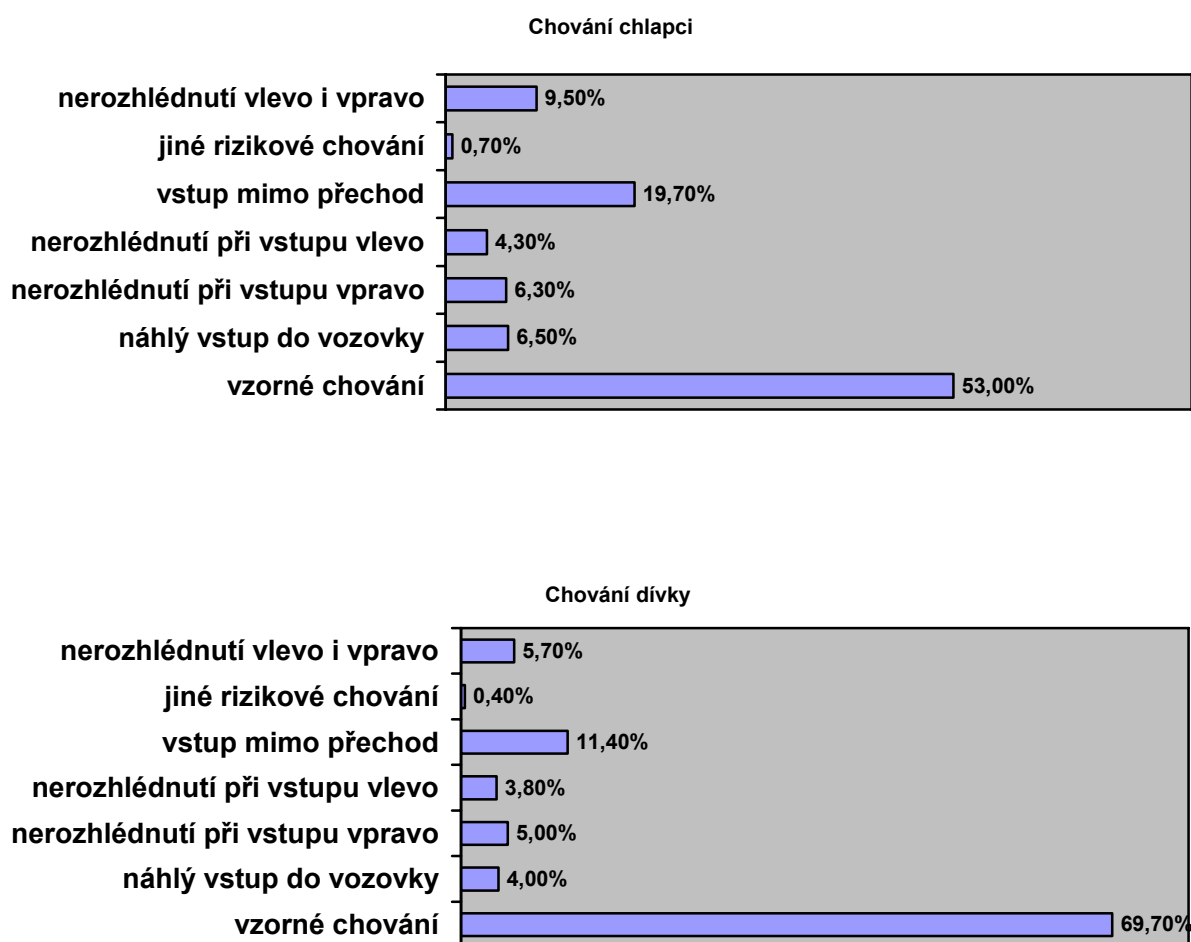
Děti a mládež ze škol, kde neprobíhá intenzivní dopravní výchova i v době mimo povinné školní docházky, ve srovnání se skupinou, kde tato dopravní výchova probíhá, jsou v dopravním chování na přechodech horší. (kritéria: skupina 1, skupina 2)

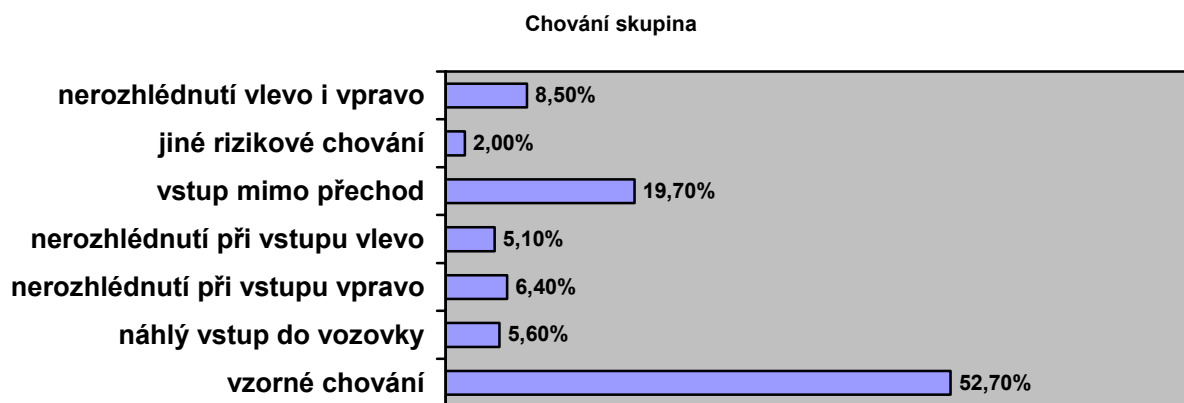


Ani hypotéza č. 2 se nepotvrdila, jak vyplývá ze shora zobrazeného grafu. Je možno předpokládat, že tento efekt je opět způsoben faktory zmiňovanými v hodnocení hypotézy č. 1. Potvrzení těchto předpokladů však nebylo cílem této práce.

Vyhodnocení hypotézy č. 3

Dívky jsou v dodržování dopravních předpisů na přechodech před školou zodpovědnější než chlapci a skupina dětí. (kritéria: dívky, chlapci, skupina dětí, bez ohledu na intenzitu dopravní výchovy)





Z porovnání a následného vyhodnocení zřetelně vyplývá, že dívky se skutečně při přecházení vozovky chovají zodpovědněji, než chlapci nebo skupiny dětí. Zodpovědnější chování dívek při přecházení může být způsobeno mimi jiné např. větší zralostí osobnosti ve srovnání s vrstevníky mužského pohlaví a to přesto, že byl vyloučen faktor věku, nebo generovými rozdíly ve sklonech k riskantnímu chování, soutěživosti, vymezování se vůči vrstevníkům apod. Vliv těchto faktorů ovšem nebyl zkoumán v tomto výzkumu.

6. Shrnutí a doporučení pro praxi

Provedený průzkum prokázal, že poměr rizikového chování je velmi vysoký, ale i to, že je velký rozdíl mezi jednotlivými školami. Největším problémem se jeví chůze mimo přechod. Přitom ze statistiky Policie ČR víme (příloha 2), že nejčastější příčinou nehod zapříčiněných dětmi je náhlý vstup do vozovky a z vyhodnocení místa nehody je nejvíce nehod při vstupu mimo přechod (20 a více metrů od přechodu). Rozdíl mezi jednotlivými školami je až 14,4%. Zajímavostí, která byla během pozorování registrována, nikoliv však zaznamenána je zjištění, že menší děti se rozhlédnou častěji. Lze polemizovat, zda je toto chování důsledkem práce rodičů, kteří žáky prvního stupně důsledně připravují na dobu, kdy se stanou účastníky provozu na pozemních komunikacích. Dalším zajímavé zjištění je, že ve skupině se většinou rozhlédne první ze skupiny, ostatní již méně často.

Pokud na škole probíhá intenzivní výuka dopravní výchovy v době školní i mimoškolní, má to výrazně pozitivní vliv na dopravní chování žáků, ale tento vliv může být snižován nedostatkem návaznosti na pozitivní vlivy chování rodičů, soustavností poskytované výuky, složitostí dopravního prostředí, ve kterém se děti pohybují. Je vysoce nezodpovědné ponechat nácvik a výuku dopravního chování pouze na škole, neboť bylo prokázáno, že nejen intenzivní výuka dopravní výchovy na školách, ale také další socializační procesy ovlivňují bezpečné chování v dopravním provozu. Doporučením pro praxi by tedy měla být tvorba koncepčního programu výchovy a vzdělávání účastníků silničního provozu od nejužšího věku, až po dobu, kdy tito účastníci získávají řidičská oprávnění. Jednotlivá školská zařízení by měla být v úzké spolupráci s jednotlivými orgány veřejné správy, které se na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podílejí a rovněž tak s rodiči, jejichž úloha při socializaci osobnosti dítěte, jakožto účastníka provozu na pozemních komunikacích je jistě

nezastupitelná. Je jisté, že mnoho škol se o vypracování a realizaci takovéto koncepce dopravní výchovy snaží, avšak chybí jednotný model, jakási kuchařka, a možná také povinnost, která by mohla být dána přímo příslušným zákonem. Problém však jistě nelze spatřovat pouze v chybějící metodice či legislativně. Jakákoli norma se bude míjet účinkem, pokud ze strany škol a školských zařízení bude chybět vůle se dopravní výchovou systematicky a kvalitně zabývat.

Dle mého názoru by bylo vhodné, aby regionální pracoviště organizací zabývajících se problematikou BESIP, jež jsou svým způsobem garanty dopravní výchovy v příslušné oblasti, byla výrazně rozšířena tak, aby mohla ve větším rozsahu zajišťovat soutěže a akce s dopravní tematikou, prováděla distribuci propagačně výchovných a metodických materiálů na základní školy a zejména řídila provoz dětských dopravních hřišť v plném rozsahu.

Bylo by dobré zřídit v těchto střediscích podle velikosti oblasti, alespoň jedno mobilní dětské dopravní hřiště s odborně vyškoleným týmem pracovníků. Dle možnosti by se mohl k tomuto týmu připojovat místně příslušný policista dopravního inspektorátu.

Na každém kraji navrhuji založit tzv. "Kabinety dopravní výchovy" tak, jak fungovaly dříve při jednotlivých okresních úřadech. V těchto kabinetech by pracovali zástupci kraje, Policie ČR, regionální pracovníci BESIP, zástupci obcí s rozšířenou působností, Červeného kříže, hasičů apod. Jejich činnost by se zaměřovala na úseku dopravní výchovy dětí k větší propagaci dopravní výchovy, zajišťování potřebné literatury, pomůcek a zařízení základním školám a mimoškolním aktivitám. Kabinety by dále koordinovaly lepší spolupráci základních škol a ostatních orgánů, organizací a institucí.

Na úseku školství doporučuji obnovit výuku dopravní výchovy na pedagogických fakultách a vydání jasné a přesné směrnice pro základní školy tak, aby se dopravní výchova nevyučovala s individuálními přístupy na jednotlivých školách rozdílným způsobem a obsahem, jak je tomu dnes.

Závěr

Oproti motoristicky vyspělým státům není v naší společnosti stále bezpečnost provozu na pozemních komunikacích vnímána jako priorita; právní vědomí účastníků provozu na pozemních komunikacích je oproti vyspělým státům na velice nízké úrovni, stejně jako vymahatelnost práva.

Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence, včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích. Nedílným předpokladem úspěšnosti navrhované strategie je nejen aktivní účast všech zainteresovaných subjektů, a to jak z veřejné správy, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, neziskových organizací a občanských sdružení, ale i podpora široké veřejnosti celému projektu.

Hlavním cílem Ministerstva dopravy, které za tímto účelem vypracovalo tzv. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu je do roku 2010 snížení počtu usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002, k čemuž se naše republika zavázala i s ostatními členskými státy Evropské unie.¹

Na úseku dopravní výchovy počítá Ministerstvo dopravy zejména s rozvíjením a podporou nových forem výchovy na všech stupních škol v rámci školních vzdělávacích programů. Cílovou skupinou jsou opět děti a mládež jako chodci a cyklisté, přičemž podstatnou změnou je vize zaměření se na různé mediální kampaně.

Výraznou inovací na úseku dopravní výchovy je také opatření nepůsobit pouze preventivně, ale záměrem Ministerstva dopravy je v daném časovém úseku vybudovat tzv. bezpečnou cestu do školy. Vychází z ověřených zkušeností západních zemí, kde již došlo realizaci tohoto projektu.

¹ <http://www.ibesip.cz/cs/N%C3%A1rodn%C3%ADstrategie+BESIP>

Hlavními partnery při realizaci uvedených projektů by měli být opět Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, Pedagogická centra, Policie České republiky, obecní policie, obce, kraje a také různé další neziskové organizace.

V rámci současného pojetí dopravní výchovy je tedy patrna snaha o zefektivnění této činnosti za účelem zlomení nynějšího období jakési stagnace a snahu nastartovat celospolečenskou změnu v přístupu k problematice bezpečnosti silničního provozu, dopravní výchovy tedy tím nevyjímaje.

Má-li dnešní společnost připravit děti a mládež pro život, musí je především naučit, jak si život zachovat. A není pro dítě snad nic rizikovějšího, než jeho účast v dopravě. O sebevraždách dětí a obětech psychopatů informují podrobným způsobem veřejné sdělovací prostředky. O dopravních nehodách známých osobností se dozvíme rovněž řadu detailů. Zprávy o dopravní nehodě, jejíž obětí se stane dítě, jsou vždy jen někde na okraji. A už vůbec nikoho nezajímá, proč k této nehodě došlo, kdo ji zavinil, kde se stala chyba?

V předkládaném materiálu jsem chtěl shrnout a konkretizovat srozumitelnou formou problematiku dopravní výchovy a poukázat na její rozsáhlost a složitost, poukázat na to, že je nutné věnovat se přípravě dětí na to, aby mohly v prostředí se kterým se každodenně setkávají bezpečně chodit a jezdit na kole, a aby získaly přiměřeně i některé další vědomosti a dovednosti, které budou později a ve stále větší míře potřebovat.

Chtěl jsem touto cestou apelovat na celou pedagogickou veřejnost, aby chápali dopravní výchovu jako neoddělitelnou a plnoprávnou součást všeobecného vzdělávání a jako systematický proces, který vyžaduje odborný přístup a vstřícný vztah. Dopravní výchova se musí stát přirozenou součástí vzdělávacího procesu každého člověka.

Resumé

Diplomová práce se věnuje problematice dopravní výchovy z pohledu sociálně pedagogického a je členěna na část teoretickou a část praktickou. V teoretické části jsem se zaměřil na dopravní výchovu jako celek s cílem zhodnotit její důležitost a nutnost, aby dopravní výchova byla nedílnou součástí všeobecného vzdělání dětí.

Tuto teoretickou část jsem rozdělil na šesti základních částí. V první části jsem právně vymezil systém dopravní výchovy v České republice.

Ve druhé části jsem popsal vývoj dopravní výchovy v naší republice, kdy jsem vykreslil historické základy dopravní výchovy v naší republice a na tyto jsem volně navázal úvodem do dopravní výchovy dětí, se zaměřením na zdůraznění její důležitosti. V kapitole „Doprava a společnost“ jsem popsal vliv dopravy na společnost ve vztahu k jejímu vývoji.

Ve třetí části práce jsem se zabýval psychologií dopravní výchovy. Zde jsem popsal především předmět dopravní psychologie a následně jsem zhodnotil psychologické předpoklady, tedy možnosti a meze, dětí a mládeže ve vztahu k výuce a výcviku dopravní výchovy.

Ve čtvrté části podrobně popsal základní členění výuky dopravní výchovy a její současnou koncepci. Výuku jsem rozdělil podle jednotlivých věkových skupin dětí a mládeže.

Ve páté části jsem navázal na část předchozí a v této jsem zhodnotil možnosti zapojení rodičů do dopravní výchovy dětí a mládeže.

V poslední šesté části jsem se pokusil popsat dopravní výchovu jako součást socializace jedince. Pojednávám zde o důležitosti dopravní výchovy z hlediska socializace, tedy o nutnosti naučit se orientovat v životních podmínkách dopravou změněných a o adaptaci jedince na tyto podmínky.

V praktické části mé diplomové práce bylo cílem zjistit a vyhodnotit současný stav dopravní výchovy a její vliv na socializaci jedince, poukázat na její rozsáhlost a složitost a zejména dokázat, že dopravní výchova je plnoprávnou součástí všeobecného vzdělávání a jako systematický proces vyžaduje odborný přístup. V rovině výzkumu jsem zjišťoval, zda má dopravní výchova dětí vliv na jejich chování jakožto účastníků v provozu na pozemních komunikacích. I když se ne všechny navržené hypotézy podařilo potvrdit, zjištěné poznatky byly přesto velmi zajímavé a po jejich vyhodnocení a shrnutí, bylo možno navrhnout doporučení pro praxi.

Anotace

Ve své diplomové práci na téma „Dopravní chování a výchova ze sociálně pedagogického hlediska“ jsem se pokusil v teoretické části shrnout a konkretizovat jednoduchou formou problematiku dopravní výchovy. Poukázat na její rozsáhlost a složitost, zejména pak na nutnost věnovat se přípravě dětí, aby mohly v prostředí, se kterým se každodenně setkávají, bezpečně chodit a jezdit na kole. V neposlední řadě, aby přiměřeně získaly i některé další vědomosti a dovednosti, které budou později a ve stále větší míře potřebovat. V praktické části jsem provedl výzkum ke zjištění úrovně dopravní výchovy na základních školách na okrese Plzeň-jih, chování žáků těchto škol v dopravním prostředí při přecházení na přechodu pro chodce před školou.

Klíčová slova

Děti, mládež, škola, rodina, dopravní výchova, účastník silničního provozu, chodec, cyklista

Annotation

This graduation thesis concerns traffic behaviour and education from the social and pedagogical point of view. In the theoretical part, I tried to summarize and concretize problems with traffic education. I referred to its extensiveness and complexity, but primarily to the necessity of paying attention to children and their traffic education. In the practical part, I described my research of the traffic behaviour of pupils in southern Pilsen primary schools, particularly while utilizing crosswalks in the vicinity of their schools.

Key words

Children, youth, school, family, traffic education, traffic participant, pedestrian, cyclist

Literatura a prameny :

Právní předpisy, zákony a vyhlášky

Primární právní akty:

1. ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů
2. ústavní zákon č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součást ústavního pořádku České republiky
3. ústavní zákon č. 23/1991 Sb., kterým se uvozuje Listina základních práv a svobod jako ústavní zákon Federálního shromáždění ČSFR
4. zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších právních předpisů
5. zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších právních předpisů
6. zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
7. zákon č. 12/1997 Sb. o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
8. zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
9. zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
10. zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Sekundární právní akty

1. vyhláška č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR
2. vyhláška 213/1991 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízeních při provozu, údržbě a opravách vozidel
3. vyhláška č. 470/2000 Sb., kterou se provádí zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
4. vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
5. vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
6. usnesení vlády ČR č. 681 ze dne 19. 10. 1998, Akční program zvýšení bezpečnosti silničního provozu
7. usnesení vlády ČR č. 731 z 18. 7. 2001, zpráva o plnění akčního programu a opatření ke snížení nehod v silničním provozu a jejich následků na léta 2002 až 2005 s výhledem do roku 2010
8. usnesení vlády ČR č. 394 z 28.4.2004, o rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu
9. usnesení vlády ČR č. 1309 z 12.9.2005, k Akčnímu plánu realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2006
10. usnesení vlády ČR č. 1584 z 16.12.2008, o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2008 až 2010 (2012)

Knihy, syntetické práce a monografie

1. HOSKOVÁ, L., *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*, Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973, 128 s.
2. KOHOUTEK, R., *Sociální psychologie*, Brno: Institut mezioborových studií, 2004, 215 s.
3. KRAUS, B., POLÁČKOVÁ, V. et al., *Člověk – Prostředí – Výchova*, Brno, Paido, 2001, 199 s., ISBN 80-7315-004-2
4. KRAUS, B., *Základy sociální pedagogiky*, Praha, Portál 2008, 216 s., ISBN 978-80-7367-383-3
5. LÍMOVÁ, L., *Teorie dopravní výchovy*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 2006, 82 s., ISBN 80-246-1157-0
6. PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z., *Dopravně bezpečnostní činnost policie*, Praha: Vydavatelství PA ČR, 1999, 116 s., ISBN 80-7251-020-7
7. PAVLÍČEK, K., *Aktuální otázky bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v České republice*, Praha: Policejní akademie České republiky, 1994, 132 s.
8. ŘEHOŘ, A. *Metodické pokyny pro vypracování bakalářské a diplomové práce*. Brno: Institut mezioborových studií Brno, 2008, 47 s.
9. SEDLÁK, J., *Psychologie v silniční dopravě*, Praha: Střední odborná škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 1968, 251 s.
10. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., *Přehled dopravní psychologie*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 1995, 80 s. ISBN 80-7066-981-0.
11. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J., *Psychologie v dopravě*, Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003, 276 s. ISBN 80-246-0606-2.
12. VOLNÝ, J., *Didaktika dopravní výchovy*, Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1978, 125 s.

13. VOLNÝ, J., *Dopravní výchova*, Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1976, 111 s.
14. VOTRUBA, J., *Dětská dopravní hřiště*, Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979, 120s.
15. VOTRUBA, J., *Učivo dopravní výchovy*, Praha: Fortuna, 1996, 16 s., ISBN 80-7168-392-2

Informace z internetu

1. <http://www.ibesip.cz/>
2. <http://www.mdcr.cz/>
3. <http://www.theaction.cz/>
4. <http://pomoc.bezpecnedoskoly.cz/>
5. <http://www.nadacebesip.cz>
6. <http://www.scitani2005.rsd.cz/>
7. http://www.zsstaryplzenec.cz/uvod_cz.php
8. <http://skola.dobrany.cz/>
9. <http://www.zsstod.cz/>
10. <http://www.zs-blovice.cz/>
11. <http://zschotesov.eu/>
12. http://www.zsprestice.cz/skola_php/index.php

Seznam příloh :

Příloha č. 1:

Počty usmrcených chodců při dopravních nehodách – vývoj za roky 2000-2008

<http://www.ibesip.cz/default.aspx?ido=135&path=stat>

Příloha č. 2:

Dopravní nehody z důvodů nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu pro chodce v letech 2000-2008

<http://www.ibesip.cz/Statistiky-data/Statistiky-nehodovosti>

Příloha č. 3:

Praktická ukázka výuky dopravní výchovy – 1. ročník

vlastní

Příloha č. 4:

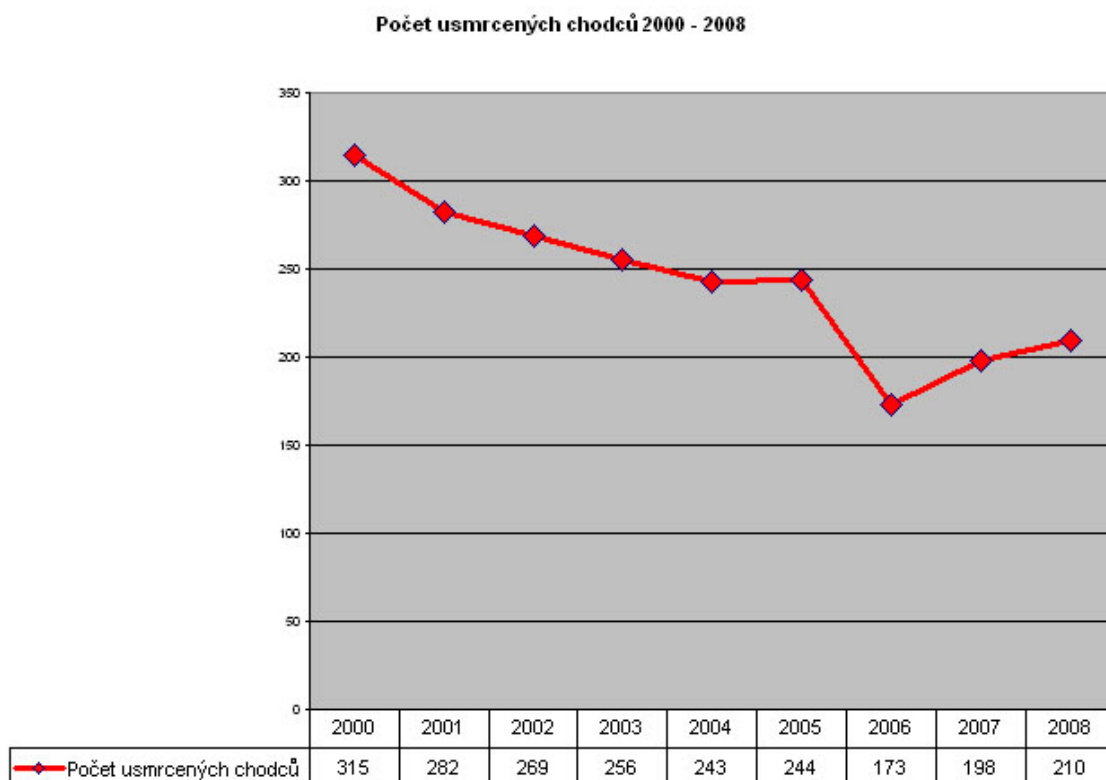
Pracovní tabulka

vlastní

Příloha č. 1

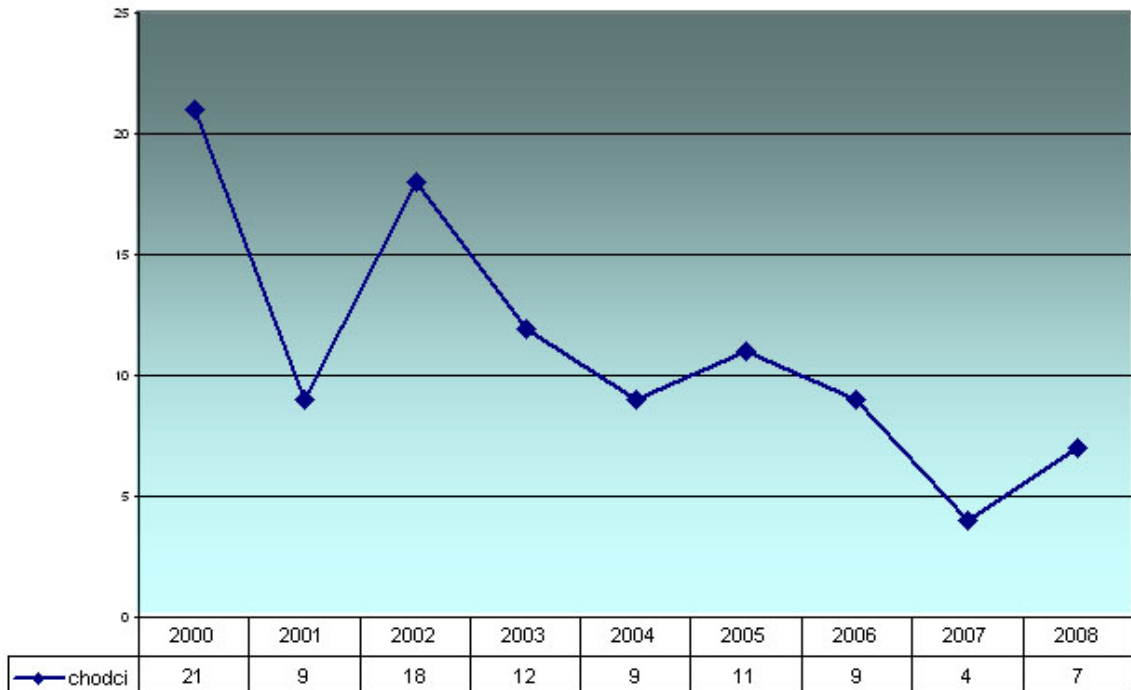
Počty usmrcených chodců při dopravních nehodách – vývoj za roky 2000-2008

Počty usmrcených chodců při dopravních nehodách – vývoj za roky 2000-2008

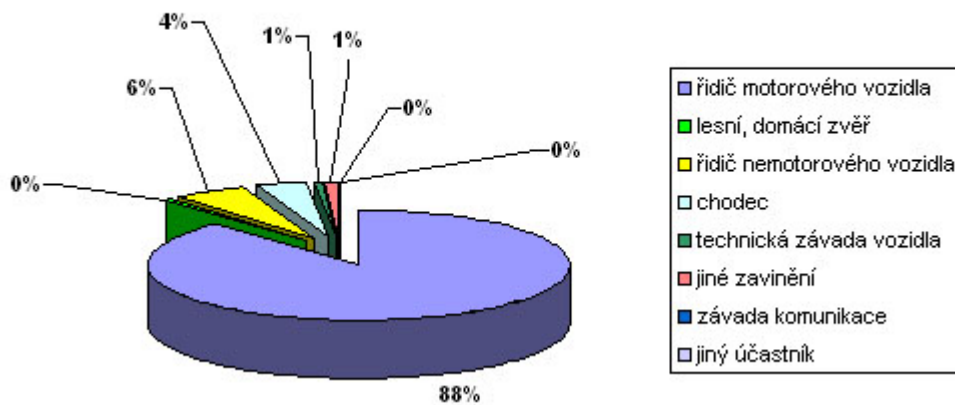


Počty usmrcených chodců – dětí při dopravních nehodách vývoj za roky 2000-2008

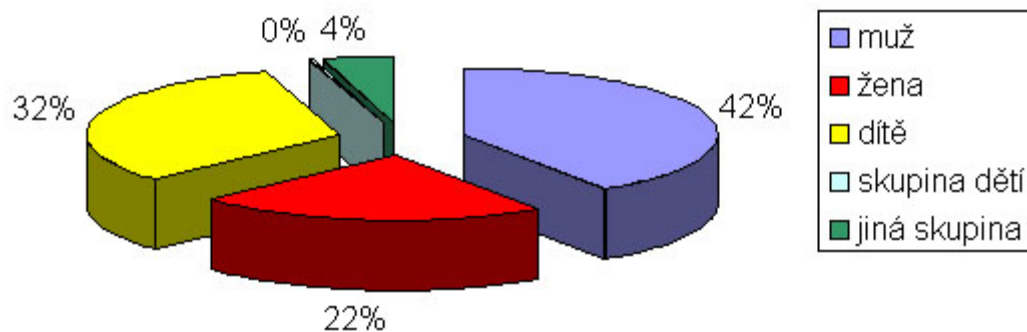
Počet usmrcených chodců - dětí 2000 - 2008



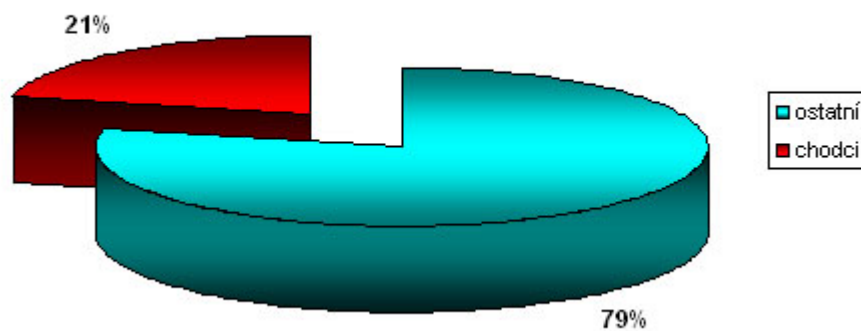
Usmrcení podle zavinění, ČR



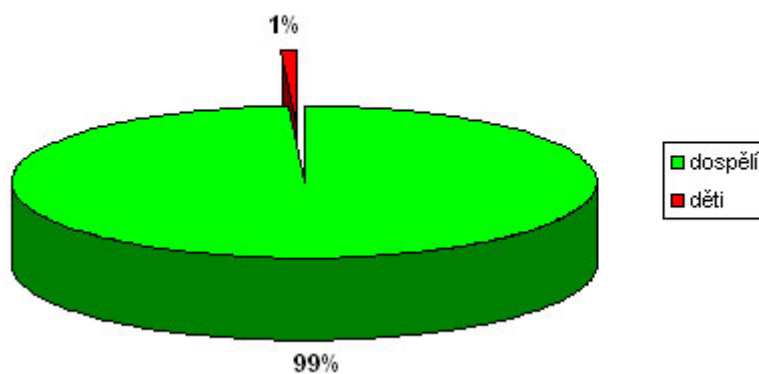
Počet nehod zaviněných chodci, ČR



Usmrceno, 2008



Usmrcení chodci, 2008



Příloha č. 2

Dopravní nehody z důvodů nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu pro chodce v letech 2000-2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007
Počet nehod	466	938	893	758	869	846	816	952	959
Usmrceno	7	30	32	19	20	21	16	14	22
Těžce zraněno	131	210	234	182	210	192	197	188	235
Lehce zraněno	374	736	658	592	677	651	639	748	727

Sumarizace od doby nové právní úpravy přednosti chodců na vyznačeném přechodu pro chodce

	2001 - 2008
Počet nehod	7 301
Usmrceno	174
Těžce zraněno	1 648
Lehce zraněno	5 428

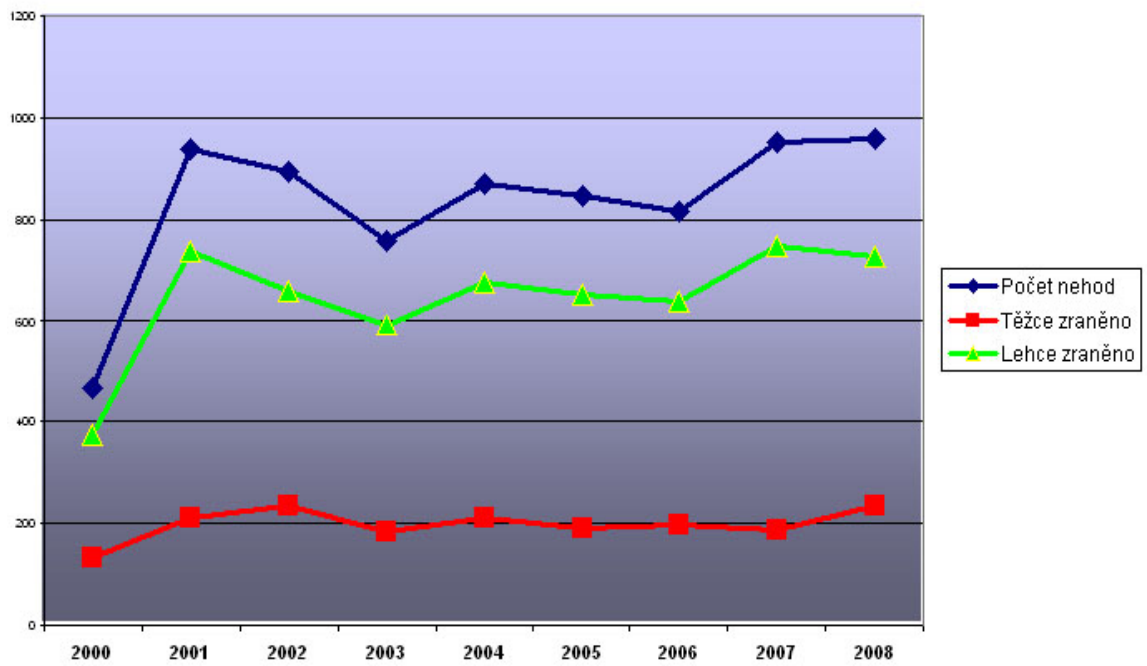
Počet osob které utrpěly újmu na zdraví z důvodu nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu pro chodce

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007
Počet osob které utrpěly újmu na zdraví	512	976	924	793	907	864	852	950	984

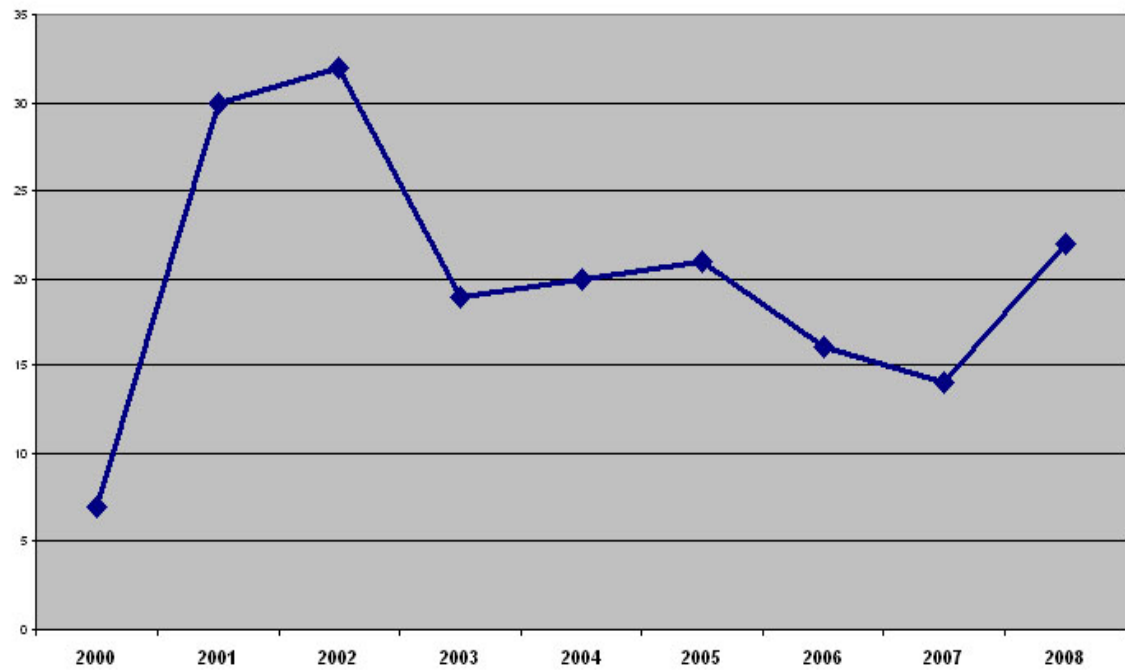
Rok 2008 byl:

- **Nejhorší rok**, pokud se týká počtu těžce zraněných z důvodu nedání přednosti chodců na vyznačeném přechodu pro chodce.
- **Nejhorší rok**, pokud se týká počtu dopravních nehod z důvodu nedání přednosti chodců na vyznačeném přechodu pro chodce.
- **Nejhorší rok**, pokud se týká počtu usmrcených z důvodu nedání přednosti chodců na vyznačeném přechodu pro chodce.
- **Každý 9. chodec** byl usmrcen na přechodu pro chodce poté, co mu nebyla dána přednost řidičem motorového vozidla.
- **11 % chodců** bylo usmrceno z důvodu nedání přednosti chodců na vyznačeném přechodu pro chodce.

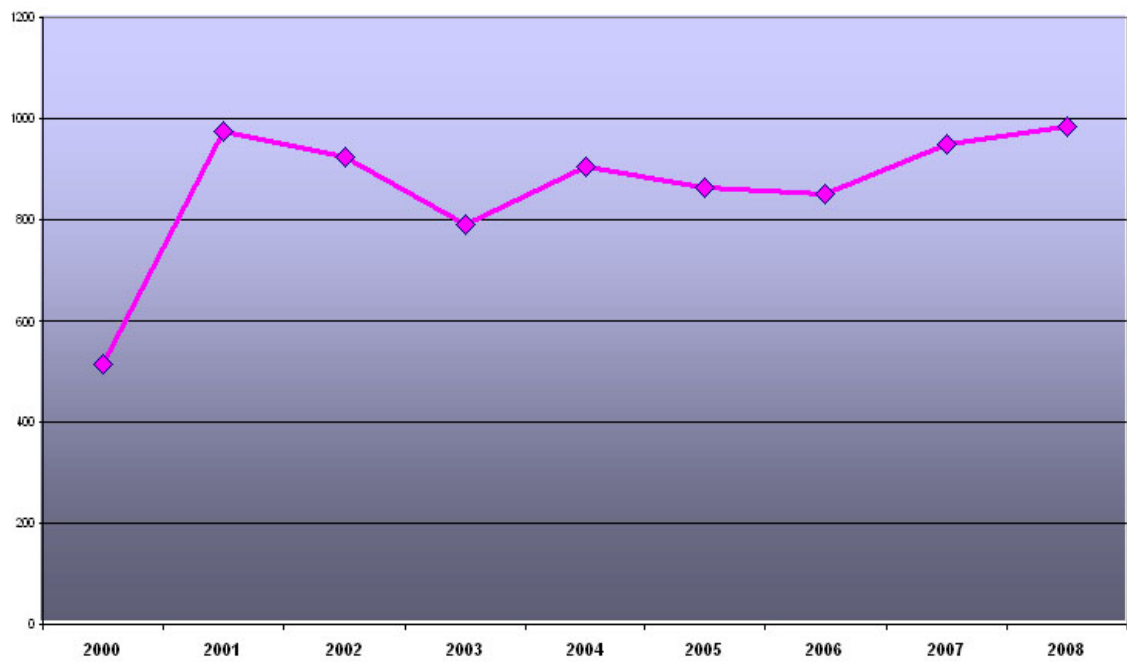
Počet nehod a zraněných z důvodu nedání přednosti chodci na přechodu pro chodce, ČR



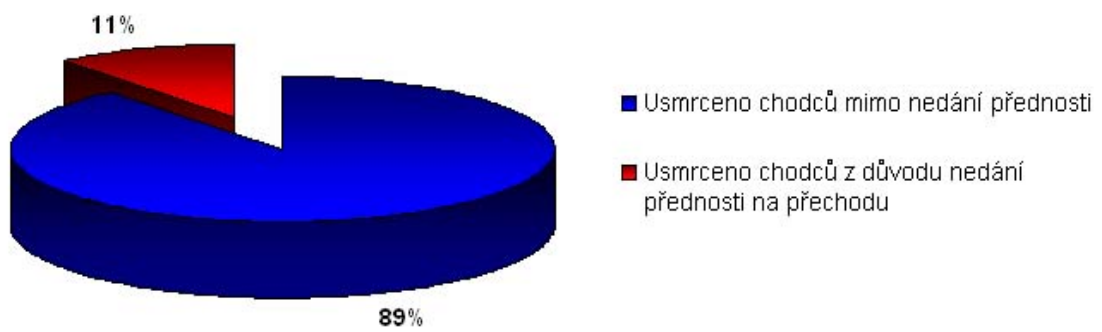
Usmrceno z důvodu nedání přednosti chodci na přechodu pro chodce, ČR



Počet osob které utrpěly újmu na zdraví z důvodu nedání přednosti chodci na přechodu pro chodce, ČR



Podíl usmrcených chodců na přechodu pro chodce z důvodu nedání mu přednosti, ČR, 2008



Příloha č. 3

Praktická ukázka výuky dopravní výchovy

1. ročník – Český jazyk – věčné učení

Doba provedení: září

Téma: Cesta do školy

Cíl: Naučit žáky základní pravidla silničního dovozu pro chůzi po chodníku a přecházení vozovky, orientace v prostoru, rychlý úsudek, opatrnost záruka bezpečnosti

Typ hodiny: Osvojování nových vědomostí a jejich aplikace

Místo: Učebna

Pomůcky: Video – bezpečně do školy. Balíček pro žáky 1. tříd základních škol - balíček obsahuje například pracovní sešity pro dopravní výchovu a samolepky dopravních značek, využitelné jako pomůcky v rámci školní výuky. Dále nažehlovací reflexní materiál, ze kterého je možné například při výtvarné výchově vystříhnout různé tvary, které pak mohou rodiče dětem nažehlit na jejich oblečení. Pro rodiče jsou určeny letáčky vysvětlující význam dětských autosedaček a jejich správné používání a letáčky propagující reflexní materiály. Tvrdé desky, ve kterých jsou všechny předměty zabaleny, propagují atraktivním způsobem základní pravidla bezpečnosti silničního provozu a jsou určeny k tomu, aby dlouhodobě sloužily dětem jako desky na sešity, výkresy apod. Jednoduchý plánec okolí školy – nákres na tabuli. Omalovánky

Struktura hodiny a metodický postup:

A. Chování žáků ve škole – rozhovor

B. 1. Cesta do školy – rozhovor. Jak dlouho cesta trvá? Kdo spěchá? Koho cestou žáci potkávají? Jak vypadá ulice? Jak vypadají vozidla? S kým jdou? Jak jdou po chodníku, jak přecházejí vozovku?

2. Směr a způsob chůze chodce – výklad a znázornění na tabuli.

a) Chůze po chodníku – vpravo, vyhýbání vpravo, předcházení vlevo, nebezpečí chodníku

b) Přecházení vozovky – postup, jednotlivé úkony (pohled vlevo, pohled vpravo, opět vlevo, při přecházení první poloviny vozovky sledovat levou stranu, při přecházení druhé poloviny vozovky sledovat pravou stranu – zdůvodnění.

3. Návčik

a) Rozlišování pravé a levé strany – střídat postavení žáků, ukazovat pravou a levou stranu, co je vpravo, co je vlevo.

b) Chůze po chodníku znázorněném ve třídě – vzájemné míjení a předcházení – zdůvodnit, proč nemůže jít vedle sebe mnoho chodců

c) Přecházení vozovky znázorněné v uličce mezi lavicemi – přijíždí automobil (z které strany)

C. 1. Upevnění učiva

Promítnutí videokazety – Bezpečně do školy. Žáci sami vyvozují pravidla pro chůzi po chodníku a přecházení vozovky.

2. Omalovánky – práce s obrazovým materiálem

3. Distribuce balíčku pro 1. ročník základní školy

D. Samostatné pozorování nesprávných a nebezpečných způsobů při přecházení, při cestě do školy nespěchat a sledovat okolí

Poznámka: Následuje praktický výcvik chůze po chodníku (1.hodina) a přecházení (2.hodina) na hřišti a přímo v silničním provozu.

