

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**HLAVNÍ RIZIKA NEZLETILÝCH ÚČASTNÍKŮ  
SILNIČNÍHO PROVOZU**

**Autor práce:** Kateřina Malkusová, DiS.  
**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě  
**Forma studia:** Kombinovaná  
**Vedoucí práce:** JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.  
**Katedra:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2016

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

MALKUSOVÁ, K. *Hlavní rizika nezletilých účastníků silničního provozu: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2016. 62 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

**Klíčová slova:** dítě, doprava, chodec, cyklista, spolujezdec, pravidla silničního provozu, rizikové faktory, dopravní výchova, prevence

Tato práce shrnuje a mapuje nejdůležitější pravidla silničního provozu zejména pro chodce, cyklisty a spolujezdce a hlavní rizika nezletilých účastníků silničního provozu ve věku mladšího školního věku. Dále analyzuje formou pozorování u dětí znalosti pravidel silničního provozu a orientace při samostatném pohybu v dopravě. Na základě SWOT analýzy dopravní výchovy na prvním stupni základních škol zkoumá přínosy dopravní výchovy.

## ABSTRACT

MALKUSOVÁ, K. *Leadership and Management Skill: Bachelor thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2016. 62 p. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

**Key words:** children, traffic, pedestrian, cyclist, passenger, traffic rules, danger elements in the traffic, traffic education, prevention

This paper summarizes and maps the most important traffic rules especially for pedestrians, cyclists and passengers and main risks of minor road users at the primary school age. Further analyses through the observation of children knowledges of traffic rules and in individual orientation in transport. Based on the SWOT analysis of traffic education at primary schools explores the benefits of road safety education.

# Obsah

Úvod.....	8
<b>1 Cíl a metodika bakalářské práce.....</b>	<b>10</b>
<b>2 Dítě a jeho účast v silničním provozu .....</b>	<b>12</b>
2.1 Dítě chodec .....	13
2.1.1 Vymezení některých pojmů .....	15
2.1.2 Chůze .....	15
2.1.3 Dopravní značení .....	16
2.1.4 Hlavní rizika chodců.....	17
2.2 Dítě cyklista .....	17
2.2.1 Právní úprava .....	18
2.2.2 Hlavní rizika cyklistů.....	20
2.3 Dítě spolujezdec .....	20
2.3.1 Přeprava autem .....	20
2.3.2 Přeprava autobusem.....	21
2.3.3 Zádržné systémy .....	21
2.3.4 Hlavní rizika spolujezdce .....	24
2.4 Dopravní výchova na 1. stupni základních škol .....	24
<b>3 Pozorování žáků mladšího školního věku v dopravě .....</b>	<b>26</b>
3.1 Skryté pozorování zájmové skupiny .....	26
3.1.1 Závěr skrytého pozorování .....	28
3.2 Zjevné pozorování zájmové skupiny .....	29
3.2.1 Závěr zjevného pozorování zkoumané skupiny .....	30
3.3 Rozhovor s cílovou skupinou žáků .....	30
3.3.1 Chodec a pravidla pro chodce .....	30
3.3.2 Cyklista a výbava pro cyklisty.....	31
3.3.3 Spolujezdec.....	31
3.3.4 Vyhodnocení debaty s žáky .....	32
<b>4 Rozhovor .....</b>	<b>33</b>
4.1 Otázky a odpovědi .....	33

<b>5</b>	<b>SWOT analýza dopravní výchovy.....</b>	<b>36</b>
5.1	Vnitřní vlivy .....	36
5.1.1	Silné stránky .....	36
5.1.2	Slabé stránky.....	37
5.2	Vnější vlivy .....	38
5.2.1	Příležitosti .....	38
5.2.2	Hrozby .....	39
5.3	Závěr SWOT analýzy dopravní výchovy na 1. stupni základních škol .....	40
<b>6</b>	<b>Diskuze.....</b>	<b>41</b>
<b>7</b>	<b>Návrh změn prevence a dopravní výchovy .....</b>	<b>42</b>
	<b>Závěr .....</b>	<b>44</b>
	<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>45</b>
	<b>Seznam zkratk .....</b>	<b>47</b>
	<b>Seznam obrázků, tabulek a grafů.....</b>	<b>48</b>
	<b>Přílohy .....</b>	<b>49</b>

## Úvod

Úvodem této bakalářské práce bych ráda zdůvodnila pohnutky, které mě vedly k výběru tohoto tématu. Dnešní konzumní život a nezadržitelný rozvoj stále nových technologií, které se nevyhýbají ani automobilovému průmyslu, vysoká nehodovost, a s tím spojená těžká zranění a zranění neslučující se se životem, kde značnou skupinu tvoří děti, je alarmující. Jako matka dvou nezletilých dcer se mě toto téma přímo dotýká. Účastníkem silničního provozu se stává každý člověk už pár dní po narození, kdy je zcela závislý na dospělém jedinci, který nese za jeho zdraví a život zodpovědnost. V současné uspěchané době je důležité se dobře orientovat v jakékoliv dopravní situaci a umět pohotově a správně reagovat na vzniklý problém. Nezřídka na našem rozhodnutí závisí i lidské životy. Se zlepšující se dopravní infrastrukturou přibývá i vozidel na našich komunikacích. Ze statistik Ministerstva dopravy ČR vyplývá, že zatímco v roce 2005 bylo registrováno cca 4 miliony osobních vozidel, v roce 2014 se tento počet blíží k 5 milionům registrovaných vozidel.<sup>1</sup> Na tuto situaci musí společnost reagovat. Zlepšující se dopravní infrastrukturou, vytvářením nových legislativních úprav a omezujících opatření a v neposlední řadě různými preventivními koncepcemi. Tyto preventivní činnosti jsou zaměřeny převážně na bezpečnost v silničním provozu a zaměřují se na různé skupiny účastníků silničního provozu. Veškeré tyto aktivity jsou značným zásahem do rozpočtu organizací zabývajících se touto problematikou, ale s přihlédnutím k důsledkům dopravních nehod v České republice, kdy každý rok zahynou na našich komunikacích stovky lidí a tisíce jich jsou zraněni, je prevence nehodovosti významným krokem v této oblasti. Jedním z dokumentů zabývajících se prevencí je Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020. Tento dokument vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice.<sup>2</sup> Cílem této strategie je snížit počty usmrcených a zraněných osob. Tyto cíle se daří plnit jen částečně, jak dokládá příloha č. I.

---

<sup>1</sup> *Ročenka dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy České republiky, 2016 [cit. 24. 5. 2016]. Dostupný z WWW: <[http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2014/rocenka/htm\\_cz/cz14\\_420100.html](http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2014/rocenka/htm_cz/cz14_420100.html)>.

<sup>2</sup> *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* [online]. Ministerstvo dopravy České republiky, 2011 [cit. 24. 5. 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategie-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>.



Mojí zájmovou skupinou v této práci je pouze malá skupina účastníků silničního provozu, a to chodci, cyklisté a spolujezdcí mladšího školního věku. Společným znakem pro tuto skupinu je minimální počáteční znalost a nesamostatnost pohybu v silničním provozu a u konce tohoto období osamostatnění pohybu v tomto nebezpečném prostředí, a to jako chodec i cyklista. Dle statistik nehodovosti bylo v roce 2015 usmrceno na našich silnicích 17 dětí, což je oproti roku 2014 o 4 usmrcené děti více. Z toho bylo 5 chodců a 12 spolujezdců v osobních automobilech.<sup>3</sup> Tato situace je alarmující. Bezpečnost silničního provozu, a to zvláště u nezletilých, by měla být jednou z priorit společnosti. Toto téma překračuje hranice našeho státu a je problémem celosvětovým. I ze statistik Evropské unie vyplývá, že nehodovost v silničním provozu a jejich příčiny i přes klesající tendenci jsou tématem aktuálním.<sup>4</sup> V řadě evropských zemí je příčina úmrtnosti dětí při dopravních nehodách prioritou s nejvyšší důležitostí. Proto je kladen velký důraz na dopravní výchovu. Jedním ze základních předpokladů úspěchů ve výchovné práci je ujasněný plán bezpečnostní výchovy. Plán má vycházet ze statistiky a rozboru nehodovosti. Statistika nám má osvětlit, kde jsou hlavní zdroje a příčiny dopravních nehod a tím posloužit k tomu, aby náš plán byl zaměřen na tyto problémy a situace, které tvoří jádro dopravní úrazovosti.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> *Statistika dopravních nehod* [online]. Ředitelství dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2016 [cit. 24. 5. 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

<sup>4</sup> *Vývoj nehodovosti v ČR ve srovnání s evropskými zeměmi* [online]. CARE (EU road accidents database) or national publications. European commission / Directorate General for Mobility and Transport, 2016 [cit. 24. 5. 2016]. Dostupný z WWW: <[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/observatory/historical\\_evol.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evol.pdf)>.

<sup>5</sup> ŠTIKAR, J., et al. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum, 2006. s. 104 a 105.

# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem této bakalářské práce je zhodnotit hlavní rizika nezletilých účastníků silniční dopravy, dále prověřit jejich znalosti o bezpečném pohybu v dopravě a případně navrhnout vhodné změny týkající se prevence a dopravní výchovy se zaměřením na věkovou skupinu mladšího školního věku, což znamená 6–12 let. Abychom dospěli k těmto cílům, z kterých následně sestavíme případnou koncepci k vhodnému doplnění preventivních opatření a dopravní výchovy, je nutné cíle rozdělit.

V teoretické části zhodnotíme hlavní rizika jako sociální problém, který je nutno rozdělit do několika kategorií, a to: „Dítě chodec“, „Dítě cyklista“ a „Dítě spolujezdec“. Naším cílem bude za pomoci empirických metodologických postupů zpřehlednit a zobecnit získané poznatky. V prvních krocích metodou indukce definujeme předmět zkoumání a výzkumné cíle a vymežíme potenciaální množinu jevů, které budou zkoumány. Tyto jevy zahrnuté do procesu induktivního zkoumání se stávají fakty. Při formulování závěrů však musíme být obezřetní a formulovat je jako pravděpodobnostní. Indukce je většinou neúplná a tudíž vyvozené závěry hypotetické.<sup>6</sup>

V druhé praktické části se zaměříme na stanovení hypotézy a její ověření empirickými metodami, a to pozorováním a dotazováním. Při stanovení hypotézy je nutno dodržet základní pravidla pro její správnou formulaci.

- 1) Hypotéza je tvrzení, které je vyjádřeno větou oznamovací.
- 2) Hypotéza musí vyjadřovat vztah mezi dvěma proměnnými.
- 3) Hypotézu musí být možné empiricky ověřovat.<sup>7</sup>

Na základě těchto pravidel naše základní hypotéza zní: **Děti nemají dostatečnou znalost pravidel chování v silničním provozu.** Pojem „dítě“ znamená pro tuto bakalářskou práci věkovou skupinu 1. stupně základních škol, tzv. mladší školní věk.

Na základě stanovené hypotézy přistoupíme k samotnému sběru primárních dat. S ohledem na nízkou věkovou hranici zkoumané skupiny a problematiku sběru dat, byly vybrány jako vhodný metodologický postup základní empirická metoda pozorování a metoda dotazování. Tato část je nejobsáhlejší. Pozorování je v užším slova smyslu

---

<sup>6</sup> OCHRANA, F. *Metodologie vědy*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2013. s. 25. ISBN 978-80-246-1609-4.

<sup>7</sup> GAVORA, P. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2000. s. 26.

základní metodou sociálně-psychologického sbírání empirických fakt jako zásadní vědecká metoda, která umožňuje popis sledovaného jevu, jeho vývoje, změny a závislosti na vnějších podmínkách.<sup>8</sup> Při metodě pozorování potřebné informace získáme bezprostředním smyslovým nazíráním. Cílem je popis problému a z něho vyvozené interpelace problému. Při interpelaci je nutné neopomenout zmínění podmínek, za nichž bylo pozorování uskutečněno.<sup>9</sup> Pozorování cílové skupiny bude provedeno formou zúčastněného nestandardizovaného pozorování při přímém pohybu žáků v dopravě, a to jako skrytý a zjevný pozorovatel. Zkoumaná skupina jsou žáci prvního stupně jedné z pražských základních škol.

Další sběr dat bude následovat kvantitativní metodou výzkumu, a to osobním dotazováním. Tato metoda spočívá v získávání informací v přímé interakci s respondentem. Kladení otázek může mít různé formy. Otázky musí být jasné a neutrální. Jako metoda dotazování byl zvolen rozhovor přímý a strukturovaný zaměřený na zainteresované osoby.

Po uvedeném metodickém postupu sběru dat a současným jednotlivým vyhodnocením metod přichází jako další část SWOT analýza dopravní výchovy na prvním stupni základních škol. Cílem této analýzy je získat jasnější představu o přínosech začlenění dopravní výchovy do výuky.

---

<sup>8</sup> NAKONEČNÝ, M. *Sociální psychologie*. 2. vyd., Praha: Academia, 2009. s. 61.

<sup>9</sup> OCHRANA, F. *Metodologie vědy*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2013. s. 17. ISBN 978-80-246-1609-4.

## 2 Dítě a jeho účast v silničním provozu

Doprava se stala neoddělitelnou součástí našich životů. Jakmile opustíme naše domovy, stáváme se její součástí, a to jako chodec, cyklista nebo spolujezdec. Je hlavně na rodině a školských zařízeních, jak tuto problematiku předají dítěti, aby získalo potřebné znalosti, dovednosti a návyky, které mu mnohdy mohou zachránit zdraví a život. První seznamování s chováním v silniční dopravě je hlavně na rodině. Mnohdy si ani neuvědomujeme, že neustálým opakováním a připomínáním předáváme dítěti základní pravidla pohybu v silniční dopravě. Pokud dítě nastoupí do některého z předškolních zařízení, ve většině případů se začne seznamovat s dopravní výchovou, která bohužel ne vždy bývá začleněna do tohoto předškolního vzdělání.

V tomto období probíhá neustálý vývoj ve všech ohledech. Jedná se o nepřetržitý vývoj a zdokonalování všech schopností, dovedností a poznatků o světě, ve kterém školák žije, rozvoj poznatků, které získá sám o sobě samotným, upevňuje se hierarchie hodnot, postoje, charakter a roste osobnost dítěte.<sup>10</sup> Zpočátku je dítě velmi naivní a odkázáno na rodinu, učitele a blízké okolí. Postupem času se dítě učí přijímané informace porovnávat se svými zkušenostmi a zdokonaluje své smyslové vnímání. Jednou z nejdůležitějších změn je nástup do školy. Pro žáka je vše nové, stává se školákem a utváří nové sociální role, jako autorita vystupuje někdo jiný než rodič. Vytváří se první sociální vztahy. Velmi důležitý ve vývoji je aktivní přístup okolí, rozmanitost činností a jejich časté střídání.

Pozitivem je fakt, že celkový počet nehod zaviněných dětmi chodci a cyklisty se snížil. Podle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 je očekáváno, že na našich silnicích během roku 2016 nezemře více než 9 dětí a nebude těžce zraněno více než 142 dětí jak dokládá příloha č. II.

Dopravní výchova už po dlouhou dobu patří mezi hlavní úkoly Ministerstva dopravy České republiky v oblasti silničního provozu a současně je také jednou z priorit v oblasti programu neziskové organizace European Road Assessment Programme neboli EuroRAP, která byla založená v roce 2003 v Belgii, a jejímiž členy jsou národní a regionální správci pozemních komunikací, motoristická sdružení, investoři i experti a komerční organizace. Zvyšování ochrany života dětí v silničním provozu je jedním

---

<sup>10</sup> *Mladší školní věk* [online]. VEMESTE.cz, 2016 [cit. 27. 5. 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.vemeste.cz/2011/04/mladsi-skolni-vek/>>.

z priorit dopravní politiky. Je zaměřena na předávání teoretických znalostí a praktických dovedností dětí. S výukou dopravní výchovy se začíná již v mateřských školách a od září 2013 povinně vstoupila do výuky na všech základních školách v České republice na prvním i druhém stupni a hraje významnou roli při vštěpování základních životních hodnot a ukotvení znalostí silničních pravidel všech budoucích účastníků silničního provozu. Cílem je ucelit výukový materiál.

V této části bakalářské práce budeme specifikovat jednotlivé druhy účastníků silničního provozu dle příslušné legislativy a odborných publikací se zaměřením na věkovou hranici mladšího školního věku dítěte. Podle zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání, považujeme za žáka mladšího školního věku dítě od nástupu do první třídy po ukončení páté třídy prvního stupně základní školy. V České republice mají děti povinnost nastoupit do školy ve školním roce následujícím po jejich šestých narozeninách. V případě, že dítě není tělesně a duševně vyzrálé, může ředitel školy nástup k povinné školní docházce odložit o rok. Jedná se tedy o rozmezí od šesti do dvanácti let věku dítěte.

Z toho vyplývá, že aby se dítě mohlo stát účastníkem silničního provozu, musí mít dostatečné znalosti a dovednosti, a to jak po stránce fyzické i psychické. Je důležité orientovat se v některých zvláštностech tohoto životního období s ohledem na orientaci, poznávání a prožívání situací. Jejich vývoj není zcela ucelen, a proto jsou jednou z nejohroženějších skupin účastníků silničního provozu a je nanejvýš nutné se na tuto skupinu zaměřit. V průběhu vývoje se jednotlivé funkce zdokonalují a navzájem doplňují.

## 2.1 Dítě chodec

Jakmile se dítě narodí, stává se účastníkem silničního provozu. Pohyb v dopravním prostředí upravuje především zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o silničním provozu**“). To znamená, že chodec musí dodržovat všechny povinnosti dané tímto zákonem, jak obecně všem účastníkům provozu na pozemních komunikacích ukládá § 4 *Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích*, tak i specifické povinnosti dané tímto zákonem chodcům § 53 *Chůze*.

Při zahájení školní docházky, je jednou z hlavních změn i postupný a samostatný pohyb v dopravě. Začíná nacvičenou cestou do školy a ze školy, do různých zájmových

kroužků a samozřejmě za kamarády. Hlavní je naučit dítě správným zásadám a chování v dopravním prostředí, jako je přemýšlet a pokaždé nejdříve najít bezpečné místo k přecházení, zastavit se na okraji chodníku, důkladně se rozhlédnout a poslouchat, nebýt ukvapený a vyčkat na správný čas k bezpečnému přejití vozovky, opět se důkladně rozhlédnout a v neposlední řadě bezpečně přejít, celou dobu sledovat a poslouchat provoz kolem sebe.

Je důležité neustálé procvičování dítěte v těchto zásadách a postupně nechat dítě, aby nabylo zkušenosti při orientaci v provozu na konkrétní cestě za účasti dospělé osoby a pomalu se osamostatnilo. Vzhledem k řadě vývojových specifíků jako je výška, zrakové a sluchové schopnosti, nebo psychické schopnosti, je jedním z nejvíce ohrožených účastníků silničního provozu dítě a nejen z těchto důvodů je nutné vysvětlit dítěti zásadu **vidět a být viděn**, to znamená např. nosit pestré oblečení s retroreflexními prvky, příloha č. III.

Děti starší deseti let začínají být samostatnými, a to i při pohybu v dopravě, kde se běžně pohybují a převážnou míru své bezpečnosti obstarávají sami. Měly by si umět uvědomit rizika, která hrozí, umět se správně rozhodovat a nenechat se ovlivnit k riskantnímu jednání. Je důležité neustálé vštěpování zásad správného chování bez poučování, za předkládání kladných vzorů jim blízkých. Nebezpečným jevem dnešní doby je také chůze s nasazenými sluchátky a tím výrazně snížené vnímání okolí.

Při pohybu ve městě platí běžné zásady bezpečného pohybu v dopravě, ale existují i určité zvláštnosti. Například pro přesun je dobré vybrat méně rušné komunikace, pokud se jim nejde přímo vyhnout, seznámit dítě s okolím a cílem trasy, pro případ že by se ztratilo, zopakovat základní pravidla pro pohyb v silniční dopravě a poučit o možném hrozícím nebezpečí.

Pro naši specifickou skupinu jsou i určité specifické vlastnosti ve vývoji. Všechna jednání dítěte jsou provázána emocemi, které mají vliv na chování dítěte. Předvídání rizik se začíná vyvíjet až okolo osmého roku. Dítě má problém udržet pozornost. Jeho zorné pole a periferní vidění je menší než u dospělého. Odhad vzdálenosti jedoucího vozu bývá zkreslený a dítě může vstoupit do vozovky i přes dodržení všech pravidel pro bezpečné přecházení. Reakce na vzniklou situaci bývá pomalejší než u dospělého jedince. Jejich výška jim neumožňuje dostatečný přehled v provozu. A až kolem dvanáctého roku dítěte jsou jeho psychické a fyzické schopnosti dostatečně vyvinuty, aby dítě samostatně a správně mohlo komplexně vyhodnotit

vzniklou situaci a začít se bez obav samo, bezpečně pohybovat a zařadit se do silničního provozu.<sup>11</sup>

### 2.1.1 Vymezení některých pojmů

Zákon o silničním provozu vymezuje v § 2 základní pojmy, z nichž, pro účely této kapitoly, jsou zde uvedeny:

**Účastník provozu** – je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.

**Chodec** – je i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm<sup>3</sup>, psa a podobně.

**Přechod pro chodce** – je místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou.

**Snížená viditelnost** – je situace, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci, například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu.

### 2.1.2 Chůze

Chůze na pozemních komunikacích je upravena v zákoně o silničním provozu § 53, 55 a 56.

Pokud je k dispozici chodník nebo stezka pro chodce musí jich chodec využít, ale pokud ne je chodec povinen použít levé krajnice nebo jít co nejbližší při levém okraji nejvíce dva vedle sebe, v nebezpečných úsecích nebo situacích pouze za sebou. Jestliže je zřízena stezka pro chodce a cyklisty, je označena dopravní značkou a jak chodec, tak cyklista se musí chovat, tak aby neohrozili jeden druhého. Ostatní osoby pohybující se po chodníku nebo stezce, jako jsou například vozíčkáři nebo osoby vedoucí kolo, mají povinnost chovat se tak, aby neohrozili ostatní chodce.

Chodci jsou nejvíce ohroženou skupinou účastníků silničního provozu a nejvíce chodci děti. Děti v mladším školním věku se, jak již bylo zmíněno, osamostatňují a tím se začínají sami zapojovat do silničního provozu. Nebezpečí tkví v jejich

---

<sup>11</sup> ČAPKOVÁ, M. *Prevence úrazů u vybraných věkových skupin obyvatelstva*, Praha, 2008, Triton. s. 13.

nesoustředěnosti a nepozornosti a znásobuje se, pokud jsou děti součástí skupiny. Děti ve skupině snadno v zápalu hry zapomenou, jaké nebezpečí jim může hrozit.

Dále je nutné upozornit na novelizaci zákona o provozu na pozemních komunikacích, kdy s účinností od 20. 2. 2016 zavádí v § 53 odst. 9 novou povinnost pro chodce pohybující se „*mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením*“, a to povinnost „*mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích*“.

### **2.1.3 Dopravní značení**

Jednou z dalších povinností chodce jako účastníka silničního provozu uvedené v § 4 zákona o silničním provozu písm. c) je řídit se, mimo jiné dopravními značkami. Z toho vyplývá povinnost znát a orientovat se v dopravním značení.

*„Dopravní značky jsou jednoduché piktogramy určené pro řízení silničního provozu. Upozorňují účastníky silničního provozu na nebezpečná místa, přikazují jim, zakazují, informují je o přednosti v jízdě, o vzdálenosti měst, o druhu silnice, po které jedou, dávají jim mnoho důležitých informací. Díky dopravním značkám, pokud je všichni účastníci provozu respektují, vládne na silnici pořádek. Tvar a barva dopravní značky všem řeknou, co jsou zač,“<sup>12</sup> jak je patrné v příloze č. IV.*

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích mimo jiné obsahuje celkový výčet dopravních značek, světelných a akustických signálů a dopravních zařízení.

Jak už bylo řečeno, nejen řidiči musí ovládat tyto znalosti, ale i ostatní účastníci silničního provozu, kteří jsou součástí provozu na pozemních komunikacích. Například značky poskytující informace o přechodu, nadchodu nebo podchodu jsou velmi důležité pro chodce a jejich bezpečný pohyb v silniční dopravě. Pokud se děti budou umět orientovat v dopravním značení, bude pro ně pohyb v silničním provozu bezpečnější. Proto je důležité, začít tyto dovednosti dětem vštěpovat co nejdříve.

---

<sup>12</sup> FRAJEROVÁ, L. *Dopravní výchova pro 5. ročník ZŠ*, Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, 2011. s. 32.



#### 2.1.4 Hlavní rizika chodců

**Hry v blízkosti pozemní komunikace** – u naší cílové skupiny, vzhledem k jejich intenzivnímu osamostatňování, velmi častá situace. Pokud děti mají čas, například před tím než jsou vpuštěny ráno do školy nebo při odchodu ze školy, mohou využít této chvíle k různým hrám. Je nutné, aby si dítě uvědomilo, že chodník a blízká komunikace nejsou hřiště a prostor ke hře si musí najít na místech k tomu určených. Například i chůze po obrubníku a hra s míčem může během chvilky skončit, v lepším případě, velmi vážným zraněním.

**Nezajištění viditelnosti** – nezajištění viditelnosti je v rostoucím provozu jedním z největších rizik, a to u všech věkových kategorií. Velké rozdíly u zaregistrování chodce při použití reflexních nebo retroreflexních doplňků a běžném oblečení jsou výrazná. Dnešní moderní technologie přináší v tomto směru i nové produkty, které nám výrazně mohou pomoci s viditelností v dopravě. Například studenti z Technické univerzity v Liberci přišli se zcela novým řešením, a to zabudování optických vláken do textilních struktur, které jsou dobře viditelné až na 1000 m a nejsou závislé na ozáření světlometů projíždějících vozidel.<sup>13</sup>

**Neopatrnost, nekázeň** – je dalším velkým problémem u naší cílové skupiny. Děti v tomto věku jsou snadno ovlivnitelné, někteří, dá se říci tak zvaně s hlavou v oblacích, a snadno se nechají strhnout ke hře, která, pokud se odehrává v blízkosti komunikace, nemusí vždy být také bezpečná. Obzvláště chlapci, kteří mají tendenci vyniknout ve skupině, mohou z různých pohnutek hazardovat s vlastním životem. Z psychologického hlediska je tento jev celkem běžný.

**Neznalost pravidel silničního provozu** – nedostačující znalosti a návyky správného chování v silničním provozu jsou dalším vysokým rizikem. Pokud dítě neví jak se chovat, nebo má zažitě špatné návyky, hrozí velké nebezpečí nejen jemu, ale jsou ohroženi i ostatní účastníci silničního provozu, a to jak na zdraví, tak na životech.

## 2.2 Dítě cyklista

Dnes není jízdní kolo používáno pouze jako dopravní prostředek, ale mnohem častěji se využívá ke sportovnímu vyžití a využití volného času. Základem pohybu na jízdním kole je správné vybavení a znalost dopravních předpisů.

---

<sup>13</sup> *Optická vlákna zabudovaná do textilních struktur* [online]. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2014 [cit. 29. 5. 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.tul.cz/verejnost-a-media/tiskove-zpravy/page/2>>.

Už jako batole začne dítě používat různá jezditka a tříkolky v doprovodu dospělé osoby a na té je zvážit vhodnost místa k takovému vyžití. Pokud vezeme malé dítě na jízdním kole, musí být upevněno v sedačce, která je k tomu určená. Jako další možnost můžeme dnes již využít dětský vozík za kolo, který musí splňovat zákonem daná kritéria, a pro starší děti lze také použít tzv. spojovací tyč, kterou je dětské kolo spojeno s jízdním kolem jiné osoby. Je nutné brát na zřetel možnost, že je dítě unavené a může při jízdě usnout a tím se stává pád z kola nevyhnutelným.

Hodně mladých rodin, v dnešní době, bere jízdu na kole a cykloturistiku jako životní styl. Na našem trhu je nepřeberné množství možností jak začít s touto zálibou i s těmi nejmladšími dětmi. Ať už se jedná o výlet, aktivní dovolenou nebo rodinné cyklomaratony, které jsou v poslední době velmi oblíbené.

Ve městech i jejich okolí jsou budovány cyklotrasy s místy, kde je možnost si cestou odpočinout a zabavit děti i jinou činností, jako jsou hřiště a parky. Pro dítě je důležité najít čas k odpočinku a ten využít jinou aktivitou. Není dobré děti zbytečně přepínat, snadno by mohli tuto zálibu zavrhnout a těžko by se k ní vraceli. I cestovní kanceláře se tomuto trendu přizpůsobují a disponují velkým množstvím cyklozájezdů a cyklodovolených. Vždy je příjemné trávit volný čas s dětmi, tak proč ne na kolech.

Při těchto aktivitách ať v rámci rodinných výletů, nebo pokud je dítě starší deseti let i samostatné jízdě, je nutností mít dítě pod kontrolou a vědět kde se při jízdě pohybuje, zda je jeho jízda bezpečná a jeho chování neohrožuje ostatní účastníky silničního provozu.

### **2.2.1 Právní úprava**

Také jízda na jízdním kole je upravena v zákoně o silničním provozu, a to v § 57 a 58, kde jsou popsány specifické povinnosti cyklistů, ale dále se cyklista musí řídit dalšími povinnostmi, které pro něj vyplývají z tohoto zákona, jako pro každého účastníka silničního provozu. V § 57 je popsáno jak se má cyklista chovat v prostoru vyhrazeném pro cyklisty (pruh pro cyklisty, cyklostezka), nebo na vozovce v běžném provozu a § 58 ukládá jedinou zákonnou povinnost, která se týká vybavení cyklisty, a to použít ochranou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě, pokud je mladší 18 let. Bohužel toto nařízení, které je nám dáno přímo zákonem, není velmi často respektováno, přestože nejčastějším poraněním, ke kterým dochází při pádu cyklisty z kola, jsou úrazy hlavy a nejen u dětí

bývají tyto úrazy často fatální. Při použití přilby se riziko úmrtí a těžkých úrazů výrazně snižuje.

Další povinností vyplývající z legislativy našeho státu jsou technické parametry jízdního kola, které jsou upraveny vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2014 Sb., ve znění pozdějších změn a doplnění, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, kde se v § 30 *Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky* uvádí podmínky pro jejich užití na pozemních komunikacích. Tyto technické požadavky jsou vyjmenovány v příloze č. 13 této vyhlášky. Jedná se o výbavu jízdního kola, technické podmínky a doporučené vybavení z hlediska bezpečnosti provozu jak je znázorněno v příloze č. V. Mezi povinnou výbavu patří spolehlivé funkční brzdy a odrazky umístěné na různých částech kola. Za snížené viditelnosti musí mít kolo vepředu bílý světlomet a pod sedadlem zadní červenou svítilnu. Dále jsou důležité další technické podmínky jako správný druh koncovek řídítek, zakončení ovládacích páček brzd, matice nábojů kol a neporušené pneumatiky a ráfky. Pro další zvýšení bezpečnosti můžeme ještě doporučit kryt řetězu, zvonek nebo použití blatníků.

Je nutné mít na paměti, že pro bezpečný pohyb na jízdním kole, je důležité před každým jeho použitím provést řádnou kontrolu, v jakém stavu se kolo nachází a zda splňuje všechna kritéria daná zákonem pro jeho bezpečný provoz. U naší zájmové skupiny leží zodpovědnost za to, že dítě použije správně vybavené jízdní kolo a další předepsané prvky pro bezpečnou jízdu cyklisty, především na rodičích. Rodiče musí mít přehled o stavu jízdního kola, jestli dítě používá cyklistickou přilbu a další prvky pro zvýšení jeho bezpečnosti v silničním provozu. Vidět a být viděn je základní pravidlo pro bezpečný pohyb na silnicích, a to nejen pro chodce, ale také pro cyklisty. Reflexní doplňky v kombinaci s fluorescenčními materiály jsou dobře vidět za světla i za tmy.

Provoz ve městě a mimo něj vypadá jinak. Ve městě je hustší provoz, více pruhů, křižovatek, světelná signalizace, přechody a chodci. Jízda by měla být pro ostatní čitelná. I cyklista je řidič a musí umět předvídat a počítat s chybami ostatních účastníků silničního provozu, což je pro naši zájmovou skupinu, která teprve získává své první samostatné zkušenosti, problémem.

Nejbezpečnější jízda na kole je po cyklistické stezce, stezce pro chodce a cyklisty nebo přímo na silnici, kde je vyznačen jízdní pruh pro cyklisty, který musí cyklisté použít. Cyklista nesmí ohrozit chodce.

### 2.2.2 Hlavní rizika cyklistů

**Nepoužití ochranné cyklistické přilby** – je velmi vážným rizikem, které je současně i přestupkem proti pravidlům silničního provozu. Pokud dítě nasedne na kolo bez předepsané přilby, vystavuje se velkému riziku celkem zbytečného úrazu, který by při jejím použití mohl skončit pouhými odřeninami. V tomto ohledu je především zodpovědnost na rodičích, aby dítě používalo předepsané ochranné bezpečnostní doplňky a stejně aby kolo splňovalo podmínky pro provoz na pozemních komunikacích.

**Nezajištění viditelnosti** – platí stejně jako u chodců a je nutné dbát na jeho dodržování, jak již bylo předesláno v předchozí kapitole. I při cyklistice je velmi důležité používat reflexní doplňky na oděvu cyklisty, vybavení pro jízdu za snížené viditelnosti a případně další doporučené vybavení. U cyklistů je dobré reflexní doplňky umísťovat nejlépe ke konci rukávů, blízko ke kolenům, v úrovni pasu, na přilbu a na kolo.

**Technický stav kola** – je dalším důležitým rizikovým aspektem, který je často velmi podceňován. Je nutné před zahájením cyklistické sezóny zkontrolovat technický stav kola, veškeré jeho předepsané vybavení, a pokud je zjištěna závada nebo nějaké nedostatky je povinností je odstranit. To nemění nic na tom, že stejně před každým použitím kola je důležité jej řádně zkontrolovat, zda má povinné vybavení.

**Neopatrnost, nekázeň** – opět stejně jako u chodců musí děti být opatrné, ukázněné a stále mít na mysli, že jsou součástí silničního provozu. Uvědomění si těchto skutečností je právě u cílové skupiny v kombinaci s chováním ve skupině a postupným osamostatňováním velký úkol pro rodiče a školská zařízení.

## 2.3 Dítě spolujezdec

V dnešní době se dítě seznámí s dopravními prostředky jako spolujezdec už v tom nejranějším věku. Ať je to automobil při odjezdu z porodnice, výlety na kolech s rodiči, dopravní prostředky městské hromadné dopravy a nakonec u zvláště odvážných rodičů jako spolujezdec při jízdě na motocyklu. Každý řidič, který převáží dítě, k tomu musí přihlídnout a přizpůsobit svou jízdu tak, aby byla bezpečná.

### 2.3.1 Přeprava autem

Kromě dětského kočárku je auto nejčastěji používáno k přepravě dítěte už od toho nejútlejšího věku. Pokud je dítě převáženo v automobilu, vždy je nutno použít odpovídající zádržný systém schváleného typu opatřený homologační značkou. Tento

zádržný systém zajišťuje správnou polohu a uchycení dítěte. Tzv. autosedačka musí být vhodně vybrána podle velikosti a zároveň je důležité, aby se v ní dítě dobře cítilo. Pokud rodina ráda cestuje, není výjimkou, že dítě v ní stráví i několik hodin. Převázané dítě za žádných okolností nesmí pouze volně sedět jiné osobě na klíně, protože při případné dopravní nehodě mohou být následky fatální, a to ať jsou nepřipoutané nebo případně připoutané jedním pásem. V případě nárazu jsou síly a přetížení obrovské, a pokud by nastalo náhlé brzdění vozidla, je dítě vymršťeno proti čelnímu sklu.

Při používání autosedačky od raného věku bere dítě tuto nutnost jako samozřejmost a snadno si zvykne být omezeno v pohybu a v pozdějším věku nemá díky dobrým návykům problémy s tím používat zádržný systém a bere tuto povinnost jako samozřejmost. V dnešní době existuje nepřeberné množství hraček, doplňků k autosedačkám a autodoplňků, které dítě dokáže během jízdy rozptýlit a zabavit. Je nutné myslet na to, že s ohledem na bezpečnost dítěte musíme zádržné systémy použít i při jízdě na velmi krátkou vzdálenost.

Dále je důležité, a to nejen při přepravě dítěte, věnovat pozornost nezajištěným předmětům, které mohou způsobit vážná zranění.

### **2.3.2 Přeprava autobusem**

Obecně se nedoporučuje využívat autobus pro cestování s dětmi na delší trasy. Dítě se může začít nudit a hlasitě se projevovat, což nebude příjemné jak pro rodiče, tak pro spolucestující. Při jízdě po silnici může dojít k náhlému brzdění a z toho důvodu je nutné, aby dítě nepobíhalo po autobuse, a pokud je přepravováno hromadnou dopravou je nejbezpečnější, dítě posadit proti směru jízdy. Snadno by mohlo dojít k úrazu. Dnes je možno u některých dopravců dítěti zajistit speciální sedadlo, kde je dítě připoutáno podobně jako v dětské autosedačce. Pokud je sedadlo vybaveno záchrannými pásy, jsou cestující včetně dětí, povinni se za jízdy připoutat. U některých dopravců lze po dohodě použít i svou vlastní sedačku, pro naší zájmovou skupinu nejspíše tzv. podsedák. Vždy záleží na výšce a váze dítěte. Ne všechny však lze bez problémů připevnit k sedadlu.

### **2.3.3 Zádržné systémy**

Mezi zádržné systémy využívané v dopravě patří bezpečnostní pásy, různé typy dětských autosedaček a cyklosedaček. Všechny tyto bezpečnostní prvky jsou určeny k eliminaci úrazů u dopravních nehod.

**Zádržný bezpečnostní systém** je zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu, určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných osob; zádržným bezpečnostním systémem je bezpečnostní pás nebo dětský zádržný systém (dále jen „dětská autosedačka“).<sup>14</sup>

**Bezpečnostní pás** je zařízení používané v dopravních prostředcích pro zvýšení bezpečnosti pasažérů a pro snížení následků případné nehody. Jeho pomocí je pasažér připoután k sedadlu. Společně s dětskou autosedačkou patří mezi zádržné bezpečnostní systémy.

Podle zákona o silničním provozu je jeho používání až na několik málo výjimek povinné. V Česku musí být pásy vybaveny i dálkové autobusy vyrobené po roce 2004 a také cestující v těchto autobusech jsou povinni se poutat. Pásy se obvykle rozdělují na typy podle počtu bodů, jimiž je pasažér připoután (spojen s autem), na 2bodové až 7bodové. Druhů pásů však existuje podstatně víc, můžeme je dále dělit na pevné a samonavíjecí (jiné už dnes v nabídce asi ani nenajdeme), s automatickým předpínačem dále snižujícím riziko poranění v případě nehody. V autech se běžně používají 3bodové a 2bodové (břišní) pásy.

**Dětská autosedačka** je zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných dětí, jejichž tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm.<sup>15</sup>

Dětské zádržné sedačky se rozdělují podle hmotnosti anebo věku dítěte. Mimo to je důležité přihlídnout také k výšce dítěte. Pokud by bezpečnostní pás vedl pod krkem, mohlo by při dopravní nehodě dojít k uškrcení nebo pohmoždění. Dále nesmí jít pás přes břicho, z důvodu možnosti poškození vnitřních orgánů, ale měl by vést přes hrudník. Dítěti nesmí vyčnívat hlava z autosedačky.

Autosedačky se rozdělují do několika skupin<sup>16</sup>, přičemž pro naši věkovou hranici jsou platné tyto skupiny:

**Skupina I/II/III:** od 9 do 36 kg, tj. od jednoho do dvanácti let.

**Skupina II/III:** od 15 do 36 kg, tj. od čtyř do dvanácti let anebo do výšky 150 cm.

---

<sup>14</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů („zákon o silničním provozu“), § 2 písm. ii) [cit. 1. 3. 2015].

<sup>15</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů („zákon o silničním provozu“), § 2 písm. jj) [cit. 7. 3. 2015].

<sup>16</sup> *Autosedačky* [online]. Bratislava: Modrý koník, 2016 [cit. 7. 3. 2015]. Dostupný z WWW: <<http://www.modrykonik.cz/autosedacky/>>.

Charakterizovat jednotlivé skupiny lze i podle psychologických aspektů, z kterých pro nás jsou důležití tak zvaní školáci.

**Školáci** – děti, jež mohou sedět samostatně na sedačce v autě a být připoutány bezpečnostním pásem, který se nachází uvnitř auta. Pás nesmí jít kolem krku dítěte a přes břicho. V případě nárazu by se dítě mohlo uškrtit nebo by mohly být poškozeny vnitřní orgány. Pokud je dítě ještě malé, je možno koupit tak zvaný **podsedák**, díky němuž dítě „povyroste“ a pás mu již nejde kolem krku a přes břicho.

Při nákupu autosedačky, musíme správně vybrat věkovou a váhovou kategorii a dále musí být technicky a tvarově vhodná do daného automobilu. Pro jakou skupinu je sedačka určena, poznáme podle homologační (zkušební) značky, která je na ní umístěna.

**Homologační značka** – obsahuje jméno výrobce, jméno produktu, značení Universal znamená, že schválená sedačka je použitelná téměř v každém autě, 15–36 kg udává váhový rozsah a rozsah použití, E4 v kroužku je homologační symbol a kód země (E8 – ČR, E1 – Německo, E4 – Itálie...), 03301074 je číslo homologační značky (první dvojčíslí udává současnou verzi normy /03 – sériové číslo; příloha č. VI.

I když je na homologační značce uveden údaj „Universal“, je vhodné před nákupem autosedačku ve voze vyzkoušet, protože je mnoho druhů jejich montáže do vozu a jejich používání. Při montáži autosedačky je vždy nutné dbát návodu k použití, sedačka musí být správně ukotvena.

Stále více nových automobilů je dnes vybaveno úchytkami pro tak zvané ISOFIX-sedačky. Při této technice je speciální sedačka jednoduše zasunuta do uložených západek ve voze. Montážní chyby při této technice jsou prakticky vyloučeny. Je-li to v autě možné, měl by být systém ISOFIX použit.<sup>17</sup>

**ISOFIX** je pevná spojovací jednotka s normovanými upevňovacími body pro bezpečnou montáž dětské sedačky ve vozidle, která se stala mezinárodním standardem pro všechny výrobce automobilů a dětských sedaček (ISO 13216). U systému ISOFIX se výrobcem schválené dětské sedačky propojí s konstrukcí vozu pomocí pevných třmenů. Výhodou tohoto systému je jednoduché a pevné ukotvení sedačky ve vozidle, jak znázorňuje příloha č. VII., pomáhá spolehlivým propojením sedačky s vozidlem snížit riziko zranění dětí. ISOFIX může být použit i pro sedadlo předního spolujezdce, ovšem pouze tam, kde je možné deaktivovat airbagy na straně spolujezdce.

---

<sup>17</sup> *Správný výběr autosedačky*. [online]. Praha: BESIP, 2016 [cit. 7. 3. 2015]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute/detske-autosedacky/spravny-vyber-autosedacky>>.

Zavedení tohoto systému se datuje do roku 1997, a to v Evropě firmou Britax (později Britax-Römer). V USA tento patentovaný systém převzali a od roku 2006 je tento systém u vozidel kategorie M1 povinný.

#### **2.3.4 Hlavní rizika spolujezdce**

**Nepoužití dětských zádržných systémů a bezpečnostních pásů** – tento bezpečnostní problém závisí převážně na řidiči, který je zodpovědný za převážené osoby a obzvláště u věkové skupiny, kterou se zabýváme, jelikož tato skupina nezletilých není právně odpovědná.

**Schopnosti řidiče** – naše cílová skupina jen těžko ovlivní schopnosti řidiče, což znamená, že opět váha zodpovědnosti připadá na zákonného zástupce, který je sám řidičem, nebo dítě svěří k přepravě jiné osobě. V hromadné dopravě je toto riziko na přepravci a jeho výběru svých zaměstnanců.

**Volně ložené předměty ve vozidle** – toto riziko je u řidičů, kteří jsou zodpovědní za bezpečnou přepravu spolucestujících, dlouho podceňováno. Veškeré předměty, které jsou volně ložené ve vozidle, se stávají při náhlém brzdění nebo nárazu velmi nebezpečnými.

### **2.4 Dopravní výchova na 1. stupni základních škol**

**„Má-li škola žáky připravit pro život, musí je především naučit, jak si život zachovat.“**

Na dopravní výchově by se měli podílet rodiče, celá veřejnost, sdělovací prostředky, ale jedinou zárukou systematické a odborně vedené dopravní výchovy dětí je škola a učitel. Dopravní výchova dětí nemá v našem školství samostatný vyučovací předmět. Je zapotřebí, aby ve školských dokumentech bylo jasně stanoveno, co musí škola pro výuku dopravní výchovy zajistit. A to proto, aby bylo jasné co, musí děti podle jejich věkové hranice znát a umět, ale také aby učitelé získali dostatečné odborné vzdělání. Na tuto problematiku nesmí zapomínat tvůrci výchovných programů, autoři učebnic, metodických a didaktických materiálů.

Jelikož dítě po dosažení 10 let se může samostatně pohybovat v silniční dopravě na kole, musí být příprava na vstup do rovnoprávného motorizovaného provozu začleněna do školního vzdělávacího plánu. Protože téměř všechny děti jezdí na kole, lze předpokládat, že se také stanou řidiči motorových vozidel.



Dopravní výchova je začleněna do jednotlivých témat vybraných vyučujících předmětů. Výsledkem musí být samostatný a bezpečný pohyb dítěte jako chodce a cyklisty v provozu na pozemních komunikacích. Cílem je naučit žáka uplatňovat obecné zásady účelného a bezpečného chování i jednání na pozemních komunikacích, uvědomit si vlastní postavení na komunikaci, samostatně použít prostředky hromadné dopravy, znát následky nesprávného chování v dopravě, uvědomit si odpovědnost za vlastní chování, projevovat kázeň a ohleduplnost a v neposlední řadě umět přivolat a poskytnout první pomoc.

Nezbytná a nevyhnutelná je také příprava učitelů základních škol na specifické pedagogické problémy. Realizace dopravní výchovy by měla odpovídat nejnovějším didakticko-technologickým a metodickým poznatkům a pomůcky k dopravní výchově musí být zajištěny k těmto poznatkům. Dále musí být tyto pomůcky zajištěny a zhotoveny na nejpraktičtějších médiích, které umožní poučení a pravidla dále šířit, aktualizovat a používat v seminářích dopravní výchovy, čili v práci s dětmi.

Další nedílnou součástí dopravní výchovy by měly být dopravní hřiště. Ta se využívají zejména k teoretickému poznání pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích. Každý žák by se měl zúčastnit výcviku na dopravním hřišti. Teorie je velmi důležitá a její znalost je nezbytným předpokladem a podmínkou navazující na praktický výcvik. Tento výcvik má spoustu výhod, procvičení pravidel mimo nebezpečí skutečného provozu, lze nacvičit i dopravní nehodu do všech podrobností, navozené situace lze opakovat, na chyby, kterých se děti dopustí, lze okamžitě reagovat a pro děti je forma práce přitažlivá, i když se jedná o výcvik přísně podřízený určitým pravidlům a děti ho chápou jako hru. Dopravní výchovou děti získávají potřebnou jistotu pro samostatný pohyb v dopravním prostředí, ale je třeba zabránit tomu, aby nezískali pocit suverenity.

Ani sebelepší učební osnovy a systém výuky samy o sobě nemají žádný přínos, pokud pedagog není k výuce dopravní výchovy odborně a dobře připraven. Proto je nutné pedagogy seznámit s principy, cíli a úkoly pro jednotlivé ročníky a poskytnout jim možnost získat teoretické a praktické minimum, aby kvalitně ovládli obsah a metody této práce. Také osobnost učitele má rozhodující význam. Jakákoli chyba, neznalost, opomenutí a nesprávné rozhodnutí může mít fatální následky, jako vytváření nesprávných návyků a tím ohrožení jejich zdraví a životů.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 21.

### **3 Pozorování žáků mladšího školního věku v dopravě**

Nejdůležitější částí celé této bakalářské práce je výzkum, který je proveden pozorováním skupiny zkoumaných osob ve věku mladšího školního věku (tzv. extraspekce). Celková koncepce pozorování je rozdělena na dvě části, a to pozorování zájmové skupiny zjevné a skryté při pohybu žáků v městské dopravě. Hlavním problémem extraspekce je rozpoznat v dané situaci to podstatné a objektivně zpracovat osobní domněnky pozorovatele.

#### **3.1 Skryté pozorování zájmové skupiny**

Pozorovaná skupina sestávala z 53 žáků třetích ročníků jedné z pražských základních škol. Při pohybu mimo školní budovu je každá třída, která sestává z 25 až 30 žáků, doprovázena dvěma zodpovědnými osobami, které provádí dohled nad bezpečností žáků mimo budovu. Po dohodě s třídní učitelkou mi bylo skryté i zjevné pozorování umožněno jako osoba vykonávající dohled nad žáky při cestě do kulturního zařízení mimo budovu školy.

Pozorování započalo příchodem žáků do školy, kteří se po zvonění usadili do lavic a započali výuku přivítáním se s třídní učitelkou. Žáci byli třídní učitelkou seznámeni s náplní výuky a poučení o nutnosti dbát pokynů doprovodu, zopakovali pravidla pro bezpečný pohyb v dopravním prostředí a MHD a připomněli pravidla slušného chování, která také souvisí s bezpečností v silničním provozu, např. při chůzi v útvaru se snažit dodržovat rozestupy ve dvojicích tak, aby skupina dětí byla co nejméně rozestoupena, nevybíhat z útvaru, jak přecházet silnici po přechodu a po přechodu se světelnou signalizací, jak se chovat v MHD, jaké dopravní značení mohou cestou potkat atd. Dále byla zmíněna trasa cesty, kde byla zdůrazněna místa s vyšší mírou nebezpečí a určena pravidla chování při nestandardních situacích, jako např. pokud někdo nastoupí dříve do dopravního prostředku nebo zůstane osamocen na zastávce. Po úvodním proslovu třídní učitelky byli žáci vyzváni k přípravě na odchod ze školní budovy. Před odchodem z budovy byli žáci řádně zkontrolováni a přepočítáni. Přesný počet žáků pro pohyb mimo školní budovu je zásadní informací, s kterou pedagog pracuje po celou dobu pohybu mimo školské zařízení.

Při přesunu od budovy školy k autobusové zastávce děti šly v útvaru, který zákon o silničním provozu nazývá „Útvar chodců“. Pro takovou skupinu platí

samostatná ustanovení zákona. Pedagogický dozor byl rozložen rovnoměrně po celé délce útvaru tak, že jedna z dozorovaných osob byla na začátku, druhá na konci a další dva šli z bezpečnostních důvodů vedle útvaru na straně blíž komunikace. Problémem je udržet útvary s co nejmenšími rozestupy a v řádném dvojstupu. Děti si neuvědomují hrozící rizika, a pokud nejsou upozorněni, že nyní musí věnovat zvýšenou pozornost okolí, jako je např. přechod pro chodce, není možné ve větší skupině udržet pozornost dítěte sledovat okolní provoz. Někteří ze žáků jsou spíše soustředěni na komunikaci ve skupině a aktivitami, které spíše narušují řádný přesun skupiny. Přesun v útvaru žáků prvních ročníků je rozdílný. Mladší žáci jsou naučeni z mateřských škol dodržovat útvary a ještě se tolik neprojevuje jejich individualita ve skupině.

Cesta k autobusové zastávce probíhala v celkem klidné pražské čtvrti přes přechod jedné hlavní silnice s přechodem pro chodce, přechod jedné komunikace bez přechodu pro chodce a podchodem přes čtyřproudovou hlavní komunikaci. Pokud skupina žáků přechází jakoukoli komunikaci, vždy stojí odpovědná osoba z bezpečnostních důvodů v cestě projíždějícím vozidlům proti jejich směru jízdy. Děti neměly při přecházení komunikace žádné problémy. Příchod k autobusové zastávce, pokud přijíždí autobus, byl další hrozbou. Děti měly tendenci doběhnout autobus a nastoupit. Zde hrozí riziko, že do autobusu nestihne nastoupit celá skupina. Na příkaz doprovázející osoby se celá skupina shromáždila na zastávce a vyčkala dalšího spoje. Nastupování do dalšího spoje proběhlo rychle a bez komplikací. V autobusu děti obsadily volná místa k sezení a ostatní se přidržovaly madel. Někteří žáci měli tendenci předvést své umění jízdy bez držení, čímž vzniká další nebezpečná situace. Během převozu může dojít k nepředvídatelné situaci a při náhlém brzdění může dojít ke zranění přepravovaných osob. Výstup z autobusu proběhl opět bez komplikací. Žáci se opět seřadili do dvojstupu a byli opět pedagogickým dohledem zkontrolováni, zda nikdo nechybí.

Následoval přesun do metra. Paní učitelka upozornila žáky na výjimku týkající se stanice metra Opatov. Tato stanice metra je výjimečná tím, že jsou zde obráceny směry vstupu a výstupu u vchodu do stanice metra oproti běžnému pravidlu chůze držet se při pravé straně. Většina žáků neměla při vstupu do metra žádný problém. Dva žáci, díky své nepozornosti museli být napomenuti a usměrněni. Na nástupišti se děti seřadily do útvaru a opět byly přepočítány. Na pokyn dozoru děti nastupovaly do jednoho vagónu vlakové soupravy a byly upozorněny ponechat volný prostor pro vystupující cestující. Některé děti obsadily volná místa, některé se řádně držely madel a tři žáci

předváděli jízdu bez držení, dokud nebyli napomenuti třídní učitelkou. Během převozu vlakovou soupravou metra, až na pár usměrnění chování, nenastala žádná situace, která by ohrožovala bezpečný přesun osob. Před cílovou stanicí metra pedagogický dozor upozornil žáky na blížící se stanicí metra, kde je plánován výstup z vlakové soupravy metra. Výstup proběhl bez komplikací. Na nástupišti dané stanice byly děti opět seřazeny do útvaru a přepočítány. Výstup z vestibulu metra pokračoval nástupem, jízdou a výstupem z eskalátorů. Děti s jízdou po eskalátorech neměly žádný problém, ale přes to je nutné být obezřetný a snažit se předvídat možné komplikace. Ani jízdě na eskalátorech se úrazy nevyhýbají, ba naopak jich stále přibývá. Podle mluvčí Dopravního podniku hl. m. Prahy Anety Řehkové se stalo v loňském roce 441 úrazů na pohyblivých schodech.<sup>19</sup>

Cesta ze stanice metra do cílového místa probíhala centrem města, kde je zvýšená frekvence provozu dopravy a také hustota chodců. Problémem při přesunu skupiny v tomto prostředí je udržet skupinu pohromadě. Velké riziko spatřuji, pokud se žák z nějakého důvodu zdrží nebo vybočí mimo útvar. Dítě lze, vzhledem ke své výšce, snadno přehlédnout. Ne všichni chodci berou ohledy na procházející skupinu dětí.

Dále jsme pokračovali přes komunikace se zvýšeným provozem. U každého přechodu přes komunikaci byli žáci zastaveni pedagogickým dozorem, aby se ve skupině co nejvíce zmenšily rozestupy a přecházení bylo co možná nejrychlejší a zbytečně neomezovalo projíždějící vozidla. Někteří ze žáků si vůbec neuvědomovali jim hrozící nebezpečí a spíše se zajímali o spolužáky ve skupině. Než jsme došli do cíle, jeden z žáků zastavil, aby si zavázal tkaničku. Dozorující osoba, která byla na konci útvaru, si žáka všimla a zastavila celou skupinu. Správně by měl žák zodpovědnou osobu upozornit na vzniklý problém. Zbytek cesty do kulturního zařízení proběhl bez problémů.

### **3.1.1 Závěr skrytého pozorování**

Z celkového pozorování vyplývají hlavně rizika související s chováním ve skupině. Děti jsou v průběhu cesty rozptýlováni nejen okolím, ale současně děním mezi spolužáky. Někteří jedinci měli sklony k nekázní, ale dle mého názoru stále v mezích, které nepřekračují běžné odchylky chování dětí v tomto věku. Děti v mladším školním věku jsou ještě hravé, jsou schopny soustředit se pouze na jednu věc poměrně krátkou

---

<sup>19</sup> Úrazů na eskalátorech v metru přibývá. Schody totiž často jezdí rychleji [online]. Praha: iDNES.cz, 2016 [cit. 2. 6. 2016]. Dostupný z WWW: <[http://praha.idnes.cz/pribyva-urazu-na-eskalatorech-v-metru-dxk-/praha-zpravy.aspx?c=A140602\\_2070210\\_praha-zpravy\\_bur](http://praha.idnes.cz/pribyva-urazu-na-eskalatorech-v-metru-dxk-/praha-zpravy.aspx?c=A140602_2070210_praha-zpravy_bur)>.

dobu. Tato vývojová etapa sebou nese vyšší rozkolísanost a zranitelnost, a proto vyžaduje více trpělivosti a pomoci učitelů. Vliv skupiny výrazně stoupá, její normy se dítě snaží dodržovat. Přes všechny pokroky je však dítě v tomto věku ještě dítětem a nelze od něho očekávat předčasně zralé chování.<sup>20</sup> Nepředvídatelné chování žáků během cesty ohrožuje nejen je samotné, ale i ostatní účastníky provozu. Na pedagogickém dozoru leží velká zodpovědnost za celou skupinu, která se pohybuje v dopravním prostředí. Během cesty musejí být žáci neustále usměřováni v jejich chování ke svému okolí. Pokud jde o pohyb v hustějším provozu a mezi chodci, mohou být žáci ohroženi nejen jejich nevhodným chováním, ale také svými fyziologickými dispozicemi.

Dalším rizikem jsou nepředvídatelné komplikace v dopravě, narůstající agresivita řidičů a chování cestujících v MHD. Pedagog musí umět předvídat stejně jako každý účastník silničního provozu. Na kvalitě a schopnostech pedagoga závisí životy a zdraví školáků, kteří mu byli svěřeni. Na základě úvodního rozhovoru s třídní učitelkou bylo zjištěno celkem dobré povědomí žáků o chování v dopravním prostředí, o znalosti dopravního značení a o pravidlech slušného chování.

### **3.2 Zjevné pozorování zájmové skupiny**

Před odchodem naší zájmové skupiny z kulturního zařízení bylo dětem vysvětleno, jaká je hlavní úloha mé přítomnosti při jejich mimoškolní aktivitě a opět proběhlo přepočítání žáků.

Zpáteční cesta do stanice metra probíhala standardně do okamžiku, kdy si jeden z žáků uvědomil, že zapomněl batoh v budově divadla. Celý útvar se musel zastavit a vyčkat až jeden z dozorujících pedagogů přinese zapomenutý batoh. Celý útvar musel čekat na nepříliš vhodném místě. Chodník u frekventované silnice, před celkem navštěvovanou budovou byl pro skupinu 56 osob úzký. Někteří žáci měli potíže udržet své chování v přijatelné normě. Po návratu pedagoga jsme pokračovali bez dalších nepříjemností do vestibulu metra.

Cesta metrem také probíhala bez větších komplikací. Nástup a výstup z vlakové soupravy proběhl standardně. Cesta vlakovou soupravou byla z počátku složitější z důvodu menšího nedostatku místa uvnitř vagonu. Naopak jsem zaznamenala, že

---

<sup>20</sup> LANGMEIER, J., KREJČÍŘOVÁ, D. *Vývojová psychologie*. Praha, 2. vyd., 2006, s. 119. ISBN 978-80-247-1284-0.

někteří žáci neopomněli vstát a pustit starší osobu sednout. Při výstupu z vestibulu metra opět došlo k menší kolizi dvou žáků s cestujícími, kteří vstupovali do vestibulu metra, z důvodů již uvedených v předchozí kapitole.

Při zpáteční cestě autobusem si žáci vyzkoušeli situaci při náhlém brzdění. Žáci, kteří seděli proti směru jízdy, neměli v této situaci žádné problémy, žáci sedící po směru jízdy se mírně naklonili dopředu, ostatní žáci se drželi madel nebo spolužáků a také celou situaci zvládli.

Po výstupu z autobusu byly opět děti přepočítány a seřazeny do útvaru chodců. Přesun pěšky ke škole proběhl opět bez komplikací.

### **3.2.1 Závěr zjevného pozorování zkoumané skupiny**

Při zpáteční cestě, po zveřejnění hlavního důvodu mé účasti, jsem nezaznamenala žádné zjevné změny v chování jednotlivců zájmové skupiny. Možná jen ohleduplné chování v dopravních prostředcích ke starším spolucestujícím. Slušné chování a ohleduplnost je základem pro správné vytváření vztahů k ostatním účastníkům silničního provozu. Pokud starší člověk v dopravním prostředku stojí, i to se stává určitým rizikem. Při náhlém brzdění nemusí mít sílu udržet se a jeho pád může skončit zraněním jeho nebo jiného cestujícího.

Jako riziko bych vyzvedla vhodnost místa pro čekání celé skupiny na jednoho z pedagogů. Z bezpečnostních důvodů by bylo vhodnější místo na protější straně komunikace, kde se rozprostíral park na náměstí. Při čekání na úzkém chodníku může dítě snadno spadnout nebo vběhnout přímo pod projíždějící vozidlo.

Dalším rizikem během cesty bylo náhlé brzdění autobusu. Je nutné myslet na to, že se tyto situace mohou stát, a pokud není místo k sezení, je nutností držet se madel a ne hazardovat se svým zdravím a životem.

## **3.3 Rozhovor s cílovou skupinou žáků**

Po návratu žáků do budovy školy, byl využit zbývající čas určen pro výuku, pro diskusi se zájmovou skupinou. Na základě poznatků získaných pozorováním byly žákům kladeny otázky týkající se bezpečného pohybu v silniční dopravě.

### **3.3.1 Chodec a pravidla pro chodce**

Na začátek naší diskuse jsme hovořili o tom, jaké dopravní prostředky žáci využívají k cestě do školy a ze školy. Z rozhovoru vyplynulo, že ráno většinu žáků vozí

rodiče auty při cestě do práce. Dále chodí žáci pěšky a někteří využívají i autobusové spojení. Asi polovina žáků čeká po vyučování ve školní družině na svůj doprovod a ostatní žáci využívají cestu pěšky nebo autobusem, z toho jeden žák při cestě domů musí přestupovat na další spoj.

Na otázky týkající se bezpečného pohybu chodců, žáci odpovídali pohotově a většinou neměli problémy správně odpovědět. Jejich znalosti jak bezpečně přejít vozovku, jak se správně pohybovat na chodníku a stezce pro chodce, kde vybrat místo určené ke hře jsou velmi dobré. Menší povědomí měli žáci o správném pohybu na silnici, největší problém byl s určením strany pěší chůze po krajnici vozovky. Tento výsledek přikládám menší praxi. V pražském dopravním prostředí není problém s absencí chodníků pro bezpečný pohyb chodců.

### **3.3.2 Cyklista a výbava pro cyklisty**

Pokud jde o výbavu jízdního kola, vzhledem k probranému učivu byly znalosti žáků celkem překvapivě dobré. Tím, že cyklistika je dnes poměrně vyhledávaným sportem pro trávení volného času s rodinou, mají i mladší žáci dobré povědomí o výbavě cyklisty a pravidel chování cyklisty na místech jim určených. V místní pražské části je velký výběr míst pro trávení volného času cyklistikou. Vzhledem k zákonnému ustanovení a pražskému provozu, nevyužívají žáci kola pro samostatný pohyb v dopravě. Žáci vyšších ročníků používají pouze koloběžky a skateboardy i pro to, že kola není kde během vyučování uschovat.

### **3.3.3 Spolujezdec**

Jako spolujezdci tráví děti nejvíce času v osobním automobilu. Při otázkách kladených k tématu „jak dbát na svou bezpečnost jako spolujezdec“ měly děti dobré povědomí o používání bezpečnostních pásů. Na téma autosedačky jsme se spíše zabývali skutečností jejich používání. Asi dva žáci měli povědomí o nebezpečí volně se pohybujících předmětů ve vozidle.

Další otázky směřovaly na chování v dopravních prostředcích a zastávkách hromadné dopravy. Při debatě jsme narazili i na pravidla slušného chování. Teoretické znalosti žáků byly velmi dobré. Jelikož nálada při debatě byla přátelská, děti přiznaly i své prohřešky při jízdě městskou hromadnou dopravou, jako je např. nedržet se madel při přepravě autobusem nebo metrem.

### **3.3.4 Vyhodnocení debaty s žáky**

Na základě rozhovoru s žáky cílové skupiny bylo zjištěno jejich dobré povědomí pravidel chování v silničním provozu, a pravidel slušného chování, které s celkovým chováním v dopravě souvisí. Z hlediska jejich věku se umějí dobře orientovat v dopravním prostředí, jako chodci mají dobré povědomí o pravidlech jejich bezpečného pohybu na místech určených pro chodce. Celkem dobře se orientují v dopravním značení a vědí, jakými prostředky mohou zvýšit svou bezpečnost jako chodci i cyklisté. Dobré povědomí mají žáci o pohybu na kolech a místech pro toto vyžití určených. Také znalosti o přepravě v MHD nebo vozidlech jsou uspokojivé. Celkově jsou žáci díky dopravní výchově dobře připraveni pro samostatný pohyb v dopravě. Dopravní výchova, na základě mého šetření, se stále přizpůsobuje aktuálním problémům v dopravě a rozvoji technologií. Do výuky se zapojují nové technologie a materiály.



## 4 Rozhovor

Rozhovor byl proveden s třídní učitelkou třetího ročníku pražské základní školy Mgr. Zdenou Hrabákovou. Paní učitelka je přidělena k žákům prvního stupně již od první třídy a prochází s nimi celým prvním stupněm základní školy, kde je kladen největší důraz na výuku dopravní výchovy. Výchova k dopravní kázní je jednou ze složek celkového výchovného systému.

### 4.1 Otázky a odpovědi

*Jaké znalosti by měli žáci jednotlivých ročníků mít?*

Žáci 1. ročníku by se měli seznámit s dopravními prostředky, chováním na chodníku, chůzí po silnici a její přecházení, kde je nejlepší místo pro hru, jak bezpečně cestovat autem a jinými dopravními prostředky. Ve své podstatě se jedná o základy silničního provozu.

Žáci 2. ročníků se zabývají bezpečností na chodníku a silnici, např. pravidla chůze po chodníku a na stezce pro chodce, jak se bezpečně pohybovat po silnici, jak a kde bezpečně silnici přecházet a jak předcházet úrazům v dopravním prostředí.

Žáci 3. ročníků průběžně opakují již probranou látku a navíc se zaměřují na pohyb mezi zaparkovanými vozidly, chováním v dopravních prostředcích, na zastávkách a v obytných zónách.

Žáci 4. ročníků probírají téma bezpečné jízdy na kole. Jedná se o základní výbavu jízdního kola a cyklisty, bezpečnou jízdu na kole po komunikacích i mimo ně a prevenci dopravních nehod s cyklistou.

Žáci 5. ročníků opakují již získané vědomosti s důrazem na pravidla pohybu v dopravním prostředí, která jsou dána zákonnými normami, prevencí rizikového chování a základy první pomoci.

*Jaká dopravní nebezpečí hrozí žákům v bezprostřední blízkosti Vaší školy?*

Podle mého názoru je největším nebezpečím hlavní silnice přímo před školou, která je v ranních hodinách, kdy děti přicházejí do školy velmi frekventovaná, a to nejenom rodiči, kteří ráno přivázejí děti do školy. Naštěstí nám velmi pomáhají strážníci městské policie, kteří nám na základě dohody s městskou částí každé ráno pomáhají,

aby děti bezpečně přešly vozovku. Velmi si této pomoci vážíme, protože díky této spolupráci se eliminovalo největší riziko, které hrozilo našim žákům.

Dokonce máme projekt, kterým se zabýváme s žáky 3. ročníků a jmenuje se „Bezpečnost v okolí školy“. Každý žák na základě své cesty do školy vyznačí na jednoduchém plánu místa, která si myslí, že jsou riziková. Společně tyto body přeneseme do velkého plánu, vytipujeme bezpečné cesty a snažíme se navrhnout řešení složitějších míst. Pro zavedení tohoto projektu nás inspirovalo sdružení Pražské matky, které usiluje o to, aby cesty našich dětí do školy byly bezpečné a co možná nejsamostatnější.

*Spolupracujete ještě s nějakými jinými subjekty kromě MP?*

Ano, velice nám pomáhá při snaze o zlepšení povědomí dětí o nebezpečích, které jim hrozí, naše městská část, která pořádá každý rok sportovní akci s názvem Cyklozvonění, letní cyklotábory a jarní závody v cyklokrosu ve spolupráci s oddílem UFO. Dále je pro děti naší městské části pořádán den na dopravním hřišti, který je určen dětem z družin základních škol. Na asfaltové ploše je zřízeno provizorní dopravní hřiště, kde se děti zábavnou formou poučí o správném chování v dopravě pod odborným dohledem. Také spolupracujeme s Policií České republiky, kde se občas zapojíme do jejich preventivních akcí, jako je „Ajaxův zápisník“ nebo „Zebra se za tebe nerozhledne“.

*Využíváte při výuce dopravní hřiště?*

Bohužel dopravní hřiště v blízkém okolí není a z těchto důvodů nemáme možnost výuku doplnit o praktický výcvik. Tuto výuku musíme nahrazovat jinými způsoby, jako je například interaktivní dopravní výchova.

*Používají žáci nějaké prvky pro zvýšení bezpečnosti?*

Naštěstí reflexní doplňky jsou většinou součástí již zakoupených oděvů, obuvi a školních brašen nebo batohů. Dále se u žáků objevují reflexní pásky, které se používají na paži nebo na nohu. Velmi oblíbené jsou také různá zvířátka, smajlíci a jiné tvary nalepovacích nebo závěsných reflexních doplňků.

*Jak probíhá výuka dopravní výchovy a lze něco zlepšit?*

Již od prvního ročníku je potřeba žákům vštěpovat základní pravidla neustálým opakováním toho, jaká rizika na ně číhají v dopravním prostředí, na základě her

a inscenovaných situací se žáci snaží rozpoznat a správně vyhodnotit dopravní situace. Nebylo by od věci do výuky zapojit také fundované odborníky, jako jsou např. učitelé autoškol.

*Jaká hlavní rizika podle vás hrozí dětem mladšího školního věku v silničním provozu?*

Podle mého názoru je hlavním rizikem zvláště u nižších ročníků, nepozornost, špatné vyhodnocení situace a špatně zvolené místo pro hru. Dále bych uvedla nepoužití ochranných prvků, jako je např. cyklistická přilba, která by měla být použita nejen při jízdě na kole, ale také pro jízdu na koloběžce nebo kolečkových bruslích. Jako další a hlavní riziko považuji špatné vzory mezi nejbližšími, jako jsou rodiče a jejich blízké okolí. Myslím, že děti mají dobré základy pro bezpečný pohyb v dopravním prostředí ze školských zařízení, ale pokud jsou jim rodiče špatnými vzory, nemůžeme s tím moc dělat. Pouze vysvětlit žákům, že i oni mohou být dobrým vzorem pro své okolí.

## 5 SWOT analýza dopravní výchovy

Cílem této analýzy je získat jasnější představu o přínosech začlenění dopravní výchovy do výuky základních škol na 1. stupni, to znamená v mladším školním věku dítěte 6–12 let. Dopravní výchova je základním předpokladem pro zlepšení neutěšené situace v chování účastníků provozu na pozemních komunikacích. Je to dokonalá systematická výchova od nejútlejšího věku.<sup>21</sup> Pomocí SWOT analýzy identifikujeme vnitřní a vnější vlivy. U vnitřních vlivů se zaměříme na silné a slabé stránky dopravní výchovy a u vnějších vlivů se zaměříme na příležitosti a hrozby.

### 5.1 Vnitřní vlivy

#### 5.1.1 Silné stránky

##### **Začlenění DV do výchovně vzdělávacího procesu**

Základním smyslem začlenění dopravní výchovy do výchovně vzdělávacího procesu na 1. stupni ZŠ je zajistit pro žáky příležitost poznat, pochopit a přijmout faktickou i etickou stránku bezpečnosti v silničním provozu. Základním cílem zařazení dopravní výchovy do výuky je získání vědomostí, dovedností a návyků v oblasti bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu, přijetí etických norem chování, rozvoj klíčových kompetencí žáka s důrazem na rozvoj komunikace, sounáležitosti, úcty ke zdraví, odpovědnosti za své zdraví a bezpečnost i zdraví jiných. Dále jde o výchovu k toleranci a ohleduplnosti k ostatním. Dopravní výchova by měla mít kladný dopad na celoživotní učení dětí a vést následně ke snížení nehodovosti a rizikových situací v silničním provozu.

##### **Rámcově vzdělávací program Ministerstva školství ČR**

Zpracovaný Rámcově vzdělávací program Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy České republiky, který je považován za podklad pro učitele.

##### **Základní škola**

Jednu z hlavních a nezastupitelných rolí v této oblasti má škola. Žáci základních škol jsou účastníky silničního provozu a budoucími řidiči a právě u nich může začít

---

<sup>21</sup> LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 7.

možná náprava chování a návyků celé společnosti, které se mj. odrážejí v chování v silničním provozu.

#### **RVP pouze pomůcka**

Rámcově vzdělávací program dopravní výchovy je pouze pomůckou a ne předepsaným materiálem. Pedagog může začlenit dopravní výchovu do různých předmětů.

#### **Začlenění do ŠVP**

Je na každé škole, jak návrh využije pro úpravu svého školního vzdělávacího programu, pro plánování výuky a pro zajištění výsledků vzdělávání.

### **5.1.2 Slabé stránky**

#### **RVP pouze podklad**

Rámcově vzdělávací program Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy České republiky, který je považován pouze za podklad pro učitele, není závaznou normou.

#### **Individuální přístup škol**

Individuální přístup škol nezaručuje správnou volbu začlenění dopravní výchovy do svého vzdělávacího programu.

#### **Kolektiv**

Chování dětí v kolektivu přináší určitá rizika. Zaujmout skupinu dětí, aby věnovala pozornost předávaným informacím, není vždy snadné. Vztahy mezi členy „malých“ skupin jsou navzájem závislé, chování každého člena ovlivňuje chování každého jiného člena.<sup>22</sup>

#### **Nekvalifikovaný personál**

Je nutností, aby se pedagog na prvním stupni základních škol zajímal o tuto problematiku a vhodně ji zařadil do daných předmětů. Jak se vyvíjejí technologie, jsou různé možnosti jak dětem přiblížit rizika pohybu v dopravním prostředí, jako např. interaktivní tabule nebo počítačové programy, kde na základě hry a skupinové spolupráce jsou zábavnou formou žákům vštěpována základní pravidla silničního provozu.

---

<sup>22</sup> NAKONEČNÝ, M. *Sociální psychologie*. 2. vyd., Praha: Academia, 2009. 381 s.

## **5.2 Vnější vlivy**

### **5.2.1 Příležitosti**

#### **Začlenění DV do předškolního vzdělání**

Začlenění dopravní výchovy již v předškolním věku dětí v mateřských školách, kde získávají vědomosti z oblasti dopravní výchovy, jsou vedeny k vytváření správných návyků, vztahů k okolí a k lidem, vštěpuje se jim ukázněnost, vztah ke zdraví, opatrnost. Dále rozvíjí 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.

#### **PČR**

Začlenění preventivních akcí Policie České republiky na základě spolupráce, které má oporu v legislativě. Na základě koordinačních dohod spolupracuje PČR s městy, městskými částmi a obcemi na různých preventivních akcích s přihlédnutím k aktuálním situacím v dané oblasti. Dále má PČR projekty dlouhodobého a celorepublikového charakteru, jako např. „Zebra se za tebe nerozhledne“ a „Ajaxův zápisník“.

#### **Další preventivní akce**

Významná spolupráce s Městskou policií, Obecní policií a dalšími subjekty. Mezi jejich hlavní aktivity patří především přednášková činnost prostřednictvím metodicky zpracovaných preventivních programů, které jsou realizovány zkušenými lektory. Dále se městská nebo obecní policie zaměřuje přímo na bezpečný pohyb žáků v silničním provozu, např. na přechodech pro chodce v blízkosti základních škol. Nedílnou součástí jsou také akce celého integrovaného záchranného sboru, kde mohou děti vidět např. vyproštění osoby z havarovaného vozidla, záchranu života a práci různých složek policie.

#### **BESIP**

BESIP, který je hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v ČR, expertním orgánem v oblasti působení na lidského činitele a samostatným oddělením Ministerstva dopravy ČR, garantuje realizaci a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011–2020. Provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na komunikacích. Soustřeďuje se na prevenci v oblasti působení na lidské

činitele, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a šíření informací o osvědčených postupech v této oblasti. Například kampaň „Vidíme se?“, která se zaměřuje na viditelnost chodců, nebo kampaň „Děláš to taky“.

### **Rodina**

Rodina je nejdůležitějším článkem ve výchově dalších generací a zodpovědní rodiče již od nejútlejšího věku svých dětí systematicky působí na své potomky a seznamují je s tím, jaká nebezpečí je mohou na ulici a silnici potkat. Jedním z efektivních a stále aktuálních způsobů dopravní výchovy je vždy srozumitelně a jednoduše dětem vysvětlovat a komentovat správné chování lidí na ulici, na přechodech, křižovatkách, nastupování do hromadné dopravy. Nejpůsobivější je příklad doplněný pochvalou.<sup>23</sup>

## **5.2.2 Hrozby**

### **Rodina**

Ve výchově dětí je rodina tím nejdůležitějším článkem, a to jak v pozitivní, tak negativní rovině. Snaha školy vštípit dítěti nezákladnější pravidla chování v dopravním prostředí může být zcela zbytečná, pokud se rodič, působící na dítě jako hlavní vzor, sám chová nezodpovědně a svým chováním v silničním provozu dává dítěti špatný příklad.

### **Agresivita řidičů**

Další zásadní hrozbou je rostoucí agresivita řidičů. Podle nejnovějších průzkumů je příčinou téměř poloviny úmrtí při dopravních nehodách. Agresivní jízdou se zvyšuje počet nehod, vznikají ztráty na lidských životech, hmotné škody a dopady jsou i na životní prostředí. Dopad dopravních nehod není jen na jejich účastníky, ale také na stát a státní rozpočet. Veřejné prostředky jsou omezené a měly by se vynakládat efektivně.<sup>24</sup>

### **Přístup pedagoga**

Záleží na schopnostech, dovednostech a individuálním přístupu pedagoga jakou formou jsou dětem informace předávány.

---

<sup>23</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. 130 s.

<sup>24</sup> ŠUCHA, M., et al. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. s. 17.

### 5.3 Závěr SWOT analýzy dopravní výchovy na 1. stupni základních škol

Výpočet SWOT analýzy byl proveden porovnáním vah všech jednotlivých položek mezi sebou, což znamená každá s každou. Dále bylo sečteno, kolikrát jsme se ke každé položce přiklonili a výsledek byl vyjádřen procentuálně v příloze č. VIII. Na základě výpočtu SWOT analýzy jsou jednotlivé stránky procentuálně zastoupeny takto: silné stránky 38 %, slabé stránky 11 %, příležitosti 28 % a hrozby 23 %. Nejsilnější stránkou je bezesporu začlenění DV do výchovně vzdělávacího procesu, a tím i snaha o snížení těžkých zranění a úmrtí na našich silnicích. Nejslabší stránkou se jeví kvalifikace pedagogů a jejich snaha o přijímání nových metod výuky. Největší příležitostí a zároveň také hrozbou na základě analýzy je rodina. Grafické znázornění SWOT analýzy je znázorněno v příloze č. VIII. V rodině je dítě připravováno na samostatný život. Rodina má řadu významných společenských funkcí a výchova v rodině je jedním z vysoce problémových a důležitých témat. Zkušenosti a vzpomínky mohou působit jako vzor v kladném smyslu.<sup>25</sup> Pokud jde o dopravu je právě na rodičích, aby nejen v doprovodu svých dětí byli kladným vzorem a dbali sami u sebe na dodržování pravidel silničního provozu a ohleduplného chování.

---

<sup>25</sup> SMĚKAL, V., MACEK P. *Utváření a vývoj osobnosti*, Brno, 2002, Barrister Principal – studio, s. r. o. s. 59 a 60.



## 6 Diskuze

K dosažení cílů bakalářské práce byly použity různé druhy výzkumných metod. V teoretické části byla zhodnocena rizika nezletilých účastníků jako sociologický problém, a to v rolích chodce, cyklisty a spolujezdce na základě sběru informací a studiem dostupné literatury tak, aby byla vymezena hlavní rizika hrozící v silniční dopravě cílové skupině. Cílem teoretické části bylo přiblížit čtenáři legislativu zabývající se pravidly pro pohyb v dopravním prostředí. Důraz byl kladen na cílovou skupinu dětí v rozmezí mladšího školního věku, tj. 6–12 let. U této skupiny dětí bylo také poukázáno na jejich fyzický a psychický vývoj a odlišnosti.

Dále byla v teoretické části stanovena hypotéza „*děti nemají dostatečnou znalost pravidel silničního provozu*“, na kterou navazuje část praktická.

Pro vyhodnocení stanovené hypotézy byly v praktické části použity metody sběru dat pozorování cílové skupiny, a to jak zjevné tak skryté a metoda dotazování. Cílem obou forem pozorování bylo zmapovat chování žáků jedné z pražských škol při mimoškolní akci do kulturního zařízení. Následně bylo užito metody rozhovoru s cílovou skupinou žáků jedné z pražských škol. Jako další zdroj informací posloužil rozhovor s třídní učitelkou prvního stupně jedné z pražských škol. Na základě vypořádaných a sebraných dat byla hypotéza vyvrácena, čili „*děti mají dostatečnou znalost pravidel silničního provozu*“.

Za pomoci SWOT analýzy dopravní výchovy bylo poukázáno na silné a slabé stránky dopravní výchovy a také na příležitosti a hrozby pro dopravní výchovy. Nejsilnější stránkou se ukázalo začlenění dopravní výchovy do výchovně vzdělávacího procesu, nejslabší stránkou nekvalifikovaný personál a příležitosti a zároveň hrozbou dopravní výchovy rodina. Tato analýza poukazuje na nutnost neustálého vzdělávání pedagogů v této oblasti vzhledem k měnícím se podmínkám silničního provozu na komunikacích a také na vzniklou příležitost i hrozbu tkvící v absenci zapojení rodin do výchovy k bezpečnému pohybu v silničním provozu.

## 7 Návrh změn prevence a dopravní výchovy

Jedním z cílů této bakalářské práce bylo případně navrhnout změny v koncepci dopravní výchovy a prevence týkajících se nehod dětí mladšího školního věku v dopravním prostředí. Na základě podrobné analýzy sebraných dat se dopravní výchova na celostátní úrovni jeví jako velmi vhodně zpracována. Silné stránky výrazně převyšují stránky slabé. Lze jen upozornit na vhodné začlenění dopravní výchovy do školního vzdělávacího plánu a na zvýšení kvalifikace pedagogického sboru. Dobrý pedagog se musí neustále vzdělávat a zapojovat do výuky nové pomůcky, které, vzhledem k současnému vývoji stále nových technologií, jsou navrhovány pro výuku různých předmětů. Být učitelem na prvním stupni základních škol znamená určité poslání, které nebývá často náležitě doceněné. Velmi záleží na jejich zájmu a přístupu jak předávat dětem probírané učivo a přijímat nové technologie k výuce. V dnešní době je nepřeberné množství různých pomůcek, jako např. různé aplikace, počítačové hry, interaktivní tabule, pracovní sešity a videomateriály. Z hlediska organizace výuky se doporučuje použít didaktické hry, skupinovou a kooperativní výuku, projektové vyučování, zážitkovou pedagogiku nebo využití ICT ve výuce. Tyto pomůcky slouží k teoretické výuce, pro praktické vyučování slouží tzv. dopravní hřiště. Česká republika má jednu z nejrozvinutějších sítí dopravních hřišť, ale bohužel ne všechny školy je využívají. Přitom je to jediná možnost jak si vyzkoušet jízdu nebo chůzi podle dopravního značení. Je pochopitelné, že nemohou být dopravní hřiště při každé škole, ale v rámci celodenních výletů by neměl být problém tuto možnost využít. Na dopravním hřišti jsou k zapůjčení také různá vozítka, která lze pro výuku použít a tím se eliminuje problém s dostupností na dopravní hřiště.

Další podporou pro snížení rizik a následných zranění, která mnohdy končí i smrtí, jsou preventivní programy různých státních i soukromých organizací. Jsou to preventivní programy týkající bezpečného pohybu v dopravě a základy první pomoci.

Z vyhotovené SWOT analýzy vyplývá, že preventivní programy by se měly zaměřit především na rodinu. Rodiče a nejbližší okolí jsou pro dítě zdrojem informací a příkladů, a to jak kladných, tak záporných. Dítě ve školském zařízení dostane informace o tom jak se bezpečně pohybovat v silničním provozu, ale pokud jeho nejbližší okolí svým chováním neupevňuje tato pravidla v praxi, snadno se může stát, že z dětí vyrostou bezohlední a neukáznění účastníci silničního provozu. Rodiče by měli

být více zainteresováni a začlenění do dopravní výchovy svých dětí. Jednou z možností by mohlo být vypracování ročníkových projektů ve škole, do kterých by, vzhledem ke své vyšší obtížnosti, museli být zapojeni také rodiče. Tyto projekty by byly tematicky zařazeny podle probírané látky v ročníku, jako „Bezpečně pěšky do školy“, „Bezpečně na kole“, „Bezpečně jako spolujezdec“ nebo „Bezpečně v dopravě“. Práce dětí by byla rozvržena na průběh celého školního roku.

Dále by měla být zvýšena informovanost rodičů, která by pomohla rodičům orientovat se při společném pohybu s dítětem v dopravě. Pokud dospělí mají zájem o různé podklady jak pracovat s dětmi, jakou formou předávat tyto velmi důležité informace a které informace jsou nezbytné pro bezpečný pohyb v dopravě, existuje velké množství webových stránek, kde jsou tyto informace k dispozici. Jako příklad lze uvést webové stránky **BESIP (www.ibesip.cz)**, kde jsou volně ke stažení pracovní listy s touto tematikou, nebo na stránkách **www.rodina.cz** lze nalézt tipy na různé hry doma i venku. Především jde o to jak rodinu motivovat, aby se zapojila a dospělí byli dětem tím správným příkladem. Bohužel nejsilnější motivaci vidím ve zveřejnění konkrétních příkladů z praxe, jako je např. případ osmileté Anežky, která v pražské dopravě přišla o život, a její otec se rozhodl bojovat za bezpečnější pražskou dopravu. Ve spolupráci s takto postiženými rodinami by bylo vhodné vytvořit celorepublikovou kampaň, která by na základě televizních spotů, letáků a billboardů poukázala na fatální následky dopravních nehod za účasti dítěte. Rodiče si musí uvědomit, že jde o jejich děti a jejich budoucnost.

## Závěr

Jedním z cílů této bakalářské práce bylo zhodnotit hlavní rizika nezletilých účastníků silničního provozu v mladším školním věku. Na základě prostudování dostupné literatury, legislativy, strategií a vzdělávacích plánů jsme hlavní rizika rozdělili do tří skupin, a to dítě chodec, cyklista a spolujezdec. Stanovená rizika byla popsána v teoretické části této bakalářské práce. Dále bychom se měli vrátit k hypotéze, která byla stanovena v první části **„děti nemají dostatečnou znalost pravidel silničního provozu“**. Takto stanovenou hypotézu jsme vyvrátili v praktické části této bakalářské práce, jak vyplývá z použitých metod pozorování a rozhovoru. Při pokusu objektivně zhodnotit výsledky výzkumu jsou žáci prvního stupně základních škol v rámci dopravní výchovy dostatečně seznamováni s riziky, které jim v silničním provozu hrozí. Průřez témat hrozících nebezpečí chodců, cyklistů a spolujezdců v dopravní výchově je dostatečný. Na základě SWOT analýzy dopravní výchovy bylo zjištěno, že pro dopravní výchovu a děti zapojující se do silničního provozu je důležité její vhodné začlenění do výuky na základě školního vzdělávacího programu, kvalitní přístup a aktuální kvalifikace pedagogů. Další velmi důležitou součástí výchovného procesu je rodina. Rodina je základem pro bezpečný pohyb v dopravě. Ve spolupráci s rodinou jsou shledávány velké rezervy. Považujeme za důležité věnovat větší pozornost spolupráci s rodiči dětí a více je zapojit do této součinnosti se školskými zařízeními a najít způsob, jak rodiče aktivně zapojit, a zaměřit se na psychologické aspekty dítěte a výuky. Na základě aktivního zapojení rodiny do školních projektů a celorepublikové kampaně odstraňujících příkladů z praxe by mohl vzrůst aktivní přístup rodin k tomuto tématu. Také dítě samotné má možnost kladně působit na dospělé a být jim vzorem. Na základě nasbíraných vědomostí v rámci bezpečného pohybu v dopravním prostředí svým upozorněním na chyby dospělých reagují a tím je nutí k uvědomění si svých chyb, kterých se dopustili.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. ŠTIKAR, J., et al. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5.
2. OCHRANA, F. *Metodologie vědy*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2013. 25 s. ISBN 978-80-246-1609-4.
3. GAVORA, P. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2000. 26 s. ISBN 80-85931-79-6.
4. NAKONEČNÝ, M. *Sociální psychologie*. 2. vyd. Praha: Academia, 2009. 498 s. ISBN 978-80-200-1679-9.
5. ČAPKOVÁ, M. *Prevence úrazů u vybraných věkových skupin obyvatelstva*. Praha: Triton, 2008. 98 s. ISBN 978-80-7387-200-7.
6. FRAJEROVÁ, L. *Dopravní výchova pro 5. ročník ZŠ*. Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, 2011. 32 s.
7. LANGMEIER, J., KREJČÍŘOVÁ, D. *Vývojová psychologie*. 2. vyd. Praha: Grada Publishing, a. s., 2006. 368 s. ISBN 978-80-247-1284-0.
8. LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
9. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.
10. ŠUCHA, M., et al. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3.
11. SMÉKAL, V., MACEK, P. *Utváření a vývoj osobnosti*. Brno: Barrister a Principal – studio, s. r. o., 2002. 264 s. ISBN 80-85947-83-8.

### Elektronické zdroje

1. *Ročenka dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky, 2016 [cit. 24. 5. 2016]. Dostupný z WWW: <[http://www.sydos.cz/cs/ročenka-2014/ročenka/htm\\_cz/cz14\\_420100.html](http://www.sydos.cz/cs/ročenka-2014/ročenka/htm_cz/cz14_420100.html)>.
2. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky, 2011 [cit. 24. 5. 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategie-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>.

3. *Statistika dopravních nehod* [online]. Praha: Ředitelství dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2016 [cit. 24. 5. 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.
4. *Vývoj nehodovosti v ČR ve srovnání s evropskými zeměmi* [online]. CARE (EU road accidents database) or national publications. European commission/ Directorate General for Mobility and Transport, 2016 [cit. 24. 5. 2016]. Dostupné z WWW: <[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/observatory/historical\\_evol.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evol.pdf)>.
5. *Mladší školní věk* [online]. VEMESTE.cz, 2016 [cit. 27. 5. 2016]. Dostupné z WWW: <<http://www.vemeste.cz/2011/04/mladsi-skolni-vek/>>.
6. *Optická vlákna zabudovaná do textilních struktur* [online]. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2014 [cit. 29. 5. 2016]. Dostupný z WWW: <<http://www.tul.cz/verejnost-a-media/tiskove-zpravy/page/2>>.
7. *Autosedáčky* [online]. Bratislava: Modrý koník, 2016 [cit. 7. 3. 2015]. Dostupný z WWW: <<http://www.modrykonik.cz/autosedacky/>>
8. *Správný výběr autosedačky*. [online]. Praha: BESIP, 2016 [cit. 7. 3. 2015]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute/detske-autosedacky/spravny-vyber-autosedacky>>.
9. *Úrazů na eskalátorech v metru přibývá. Schody totiž často jezdí rychleji* [online]. Praha: iDNES.cz, 2016 [cit. 2. 6. 2016]. Dostupný z WWW: <[http://praha.idnes.cz/pribyva-urazu-na-eskalatorech-v-metru-dxk-/praha-zpravy.aspx?c=A140602\\_2070210\\_praha-zpravy\\_bur](http://praha.idnes.cz/pribyva-urazu-na-eskalatorech-v-metru-dxk-/praha-zpravy.aspx?c=A140602_2070210_praha-zpravy_bur)>.

#### **Legislativní dokumenty**

1. ČESKO. Zákon č. 561 České národní rady ze dne 24. září 2004 o předškolním, základním středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání In *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 190, s. 10274–10275. Dostupné z WWW: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=561/2004&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=561/2004&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

## **Seznam zkratk**

DV – dopravní výchova

MHD – městská hromadná doprava

MP – městská policie

NSBSP – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

PČR – Policie České republiky

RVP – rámcově vzdělávací program

ŠVP – školní vzdělávací program

## **Seznam obrázků, tabulek a grafů**

Příloha č. I. Vývoj počtu usmrcených osob v ČR ve vztahu k NSBSP

Příloha č. II. Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných dětí ve vztahu k NSBSP

Příloha č. III. Vidět a být viděn

Příloha č. IV. Tvar a barva dopravní značky všem řeknou, co jsou zač

Příloha č. V. Výbava jízdního kola

Příloha č. VI. Homologační značka

Příloha č. VII. Ukotvení ISOFIX

Příloha č. VIII. SWOT analýza

Tab. č. 1: SWOT analýza

Graf č. 1: SWOT analýza

Tab. č. 2: Silné stránky

Graf č. 2: Silné stránky

Tab. č. 3: Slabé stránky

Graf č. 3: Slabé stránky

Tab. č. 4: Příležitosti

Graf č. 4: Příležitosti

Tab. č. 5: Hrozby

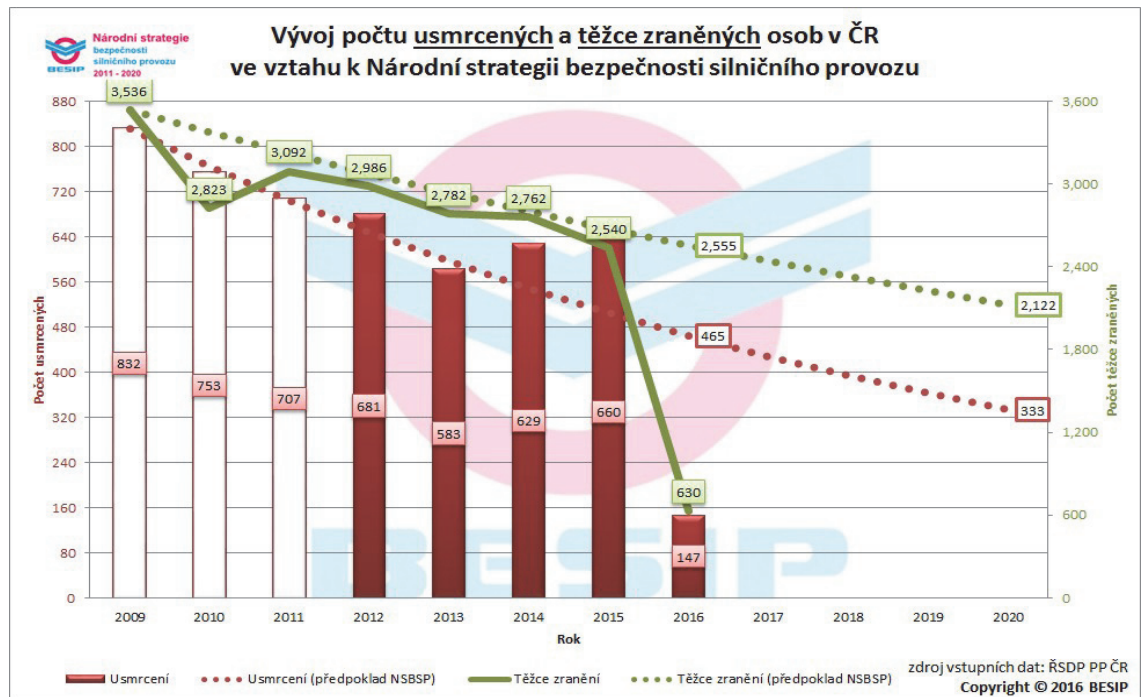
Graf č. 5: Hrozby



# Přílohy

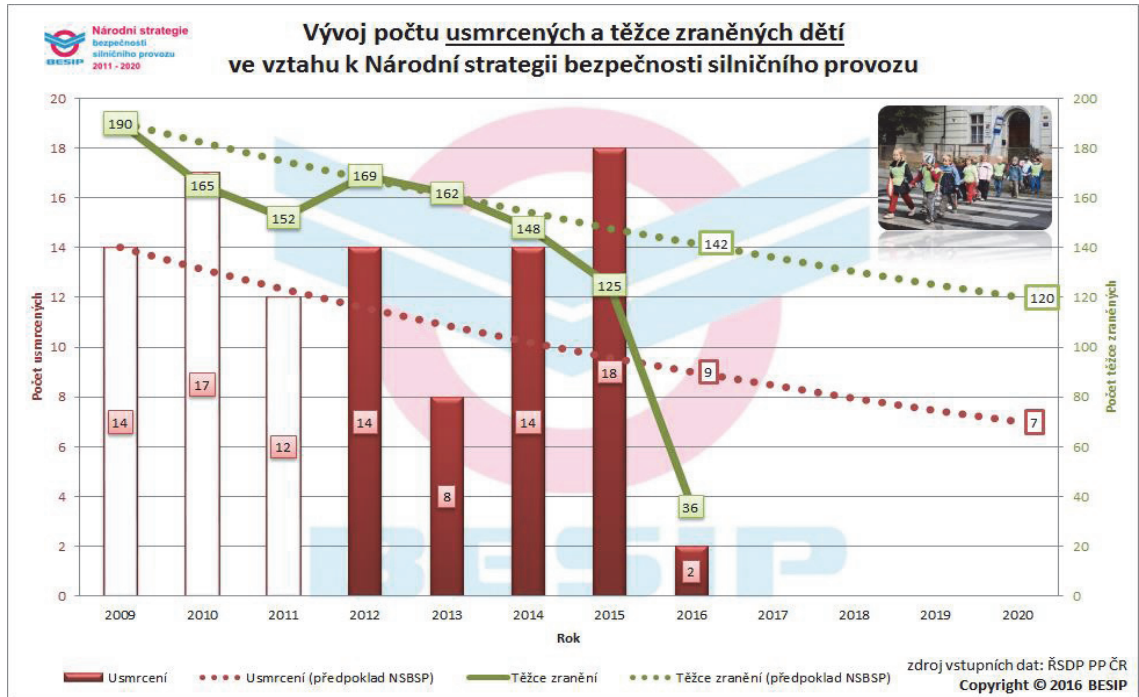
## Příloha č. I.

### Vývoj počtu usmrcených osob v ČR ve vztahu k NSBSP



## Příloha č. II.

### Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných dětí ve vztahu k NSBSP



### Příloha č. III.

#### Vidět a být viděn



## Příloha č. IV.

### Tvar a barva dopravní značky všem řeknou, co jsou zač

			
<p>Na mně jsou všechna „<b>Pozor!</b>“. Tam, kde stojím, tě čeká nějaké překvapení. Já ti ho prozradím: křižovatka, železniční přejezd, kopec, prudká zatáčka a třeba zvířata přes cestu.</p>	<p>Já jsem od toho, abych vydával <b>zákazy</b>. Podle mne poznáš, kam nesmíš jako chodec nebo cyklista. Řidičům zakazuji třeba předjíždět nebo odbočovat a otáčet se.</p>	<p>Na důležité <b>příkazy</b> tu máš mne. Já ti povím, že tady musíš vpravo, tady zase vlevo, tady končí stezka pro cyklisty, tady začíná a tady že musíš slézt z kola.</p>	<p>Já podávám <b>informace</b>. Můžu být i obdélník. Řeknu ti třeba, kde je přechod, obytná zóna, podchod, nebo pumpa. Když ke mně přidají šipku, ukážu ti směr tvé cesty.</p>

## Příloha č. V.

### Výbava jízdního kola



- Povinné vybavení    ▲ Vybavení pro jízdu za snížené viditelnosti    ★ Doporučené vybavení

**Příloha č. VI.**

**Homologační značka**



**Příloha č. VII.**

**Ukotvení ISOFIX**



## Příloha č. VIII.

### SWOT analýza

	Silné stránky	Slabé stránky
Vnitřní vlivy	<ul style="list-style-type: none"><li>• začlenění DV do výchovně vzdělávacího procesu</li><li>• rámcově vzdělávací program Ministerstva školství</li><li>• základní škola</li><li>• RVP pouze pomůcka</li><li>• začlenění do ŠVP</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• RVP pouze podklad</li><li>• individuální přístup škol</li><li>• kolektivu</li><li>• nekvalifikovaný personál</li></ul>
	Příležitosti	Hrozby
Vnější vlivy	<ul style="list-style-type: none"><li>• začlenění DV do předškolního vzdělávání</li><li>• PČR</li><li>• další preventivní akce</li><li>• BESIP</li><li>• rodina</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• rodina</li><li>• agresivita řidičů</li><li>• přístup pedagoga</li></ul>

Zdroj: Vlastní zpracování 2016



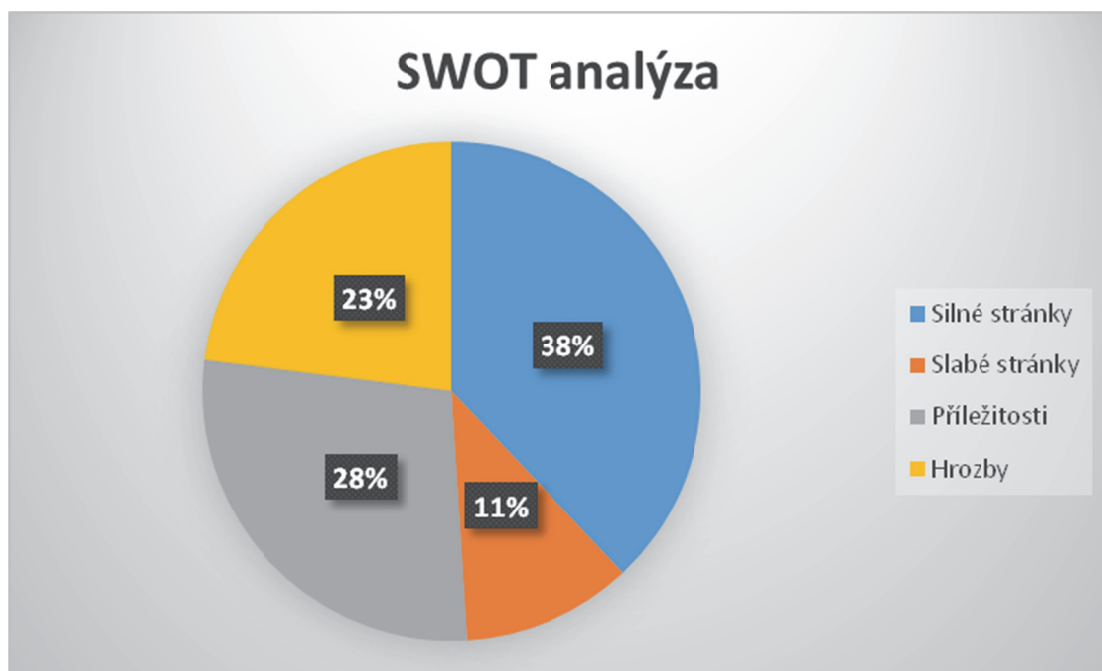
### SWOT analýza-výpočet

SWOT analýza		porovnání jednotlivých položek SWOT analýzy	zastoupení jednotlivých položek	126	*100	%	
vnitřní vlivy	silné stránky	1	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	16	0,12	12 %	38 %
		2	2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17	9	0,07	7 %	
		3	3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17	12	0,09	9 %	
		4	4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17	6	0,04	4 %	
		5	5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17	8	0,06	6 %	
	slabé stránky	6	6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17	2	0,01	1 %	11 %
		7	7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17	6	0,04	4 %	
		8	8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17	1	0,00	0 %	
		9	9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 10 11 12 13 14 15 16 17	8	0,06	6 %	
vnější vlivy	příležitosti	10	10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 11 12 13 14 15 16 17	6	0,04	4 %	28 %
		11	11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 12 13 14 15 16 17	4	0,03	3 %	
		12	12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 13 14 15 16 17	3	0,02	2 %	
		13	13 13 13 13 13 13 13 13 13 13 13 13 13 13 13 13 14 15 16 17	10	0,07	7 %	
		14	14 14 14 14 14 14 14 14 14 14 14 14 14 14 14 14 15 16 17	15	0,11	12 %	
	hrozby	15	15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 16 17	14	0,11	11 %	23 %
		16	16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 17	12	0,09	9 %	
		17		4	0,03	3 %	
celkem			126	1	100 %		

**Tab. č. 1: SWOT analýza**

Silné stránky	38 %
Slabé stránky	11 %
Příležitosti	28 %
Hrozby	23 %

**Graf č. 1: SWOT analýza**



**Tab. č. 2: Silné stránky**

Začlenění DV do výchovně vzdělávacího procesu	31,20 %
Rámcově vzdělávací program Ministerstva školství	18,20 %
Základní škola	23,40 %
RVP pouze pomůcka	10,40 %
Začlenění do ŠVP	15,60 %

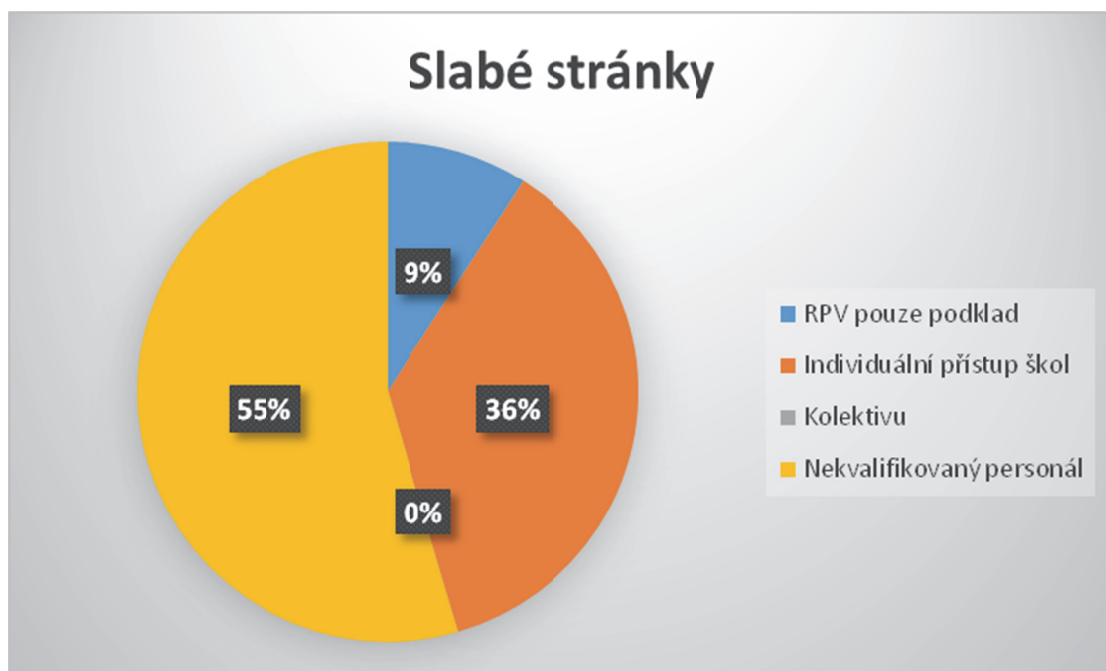
**Graf č. 2: Silné stránky**



**Tab. č. 3: Slabé stránky**

RPV pouze podklad	9,09 %
Individuální přístup škol	36,36 %
Kolektivu	0 %
Nekvalifikovaný personál	54,54 %

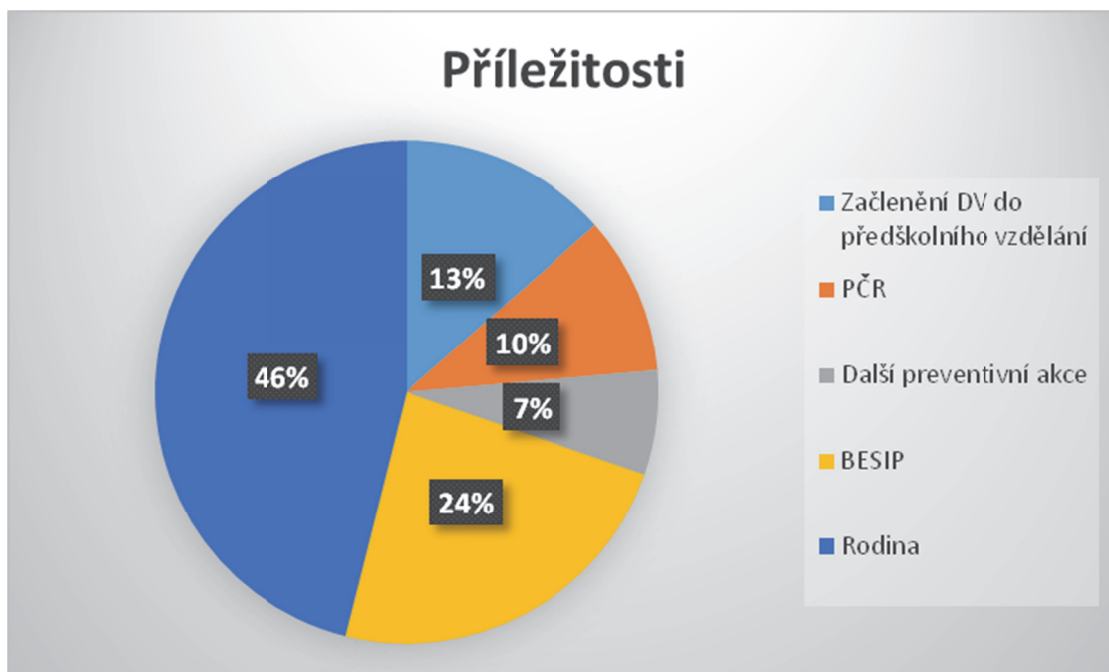
**Graf č. 3: Slabé stránky**



**Tab. č. 4: Příležitosti**

Začlenění DV do předškolního vzdělání	14,28 %
PČR	10,71 %
Další preventivní akce	7,14 %
BESIP	24,99 %
Rodina	48,84 %

**Graf č. 4: Příležitosti**



**Tab. č. 5: Hrozby**

Rodina	47,85 %
Agresivita řidičů	39,15 %
Přístup pedagoga	13,05 %

**Graf č. 5: Hrozby**

