

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**VZDĚLÁVÁNÍ DĚTÍ V OBLASTI DOPRAVNÍ
BEZPEČNOSTI**

Autor práce: Gabriela Bielská, DiS.
Studijní obor: Bezpečnostně právní studia ve veřejné správě
Forma studia: Kombinovaná
Vedoucí práce: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2017

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 Mgr. Štěpánu Kavanovi, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

BIELSKÁ, G. *Vzdělávání dětí v oblasti dopravní bezpečnosti : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2017. 60 s.
Vedoucí bakalářské práce : Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: dítě, bezpečnost, účastník silničního provozu, vzdělávání, dopravní výchova

Bakalářská práce se zabývá vzděláváním dětí v oblasti dopravní bezpečnosti. Analyzuje k tomu příslušné zákony a shrnuje vývoj vzdělávání dětí v mateřských a základních školách od 80. let minulého století po současnost. Úvodní část práce se zabývá bezpečností obecně a rozvojem legislativy týkající se dětí coby účastníků silničního provozu. Dále pojednává o potřebách, metodách a způsobech vzdělávání dětí vzhledem k jejich věku. Součástí práce je i dotazníkové šetření, zaměřené na porovnání způsobu dopravní výchovy ve velkých městech a malých obcích. Závěr je věnován navrnutí opatření ke zkvalitnění dopravní výchovy na základních školách.

ABSTRACT

BIELSKÁ, G. *The Education of Children About Safety in Traffic : Bachelor thesis.* České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 60 s. p. Supervisor : Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: child, safety, road user, education, vehicular education

This bachelor study applies to education of children in the vehicular safety. The relevant laws are analyzed, the way of education in kindergartens and elementary schools from the 80th of the last century till now is summarized. The introductory part is about safety generally and about progress of legislation related to children as road users. Further this study deals with needs, methods and ways of children's education according to their age. Part of the study is a questionnaire comparing the way of vehicular education in large cities and smaller villages. In the end of the study there are suggestions of ways that would make the vehicular education in elementary schools better and more relevant.

Obsah

ÚVOD	7
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	8
2 BEZPEČNOST DĚTÍ V SILNIČNÍM PROVOZU	9
2.1 Bezpečné dopravní prostředí	10
2.2 Bezpečnost z pohledu nárůstu automobilového provozu	12
3 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU A JEHO LEGISLATIVA	14
3.1 Děti v zákoně 80. a 90. léta	14
3.2 Děti v zákoně současnost	15
3.2.1 Dítě jako chodec.....	15
3.2.2 Dítě jako přepravovaná osoba.....	17
3.2.3 Dítě jako cyklista.....	21
4 DOPRAVNÍ VÝCHOVA.....	23
4.1 Dopravní výchova v MŠ.....	24
4.1.1 Obsah dopravní výchovy a pomůcky v MŠ v 80. a 90. letech.....	26
4.1.2 Obsah dopravní výchovy a pomůcky v MŠ v současnosti.....	27
4.2 Dopravní výchova na ZŠ	29
4.2.1 Obsah dopravní výchovy a pomůcky na ZŠ v 80. a 90. letech	31
4.2.2 Obsah dopravní výchovy a pomůcky na ZŠ v současnosti	33
5 PRAKTICKÁ ČÁST	36
5.1 Metody, cíle výzkumu a stanovení hypotéz	36
5.2 Charakteristika výzkumného souboru	37
5.3 Prezentace výsledků výzkumu	38
5.4 Diskuze zjištěných informací a ověření hypotéz.....	50
ZÁVĚR	53
Seznam použitých zdrojů	55
Seznam tabulek a grafů	59
Přílohy.....	60

ÚVOD

Předmětem této bakalářské práce je bezpečnost dětí v dopravním provozu a způsob vzdělávání, který má jejich bezpečnost zvýšit. Jako dlouholetá dopravní policistka vím, že k mnoha nehodám, u nichž sehrálo jakoukoli roli dítě, nemuselo vůbec dojít. Či mohly mít tyto střety alespoň méně vážné následky, pokud by dítě bylo dostatečně, kompetentně a ke svému věku adekvátně informováno, pokud by mělo více zažito, jak se v dopravním provozu chovat. Sama jsem navíc člověkem, jenž byl jako dítě vzděláván v 80. letech minulého století, kdy fenoménem dopravní výuky byl například projekt Zlatá zebra podle Spejbla a Hurvínka. Oblíbené loutkové postavy byly spojeny s pracovními sešity, zážitkovou výukou či závěrečným testováním získaných znalostí přes státní rozhlas. Byla to velmi oblíbená a velmi účinná forma dopravní výuky. Právě proto, že děti si více zapamatují společné zážitky, než jednotlivě memorované informace.

Paradoxem se zdá být, že v době, kdy dopravní zátěž vzrostla o desítky procent, výuka dětí o správném chování v dopravním provozu značně poklesla. Zda tomu tak skutečně je, nebo jen nejsou současné vzdělávací projekty tolik viditelné, mne tedy jako dopravní policistku logicky zajímalo. Srovnala jsem stav výuky dříve a dnes, porovnávala jsem i stupeň motorizace a automobilizace. Popsala jsem na základě dotazníkových odpovědí způsoby dopravní výuky na školách v menších městech či v metropoli a analyzovala, nakolik je případný rozdíl ve výuce odpovídající rozdílné dopravní situaci na venkově a ve městě. Samozřejmou součástí práce je popis platné legislativy, kterou v mnoha případech neznají ani rodiče, ani vyučující, kteří mohou mít v rámci svých předmětů dopravní výuku, avšak sami vůbec nevlastní řidičské oprávnění. Poukázala jsem i na některé psychologické aspekty v rozdílnosti vnímání a reakcí dětí a dospělých, přičemž právě ty jsou mnohdy hlavní příčinou nehod (dospělý automaticky nezpozorní, když vidí dítě - to má naopak sklony k panickému chování, když uslyší náhlé naléhavé trubení klaksonu, atp.) Výsledky shrnu v závěru této bakalářské práce.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem bakalářské práce je zhodnotit, jestli stávající systém vzdělávání dětí v mateřských a základních školách v oblasti dopravní bezpečnosti je adekvátní situaci na českých silnicích, zda dostatečně reaguje na nárůst automobilového provozu nejen úpravami zákona, ale také výchovou, a probíhá-li výchova dětí stejným způsobem jak v malých obcích, tak ve velkých městech.

Metodou k dosažení cílů je zvolena analýza informací z dotazníkového šetření, čili metoda kvantitativního výzkumu. Dále byla použita metoda komparace příslušných zákonů a metodicko-vzdělávacích příruček či učebnic, zabývajících se výchovou k zodpovědnosti dětí coby účastníků v silničním provozu.

Základním zdrojem informací a dat při zpracování bakalářské práce je rešerše dostupných zdrojů, vycházející především z dostupné odborné literatury, platné právní předpisy České republiky, internetové zdroje a rozhovory s kompetentními pracovníky institucí, podílejících se na dopravní výchově.

Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. První dvě kapitoly teoretické části práce se zabývají bezpečností obecně a tím, jak je bezpečnost dětí v silničním provozu ukotvena legislativně. Třetí kapitola je věnována dopravní výchově v mateřských a základních školách, jejímu obsahu, potřebám vzdělávání dětí vzhledem k jejich věku a komparaci vzdělávání za posledních téměř čtyřicet let (od 80. let minulého století dosud).

V praktické části je provedeno vyhodnocení dotazníkového šetření, kdy v bakalářské práci je využit dotazník uzavřené formy, neboli strukturovaný, s uzavřenými otázkami.

2 BEZPEČNOST DĚTÍ V SILNIČNÍM PROVOZU

Žijeme v době, která se neustále zrychluje. Bez ohledu na to, jaký negativní vliv má doprava na životní prostředí, pro rychlejší přesun z místa na místo využíváme především automobil. Chůzi nebo jízdu na kole mnozí nepovažují za plnohodnotný způsob dopravy a hustota provozu se tak neustále zvyšuje. Zejména ve městech se pak děti stále častěji stávají účastníky silničního provozu, neboť pro každodenní cestu z místa svého bydliště do školky, školy, zájmových kroužků a podobně je to zpravidla nevyhnutelné. Silnice na celém světě představují pro děti to nejnebezpečnější prostředí. Proto je důležité zabývat se otázkami, jak jejich bezpečnost na silnici zajišťovat a zvyšovat.

Vláda České republiky zřídila ke dni 1. prosince 2004 stálý poradní orgán vlády a vrcholný koordinační orgán v oblasti bezpečnosti silničního provozu, Radu vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu, jejímž předsedou je ministr dopravy. Jejím úkolem je koordinovat činnost ústředních orgánů státní správy, Parlamentu ČR, krajů, obcí, nestátních neziskových organizací i podnikatelských subjektů činných v této oblasti. Cílem je maximálně podpořit zvyšování silniční bezpečnosti. K tomuto účelu byl Ministerstvem dopravy České republiky vypracován samostatný materiál pod názvem Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice, přičemž hlavním cílem je do roku 2020 snížit počet usmrcených a těžce zraněných účastníků silničního provozu na úroveň průměru evropských zemí. Současně také vytváří podmínky pro zapojení všech resortů a subjektů, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit.¹

Asi největším propagátorem bezpečnosti silničního provozu u nás je oddělení Ministerstva dopravy ČR s názvem Bezpečnost silničního provozu (dále jen BESIP). Tento subjekt se soustředí na prevenci a působení na lidského činitele, a to pomocí různých kampaní, dopravní výchovy a šířením informací z této oblasti. Dále se dopravní prevencí zabývá Policie České republiky, útvary Městské policie, Nadace Partnerství atd.

¹ BESIP. Rada vlády. *Ibesip.cz* [online]. © 2012 [cit. 2016-11-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/rada-vlady>

2.1 Bezpečné dopravní prostředí

Bezpečnost dětí v silničním provozu je tématem komplexním. Bezpečnost dětí mají v rukou rodiče, učitelé, konstruktéři vozidel, ale i veřejná a státní správa. Je třeba věnovat pozornost i úpravě infrastruktury, především v místech zvýšeného výskytu dětí.

Jedním z důležitých prvků zajištění bezpečnosti dětí v silničním provozu je vytvoření bezpečného dopravního prostředí. To se týká zvýšenou měrou okolí zejména základních a mateřských škol, s ohledem na vysokou koncentraci dětí v ranních a odpoledních hodinách. Děti, zejména chodci, patří na celém světě k těm nejzranitelnějším účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Jejich často spontánní reakce v kombinaci například s omezením rozhledu jsou velice často příčinou vzniku konfliktních situací, kdy dochází ke střetu s motorovým vozidlem, nezřídka s tragickými následky.²

Zahraniční výzkumy jednoznačně prokazují, že dítě je schopné naučit se vnímat nebezpečí v silničním provozu a naučit se bezpečným zásadám při pohybu v něm, horší je pak aplikovat získané poznatky a vědomosti v reálném dopravním prostředí. Proto je důležité věnovat úpravám dopravního prostředí, kde se děti hojně vyskytují, náležitou pozornost. To samozřejmě platí na okolí škol. Na této zásadě je založena i filosofie prevence dopravních nehod ve Švédsku, která je součástí bezpečnostně silniční vize “Vize Nula” (Vision Zero) a kterou přijal švédský parlament v roce 1997. V Nizozemí je taková nejznámější bezpečnostně silniční vize “Udržitelná bezpečnost”. Základním konceptem těchto vizí je změna systému silničního provozu tak, aby nový systém v co největší míře odstranil prostor pro možnost vzniku lidské chyby a v případě chybování co nejvíce omezil fyzické poškození, které vzniká při dopravních nehodách. Švédsko dokonce kompletně zrušilo dopravní výchovu, o to více věnuje úpravám dopravního prostředí v okolí škol pozornost, tak, aby v případě selhání dítěte, došlo při střetu s vozidlem k co nejmenší újmě na jeho zdraví.³ Tento přístup je ve světě naprosto ojedinělý a je často předmětem vášnivých diskusí odborníků. Pravda bude, jak to tak

² Projekt ALARM. Dopravní prostředí v okolí škol z pohledu bezpečnosti dětí v silničním provozu. *dopravnialarm.cz* [online]. © 2009 [cit. 2016-11-24]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/dopravni-prostredi-v-okoli-skol-z-pohledu-bezpecnosti-deti-v-silnicnim-provozu.pdf>

³ Evropská komise. Nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. *ec.europa.cz* [online] [cit. 2016-11-24]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/projects/doc/supreme_c_cs.pdf

velice často bývá, asi někde uprostřed, a to v kombinaci výchovy a úprav dopravního prostředí.

V rámci České republiky bylo provedeno šetření v místech, kde dochází k dopravním nehodám. Bylo zjištěno, že se zde opakují rizikové prvky, které přímo vytvářejí nebezpečné situace nebo přispívají ke zhoršení bezpečnosti provozu, neboť jsou řešeny chybně architektonicky nebo z pohledu organizace provozu. Přestože často odpovídají schváleným technickým normám, nevyhovují parametrům lidských schopností, možností, způsobů chování či běžné úrovni řidičské populace. Za naprosto bezohledné lze považovat např. vedení přechodů pro chodce přes vícepruhové komunikace mimo obec, zejména přecházejí-li zde děti na cestě do školy. Výstavba a stavební úpravy pozemních komunikací jsou řízeny technickými normami, ve kterých jsou zohledněny fyzikální, mechanické a chemické podmínky a parametry jak komunikace, tak vozidla. Menší část z nich pak bere v úvahu samotného uživatele vybudované komunikace. Vychází se z jakéhosi odhadu průměru psychických a fyziologických parametrů člověka, množina uživatelů je však, co se týče osobních předpokladů k bezpečné účasti v silničním provozu, výrazně pestřejší.⁴

Úpravě dopravního prostředí v okolí škol se v České republice věnuje v posledních letech velká pozornost. Jednotná metodika, určující, jaká opatření jsou na daném typu pozemní komunikace nejúčinnější, neexistuje. Proto se můžeme na stejných nebo podobných typech pozemních komunikací v okolí škol setkat jak s dopravně inženýrskými opatřeními ke snížení rychlosti vozidel, nebo pouze s místní úpravou nejvyšší dovolené rychlosti vozidel dopravními značkami. To samé platí i u zvýšení viditelnosti dopravního značení přechodů pro chodce, kde rovněž existuje několik variant. Jednou z možností, jak tuto situaci změnit, je nejenom vytvoření jednotné metodiky pro zabezpečení dopravního prostředí v okolí škol, vyšší pozornost orgánů státní správy a samosprávy, ale například i rozšíření projektů zabývajících se zvyšováním bezpečnosti, jakým je například projekt “Bezpečná cesta do školy”, ve kterém samotní žáci základních škol upozorňují na nebezpečná nebo konfliktní místa v okolí škol.⁵

⁴ ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada Publishing, 2013. s. 178-180

⁵ Projekt ALARM. Dopravní prostředí v okolí škol z pohledu bezpečnosti dětí v silničním provozu. *dopravnialarm.cz* [online]. © 2009 [cit. 2016-11-24]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/dopravni-prostredi-v-okoli-skol-z-pohledu-bezpecnosti-deti-v-silnicnim-provozu.pdf>

2.2 Bezpečnost z pohledu nárůstu automobilového provozu

S bezpečností v silničním provozu také úzce souvisí i počet vozidel na našich silnicích a nárůst automobilového provozu, který se negativně odráží nejen na životním prostředí. To, že doprava na našich silnicích houstne, je očividné už při pouhém pohledu z okna. Na menších městech přibývají parkoviště a tam, kde donedávna stačila úzká silnice, protože dvě protijedoucí vozidla se zde potkala spíše vyjimečně, se vozovka nápadně rozšířila. Ve větších městech se parkuje “nejlépe” ve dvou řadách, pokud to jde, a strážci zákona nad těmito přestupky přivírají všechny oči, neboť někde se parkovat zkrátka musí. A řidiči, hledající objízdné trasy, protože na hlavních tazích jsou stojící kolony, tvoří dopravní zácpy i v ulicích, které byly ještě před pár lety klidné a běžně dobře průjezdné. Jedním ze způsobů, jakým vyjádřit nárůst automobilového provozu na našich silnicích je stupeň motorizace a stupeň automobilizace.⁶

Stupeň motorizace je údaj vyjadřující počet obyvatel na určitém území připadající na jedno motorové vozidlo.

Stupeň automobilizace je údaj vyjadřující počet obyvatel na určitém území připadající na jedno osobní vozidlo.

Přehled nárůstu motorizace a automobilizace v České republice od roku 1981 do roku 2015 je znázorněn v následující tabulce.

⁶ vyznamslova.com. Význam Stupeň motorizace. *vyznam-slova.com* [online] [cit. 2016-12-13]. Dostupné z: <http://www.vyznam-slova.com/Stupe%C5%88%20motorizace>

Tab. 1: Přehled nárůstu motorizace a automobilizace v ČR⁷

Rok	Česká republika			
	Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace	
	vozidel na 1000 obyv.	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.
1981	335	3	182	5,5
1990	390	2,6	233	4,3
2000	510	2	362	2,8
2010	573	1,7	427	2,3
2012	613	1,6	449	2,2
2014	635	1,6	466	2,1
2015	662	1,5	486	2,1

Zdroj: Ročenka dopravy Praha 2015 Technické správy komunikací hlavního města Prahy, Úsek dopravního inženýrství

Stupeň motorizace v roce 1981 byl v České republice, respektive v Československé republice, 335 registrovaných vozidel na 1 000 obyvatel. Na jedno vozidlo tedy připadali 3 obyvatelé. Stupeň automobilizace byl v téže roce 182 osobních vozidel na 1 000 obyvatel. Na jedno osobní vozidlo tedy připadlo 5,5 obyvatele. V roce 2015 byl stupeň motorizace v České republice 662 registrovaných vozidel na 1 000 obyvatel. Na jedno vozidlo připadlo 1,5 obyvatele. Stupeň automobilizace byl ve stejném roce 486 osobních vozidel na 1 000 obyvatel. Na jedno osobní vozidlo připadalo 2,1 obyvatele. Z uvedené tabulky tak vyplývá, že stupeň motorizace v ČR vzrostl od roku 1981 do roku 2015 o téměř 98 % a stupeň automobilizace za stejné období vzrostl o celých 167 %.

⁷ Technická správa komunikací hlavního města Prahy. Úsek dopravního inženýrství. Ročenka dopravy Praha 2015. *tsk-praha.cz* [online] [cit. 2016-13-12]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/static/udirocenka-2015-cz.pdf>

3 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU A JEHO LEGISLATIVA

Na bezpečnost dětí v souvislosti s rozvojem a nárůstem silničního provozu musí nutně reagovat i legislativa. Historie pravidel silničního provozu v ČR sahá až do 18. století. Mezi první silniční zákony u nás patřil tzv. Tereziánský patent z roku 1778, který byl vydán za vlády Marie Terezie a upravoval pravomoci silničního personálu, který se staral o údržbu silnic. První automobil se však na českých silnicích objevil až koncem roku 1893. V souvislosti s tím bylo v českých zemích vydáno první řidičské oprávnění, a to majiteli vozu, baronu Theodoru von Liebiegovi. Postupně pak vznikaly i první silniční předpisy. Pravidla silničního provozu pro celou Československou republiku byla upravena v roce 1935 zákonem č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, a prováděcím vládním nařízením č. 203/1935 Sb. Zákon omezoval rychlost v uzavřených osadách na 35 km/h a v roce 1938 byl zaveden pravostranný provoz. Další změny přinesl rok 1951, kdy byl zaveden systém sankcí za hrubé přestupky. Součástí řidičského průkazu byla vložená kartička s deseti útržky. Za každý hrubý přestupek byl policista oprávněn odebrat jeden útržek. Při odebrání posledního útržku byl odebrán i řidičský průkaz. V šedesátých letech byla rychlost v obci omezena na 50 km/h, ale jen mezi 5. a 23. hodinou, a v polovině sedmdesátých let byla rychlost v obci zvýšena na 60 km/h. V roce 1971 byl otevřen první úsek dálnice mezi Prahou a Mirošovicemi, přičemž nejvyšší rychlost na dálnici byla stanovena na 110 km/h. Od roku 1997 platí, že v obci se smí jet nejvýše 50 km/h a na dálnici 130 km/h.⁸

3.1 Děti v zákoně 80. a 90. léta

Od roku 1975 do roku 1989 upravovala pravidla silničního provozu vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., ve které byly děti dotčeny zejména jako přepravované osoby. Na předním sedadle nesměla být přepravována osoba mladší 12 let. Povinnost připoutat se bezpečnostními pásy byla pouze za jízdy mimo obec. V kabině zvláštního motorového vozidla se směly přepravovat jen osoby starší 15 let. Na druhém sedadle motocyklu směla být přepravována osoba starší 7 let, a to za

⁸ eLogistika.info. Historie pravidel silničního provozu v ČR sahá až do 18. století. *eLogistika.info* [online]. © 2017 ISSN 1805-6253 [cit. 2017-01-08]. Dostupné z: <http://www.elogistika.info/historie-pravidel-silnicniho-provozu-v-cr-saha-az-do-18-stoleti/>

předpokladu, že byl motocykl vybaven odpovídajícími opěrami pro nohy a byla-li taková přeprava schválena technickou způsobilostí motocyklu. Převážet dítě na jízdním kole bylo možné pouze tehdy, bylo-li jízdní kolo vybaveno sedadlem pro přepravu dítěte s pevnými opěrami pro nohy, přičemž osobu mladší 7 let směla vézt osoba starší 18 let. Osoby mladší 10 let směly jezdit na silnici jen pod dohledem osoby starší 15 let.⁹

V období od roku 1989 do roku 2000 byl provoz na našich silnicích upraven vyhláškou federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, která nabyla účinnosti dnem 1. ledna 1990. I tato se dotýkala dětí převážně jako přepravovaných osob a změny v tomto směru nebyly nijak výrazné. Týkaly se přepravy dětí na předním sedadle automobilu, kdy se na takovém sedadle nesměla přepravovat osoba mladší 12 let a s tělesnou výškou menší než 1,5 m. Další změna nastala při přepravě na druhém sedadle motocyklu, na kterém se směl přepravovat spolujezdec starší 12 let. A poslední změna oproti vyhlášce minulé byla v přepravě na jízdním kole, kdy osobu mladší 7 let mohla vézt osoba starší 15 let.¹⁰

3.2 Děti v zákoně současnost

Dne 14. září 2000 byl přijat zákon č. 361 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), který nabyl účinnosti dne 1. ledna 2001. Od té doby i tento zákon prošel mnohými změnami. Z hlediska předpisů týkajících se účasti dětí v silničním provozu se jedná o zákon podstatně rozsáhlejší, než tomu bylo u zákonů předešlých. Dítě se účastní silničního provozu nejvýznamněji jako chodec, dále jako přepravovaná osoba a nejméně jako cyklista.

3.2.1 Dítě jako chodec

Za chodce je podle § 2 zákona o silničním provozu považována i „osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové

⁹ČESKOSLOVENSKO. Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100 ze dne 29. září 1975 o pravidlech silničního provozu. In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky. 1975, částka 24, s. 540-561.* Dostupná také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=100/1975&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

¹⁰ *Pravidla silničního provozu. Zkušební otázky používané ke zkouškám žadatelů o řídičské oprávnění...* Praha: Themis, 1998.

*šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.*¹¹

Chodec musí užívat chodník či stezku pro chodce, která bývá označena dopravní značkou. Pokud chodec nese předmět, kterým by mohl ohrozit provoz na chodníku, jeho povinností je užít pravou krajnici nebo pravý okraj vozovky. Osoba, která se na chodníku pohybuje na vozíku pro invalidy, nesmí ohrozit ostatní chodce. V případě, že nemůže užít chodníku, může užít pravou krajnici či pravý okraj vozovky.

Osoba, která vede jízdní kolo, moped, či se pohybuje na lyžích, bruslích, skateboardu, taktéž nesmí ohrozit ostatní na chodníku nebo stezce pro chodce.

Pokud u silnice není chodník, nebo je pro svůj stav neschůdný, použijí chodci levou krajnici nebo se chodí co nejbližší, při levém okraji, kde ale mohou jít nejvýše dva vedle sebe. Při špatné viditelnosti, zvýšeném provozu nebo v nepřehledných úsecích, by chodci měli jít pouze za sebou.

Na stezce pro chodce a cyklisty nesmí chodec ohrozit jedoucího cyklistu, ovšem může jej omezit. Pokud je na této stezce pruh zvlášť pro chodce a zvlášť pro cyklisty, povinnost chodce je užít pouze pruh pro chodce. Pruh pro cyklisty může chodec užít jen obcházení, vcházení a vycházení z této stezky, ale nesmí při tom ohrozit jedoucí cyklisty.

Tyto povinnosti mají chodci uloženy v § 53 zákona o silničním provozu. Povinnosti chodců při přecházení pozemních komunikací upravuje § 54 zákona o silničním provozu. Chodec je povinen užít přechodu pro chodce, dále nadchod, či podchod. Mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet silnici jen kolmo k její ose. Při přecházení silnice musí chodec dbát na to, aby neohrozil sebe, ani ostatní účastníky dopravního provozu.

Nově je upravená povinnost chodců užít za snížené viditelnosti (například za tmy, soumraku či v mlze) při chůzi mimo obec reflexní prvek.

V čem se děti liší od ostatních chodců? Úplně malé děti se v silničním provozu většinou pohybují v doprovodu někoho dospělého. A i když se často drží za ruku, neexistuje záruka toho, že se náhle nevytrhnou. Přítomnost dítěte v blízkosti silnice, ať už jde za ruku, samo nebo ve skupince dětí, by měla každého řidiče zalarmovat ke zvýšené opatrnosti. Na to se však často zapomíná. Spatří-li řidič dítě v blízkosti

¹¹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 98, s. 4570-4616.* Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>

vozovky, posuzuje a vyhodnocuje možný vývoj situace ze svého úhlu pohledu. Dospělý dokáže analyzovat více faktorů najednou a je schopen myslet v abstraktních pojmech. Dovede řešit modelové situace, které ve skutečnosti ještě nezažil. To ovšem děti nedovedou. Dospělí schopnost dětí bezpečně se pohybovat v silničním provozu, přeceňují. Neuvědomují si, že děti přemýšlejí a jednají jinak než dospělí. Zvláště děti ve věku do jedenácti let jsou v silničním provozu nevyzpytatelné. Malé děti vidí v silničním provozu podstatně méně než dospělí, neboť mají oči v daleko nižší úrovni. Až zhruba od čtyř let věku chápou význam dopravních značek podle jejich geometrických tvarů. Dítě neumí spolehlivě rozlišovat zvuky v silničním provozu a neumí určit správně ani směr, odkud tyto zvuky přicházejí. Neumí odhadnout vzdálenost ani rychlost přijíždějícího vozidla. Všimá si mnoha věcí současně a většinou ho zaujme to, co nemá se silničním provozem žádnou souvislost. Pro dítě je důležitější obstarat si ztracený, zakutálený předmět na vozovce bez patřičného zajištění vlastní bezpečnosti. Myslí především na svou hru, nikoli na provoz.¹² Jestliže si hraje, zapomene na všechno ostatní a může snadno vběhnout na silnici i z relativně bezpečného místa, jakým je třeba dětské hřiště. A pokud už zná některá pravidla silničního provozu, neumí je v praxi používat.¹³ Teprve ty děti, které se naučí samy bezpečně chodit, mohou pomýšlet na to, jak by mohly v provozu na pozemní komunikaci jezdit (např. na jízdním kole).¹⁴

3.2.2 Dítě jako přepravovaná osoba

Převahu dětí motorovým vozidlem upravuje § 6 odstavec 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Zde se v jednotlivých bodech uvádí označení kategorií vozidel, jejichž význam by bylo vhodné na úvod vysvětlit.

Kategorie vozidel se člení podle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, který vymezuje sedm základních kategorií vozidel. Převazy dětí se týká kategorie s označením **M** a **N**.¹⁵

¹² LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s. 19

¹³ VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova v rodině*. Praha: Fortuna, 2001. s. 4-5

¹⁴ VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova*. I.díl, Chodec. Praha: Fortuna, 1992. s. 5

¹⁵ *Kategorie vozidel* [online], poslední aktualizace 15. prosince 2015 07:51 [cit. 2016-12-13], Wikipedie.

Dostupné z WWW: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Kategorie_vozidel>

Motorová vozidla základní kategorie M mají nejméně čtyři kola a člení se na kategorie:

- M1 – vozidla, která mají nejvýše osm míst k přepravě osob (nezapočítává se místo řidiče) a víceúčelová vozidla, označují se jako osobní automobil,
- M2 – vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob (nezapočítává se místo řidiče) a jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 5000 kg, označují se jako autobus,
- M3 – vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob (nezapočítává se místo řidiče) a jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 5000 kg, označují se jako autobus.

Motorová vozidla základní kategorie N se označují jako nákladní automobily, mají nejméně čtyři kola a člení se na kategorie:

- N1 – vozidla, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg,
- N2 – vozidla, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, ale nepřevyšuje 12 000 kg,
- N3 – vozidla, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg.

Pro přepravu dětí motorovým vozidlem tedy platí, že:¹⁶

- ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N3, které není vybaveno zádržným bezpečnostním systémem (dále jen bezpečnostní pás), se nesmí přepravovat dítě mladší tří let a na sedadle vedle řidiče se nesmí přepravovat dítě menší než 150 cm,
- dítě, jehož tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm, se smí ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N3, které je vybaveno bezpečnostním pásem, přepravovat pouze za použití dětské autosedačky, přičemž autosedačka musí odpovídat jeho hmotnosti a tělesným rozměrům. Pokud je autosedačka s dítětem umístěna na sedadle, které je vybaveno činným airbagem, nesmí být dítě přepravováno čelem proti směru jízdy,
- podmínky způsobu umístění a upevnění autosedačky na sedadlo a umístění dítěte do autosedačky stanoví výrobce,

¹⁶ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 98, s. 4570-4616.* Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>

- dítě, jehož tělesná hmotnost převyšuje 36 kg nebo tělesná výška převyšuje 150 cm, musí být za jízdy ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N3, které je vybaveno bezpečnostním pásem, připoutáno,
- pokud jsou na zadních sedadlech vozidla kategorie M1 a N1, které je vybaveno bezpečnostním pásem, přepravovány tři děti a nedostatek místa znemožňuje umístění třetí autosedačky, smí být na zadním sedadle přepravováno třetí dítě starší tří let a menší než 150 cm pouze tehdy, je-li za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem,
- ve vozidle kategorie M2 a M3, které je vybaveno bezpečnostním pásem, ho musí dítě starší tří let použít,
- v taxíku nemusí mít dítě v obci autosedačku, ale musí být za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem,
- dítě mladší 12 let nesmí být přepravováno na druhém sedadle motocyklu.

Statisticky vůbec nejbezpečnějším sedadlem ve vozidle je pravé zadní. Proto je vhodné umisťovat autosedačku právě na toto sedadlo. Posadit dítě tam má i jinou bezpečnostní výhodu. Při podélném parkování dítě vystupuje a nastupuje ve většině případů na chodník a nikoli do silnice, kde hrozí sražení projíždějícím autem. Podle Světové zdravotnické organizace umí správně namontované a používané zádržné systémy pro děti snížit riziko úmrtí až o sedmdesát procent. V případě nepoužití autosedačky nebo bezpečnostního pásu je při dopravní nehodě až sedmkrát větší riziko vážného poranění. Při poutání dětí v autě se doporučuje využívat velké dětské autosedačky, co nejdéle je to možné. Podsedáky, které používají větší děti, už tak dobře nechrání. Chybí u nich boční ochrana hlavy. Dítě si tak při nárazu může hlavu ošklivě poranit. Správně připoutané dítě znamená, že mezi dítě a pásy se vejdu jen konečky prstů. Úkolem sedačky totiž není jen ochrana při čelním nárazu, ale také fixování dítěte při převrácení vozidla. Při větší vůli dítě v případě nárazu z pásů vyklouzne. V zimních měsících je třeba dávat pozor ještě na jednu sice nenápadnou, ale v konečném důsledku velmi důležitou věc. Dítě se nesmí poutat do autosedačky v zimní bundě, přes niž nelze pásy dostatečně utáhnout. Rozdíl může činit i 10 až 15 centimetrů. Při nárazu dojde k takovému stlačení bundy, že dítě z pásů doslova vylétne.¹⁷ Tato zásada však neplatí jen pro děti, ale i pro dospělé.

¹⁷ Dětské bezpečí. Bezpečné cestování. *detskebezpeci.cz* [online]. © 2016 [cit. 2016-01-18]. Dostupné z: <http://detskebezpeci.cz/category/cestovani/>

Velmi tragické následky dopravních nehod bývají také u špatně připoutaného dítěte. Následky nárazu při špatném upoutání bývají často smrtelné. Stejně tak děti mohou ublížit i špatně nastavené bezpečnostní pásy. Nebezpečné jsou také předměty, které má dítě v kapse. Jsou-li v tu chvíli pod pásem, náraz zatlačí předmět do těla.¹⁸

Dalším a stále více oblíbeným způsobem přepravy dětí se stává přeprava na jízdním kole. Brát s sebou děti na výlet na kolo lze dnes v jakémkoli jejich věku. Tomu napomáhá fakt, že v současné době je na trhu dostupné nepřeberné množství různých předních a zadních cyklosedaček, přívěsných vozíků za kolo, tříkolek, kol s krabicí, dvojmístných vozíků a výjimkou nejsou ani nákladní kola. Velmi oblíbeným prostředkem se pro děti staly přípojné tyče a půlkola. I v těchto případech je však nutné dodržovat zákonem stanovená pravidla:¹⁹

- je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osobu mladší 7 let vézt osoba starší 15 let
- osoba starší 18 let může vézt v přívěsném vozíku určeném pro přepravu dětí nejvýše dvě děti mladší 10 let
- dítě na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu spojovací tyčí smí vézt osoba starší 18 let, nejvyšší přípustný věk dítěte není stanoven
- přívěsný vozík, ve kterém jsou přepravovány děti, musí být označen žlutým nebo oranžovým praporkem nebo štítkem o rozměru 300 x 300 mm vztyčeným ve výšce 1200 – 1600 mm nad úroveň vozovky

Při přepravě v dětské sedačce na jízdním kole je nezbytné použít sedačku, která chrání nohy i záda dítěte, s možností připoutání. Je také nutné zajistit ochranu hlavy dítěte cyklistickou přilbou, používat pestrých barev pro zvýšení viditelnosti. Každý by měl také pečlivě zvážit, po jakých komunikacích se na kole z hlediska bezpečnosti pohybovat.

¹⁸ Mafra, a.s. Děti jsou také účastníci silničního provozu. *Auto.idnes.cz* [online]. © 1999-2016 [cit. 2016-12-22]. Dostupné z: http://auto.idnes.cz/deti-jsou-take-ucastnici-silnicniho-provozu-ti-nejohrozenejsi-psd-automoto.aspx?c=A101115_182545_automoto_fdv

¹⁹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 98, s. 4570-4616*. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>

3.2.3 Dítě jako cyklista

Cyklista se účastní silničního provozu jako řidič nemotorového vozidla. Jeho základní povinností je řídit se pravidly silničního provozu, dopravními značkami a světelnými signály. Musí se plně věnovat řízení, sledovat dopravní situaci, k jízdě smí užít takové vozidlo, které splňuje stanovené technické podmínky. Na výzvu oprávněných osob je povinen podrobit se vyšetření ohledně případného požití alkoholu či jiné návykové látky. Povinnosti cyklistů upravuje § 57 a § 58 zákona o silničním provozu.

Cyklisté ke své jízdě užívají pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty či stezku pro cyklisty, pokud jsou zřízeny, jinak pravý okraj vozovky. Pokud neohrozí ani neomezí chodce, mohou jet po pravé krajnici. Cyklisté mohou jet v běžném provozu jen za sebou, nikdy ne dva a více vedle sebe. Snad každý se ale setkal s tím, že tato povinnost se většinou nedodržuje. Na stezce pro chodce a cyklisty nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce.

Cyklista, mladší 18 let, musí při jízdě používat ochrannou přilbu. Děti do 10 let mohou na silnici či místní a účelové komunikaci jezdit jen pod dohledem osoby starší 15 let, to však neplatí pro jízdu na chodníku, cyklostezce nebo v obytné a pěší zóně.²⁰

Za snížené viditelnosti musí cyklista použít bílé světlo vpředu a červené, plné či blikající, světlo vzadu. Pokud je silnice dostatečně osvětlena, může náhradou použít bílé blikající světlo. Cyklista se za jízdy musí držet řídicích, nohy musí mít na šlapadlech, nesmí se držet jiného vozidla, vést za jízdy jiné kolo, ruční vozík či psa nebo jiné zvíře a vozit takové předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly ostatní účastníky provozu.

Pro vztah řidičů k malým cyklistům platí to samé jako pro vztah k malým chodcům; a to, vidí-li řidič malého cyklistu, měl by automaticky dbát zvýšené opatrnosti. Na co by si měl řidič dávat pozor? Malý cyklista pořádně neovládá techniku své jízdy a činí mu potíže i samotné nasedání a sesedání z kola. Snaží se vždy jet po rovném povrchu a neočekávaně se vyhýbá všem nerovnostem, přičemž nevnímá případné ohrožení sebe či jiných. Při jízdě do kopce je pro něj náročné dodržovat rovnou stopu jízdy. Pro zajištění rovnováhy vykonává kývavé pohyby, čímž zabírá větší část vozovky. Často předjíždí a objíždí překážku s nedostatečným bočním odstupem.

²⁰ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 98, s. 4570-4616.* Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>

Optické a akustické podněty z okolního prostředí snadno odvádějí jeho pozornost od dění v provozu. Nedá se očekávat, že vždy a včas naznačí změnu směru své jízdy, neohlédne se, aby se přesvědčil, zda může bezpečně odbočit.²¹

²¹ VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova v rodině*. Praha: Fortuna, 2001. s. 5-6

4 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Vzdělávání dětí v oblasti bezpečnosti silničního provozu je nedílnou součástí základního vzdělávání, tedy povinné školní docházky a je považováno za nutnou součást výchovně-vzdělávacího procesu. Dopravní psychologové doporučují vysvětlovat některá základní pravidla i velmi malým dětem. U těch se osvědčuje vštěpovat jim pravidla silničního provozu zábavnou formou. Nacvik chování v reálném silničním provozu není zastupitelný jen přípravou doma, ve třídě či na dopravním hřišti. I sebekvalitněji pojatá dopravní výchova neumožní nacvičit řešení všech situací, které v reálném provozu vznikají. Mohou přijít složitější situace, které u dítěte vyvolají zmatek a úzkost právě ve chvíli, kdy je třeba jednat rychle, instinktivně, na základě zažitých zásad. Dítě se však rozhoduje dvakrát pomaleji než dospělý. To vše v souhrnu zhoršuje jeho schopnost správně si vybavit a aplikovat naučené znalosti. Výsledkem může být jeho zkratkovité jednání, zcela neadekvátní situaci. Navíc se nejednou stane, že se spolehne na pověru - zaříkávání nebo zkřížení prstů, které ho ochrání před nebezpečím, jež cítí. Řešení situace je pak plně v rukou dospělého. Malé děti jsou navíc špatně viditelné, ale i vidoucí. Jejich malá výška zhoršuje rozhled a nedostatek zkušeností způsobuje například špatný odhad vzdálenosti a rychlosti příjíždějícího vozidla.²² Zvláště tam, kde je hustý provoz nebo mnoho zaparkovaných automobilů, nemusí pak řidič malé dítě zpozorovat včas.

Doba, kdy se může dítě pustit do provozu bez obav rodičů, je různá. Velmi záleží na trase, po které se dítě pohybuje. I malá změna nacvičené trasy mu může v hlavě způsobit zmatek. Záleží také na tom, zda je denní světlo nebo tma. Po trase, kterou zná, potřebuje za dne dohled dospělého přibližně do sedmi let. Dobře zvládnout rušné ulice a víceproude komunikace dokáže bez dohledu dospělého asi do dvanácti let. Obecně lze tedy říct, že dítě je do jedenácti let, s ohledem na dopravní bezpečnost, nespolehlivé.²³

²² JOHNOVÁ, Jarmila a Petr ŠMÍD. *Bezpečné cesty do školy: projekt pro školy, děti a rodiče: metodická příručka*. Praha, 2008, s.11

²³ Bezpečně na silnicích, o.p.s. Děti to na silnicích zkrátka vidí jinak. *chranmenasedeti.cz* [online]. [cit. 2016-11-24]. Dostupné z: <http://www.chranmenasedeti.cz/news/view/36>

4.1 Dopravní výchova v MŠ

Děti předškolního věku nejsou většinou za běžných okolností schopny čelit samostatně nebezpečí v dopravním ruchu, a proto, dojde-li k úrazu u předškolního dítěte, je to zpravidla zaviněno nedostatkem péče o ně. Dopravní výchova od nejtělejšího věku je mimořádně důležitá nejen proto, aby se těmto situacím v silničním provozu předcházelo, ale také proto, že v mládí vytvořené návyky motivují činnost člověka zpravidla po celý život. Z pedagogického hlediska je dopravní výchova velmi náročná, neboť je třeba vstřípit do vědomí dítěte jednak přesné znalosti pravidel silničního provozu, jednak vědomé umění tyto pravidla respektovat. Děti si potřebují uvědomit, že bez jejich osobní kázně ztrácejí tato bezpečnostní opatření na své účinnosti. Dítě předškolního věku myslí a jedná podle zvláštnosti své psychiky a právě znalost těchto zvláštností podmiňuje účinek výchovného působení. Základní vlastností psychiky předškolního dítěte je to, že se učí hlavně činnostmi a jednáním. Proto jsou nezbytným doplněním dopravní výchovy hry a praktická cvičení na dopravních hřištích. Dopravní výchovu je nutno pojímat jako nácvik orientace v dopravních situacích, které se co nejvíce přibližují situacím reálným. Teoreticky by bylo nejlepší zapojit dítě do skutečné dopravní situace, ta však bývá náhodná a její vývoj není nikdy zcela pod naší kontrolou. Důležitými předpoklady pro dopravní výchovu u předškolního dítěte je jeho samostatnost, odvaha, respekt k pravidlům, pohotovost v reakci na pokyny dospělého apod.²⁴

Dopravní výchovu u předškolního dítěte můžeme chápat jako zkvalitňování a rozvoj orientace dítěte v jeho okolí. Orientace záleží v postižení situace, je spjata s činnostmi na nejrůznější úrovni. Jedinec se ke svému okolí vztahuje orientační činnostmi, např. obrací hlavu za zdrojem zvuku či světla nebo zrychluje chůzi při signalizování nebezpečí. Orientace je závislá na složitosti situace a na zkušenostech jedince. Pro dítě předškolního věku je typické, že jeho orientaci ovlivňují emoce, a to zejména v situacích, které jsou mimořádné. Může se jednat např. o troubení, ostrá světla, hlučící proud vozidel. Tyto podněty mohou u dítěte působit emotivně v negativním smyslu, mohou vyvolat ztrátu rovnováhy, nepředpokládané zpomalení reakce, opačné nebo chaotické chování.²⁵

Dalším důležitým požadavkem v dopravní výchově je výchova pozornosti, schopnosti předvídat a zhodnotit situaci. Dítě předškolního věku má pozornost

²⁴ VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 5-17

²⁵ VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 17

necvičenou, bezděčnou. Proto je třeba vést ho tak, aby si nevšímal jen těch věcí, které poutají pozornost na první pohled, ale i těch, které jsou důležité, přestože jsou nenápadné. Výchova pozornosti v tomto věku však neznamena verbální upozornění “Dávej pozor!”, ale především správnou volbu motivace a činnosti. S pozorováním souvisí vnímání. Dětské vnímání podléhá často v důsledku malé zkušenosti klamům. I odhad vzdálenosti je u dítěte mnohem nepřesnější než u dospělého. To způsobuje malá akomodace oka, což je proces, při kterém oko zaostřuje na různě vzdálené předměty,²⁶ a malá aktivní zkušenost z vlastního pohybu v prostoru. Zvláště je omezena schopnost symbolického zrakového vnímání, která se jako schopnost identifikovat zobrazované předměty rozvíjí až po třetím roce. V souvislosti s tím se vyskytují potíže hlavně v chápání dopravních značek. Ve vnímání prostoru je důležitá zkušenost i ve vztahu vnímání vlastního těla a jeho polohy v prostoru, což se ukazuje zejména při prostorové orientaci vpravo – vlevo, při které dochází k omylům u 50 % dětí předškolního věku.²⁷

Značnou důležitost mají pro dopravní výchovu vjemy sluchové, které umožňují orientaci v prostředí, varují před nebezpečím a signalizují důležité objekty. Ve zvukové škále je důležité naučit dítě významově rozlišovat alespoň část zvuků, které mají jednoznačný charakter, jako jsou např. výstražné zvuky a signály, zvuk blížících se dopravních prostředků, povely k motorické reakci apod. Schopnost určit a lokalizovat zvuk je závislá na výcviku, který se může provádět prostřednictvím her.²⁸

Stejně významné jako vjemy sluchové jsou vjemy zrakové, u nichž je třeba uvědomit si základní nedostatek dítěte, který je dán snížením výšky jeho očí o 40 – 80 cm a vrozeným sklonem k dalekozrakosti. Malá postava dítěte a necvičené oko dávají zcela jiný pohled na dopravní situaci, než jaký se naskýtá dospělému. Nezkušenost dítěte se projevuje i ve větší závislosti na osvětlení, kdy posun barevné škály za soumraku u dospělého pochopení barvy neovlivňuje, zatímco u dítěte může vyvolat zrakový klam.²⁹

V poslední řadě je třeba věnovat pozornost i rozvíjení paměti k zapamatování si pravidel a správných řešení typových dopravních situací a současně rozvíjet paměť logickou, která dovede spojovat předchozí zkušenosti se současnými. Stejně důležitá je i představivost ve smyslu předvídat vývoj dopravní situace v nejbližší okamžiku,

²⁶ Wikipedie. Akomodace. [wikipedia.org](https://cs.wikipedia.org/wiki/Akomodace) [online] [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Akomodace>

²⁷ VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 18-19

²⁸ VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 18-19

²⁹ VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 19

důležitém pro bezpečné rozhodování a řešení dopravní situace. Je třeba vést děti k tomu, aby si uměly představit důsledky svých rozhodnutí ve ztahu k sobě samému, ale i k ostatním účastníkům silničního provozu, tedy nejen, jak má správně přejít silnici, ale i důsledky nesprávného přecházení pro řidiče.³⁰

4.1.1 Obsah dopravní výchovy a pomůcky v MŠ v 80. a 90. letech

Metodiku dopravní výchovy pro děti v předškolním věku vydával BESIP. Dalším velkým vydavatelstvím byl národní podnik Komenium. Jednalo se o speciální vydavatelství pro školy. Působil zde tým lidí, který se zabýval tvorbou pomůcek pro předškolní děti např. omalovánky nebo stavebnice, které simulovaly dopravní situace, na které měly být děti připraveny. Pomůcky korespondovaly se vzdělávacím programem. Osnovy pro dopravní výchovu byly přesně dané a jednotné pro všechny mateřské školy, bez rozdílů. Co všechno se muselo s dětmi probrat, bylo dané zákonem. Výuka dopravní výchovy probíhala po celý rok. V ročním plánu mateřské školy byla dopravní výchova jako samostatný oddíl, který byl rozčleněn do několika dalších kapitol. Na to, jak učit děti dopravní výchovu, byli učitelé připravováni na pedagogických školách, na kterých byla metodika dopravní výchovy jako samostatný obor, stejně tak jako např. hudební výchova.³¹

Obsah dopravní výchovy:

- 1) naučit děti základní pravidla správného chování chodců – znát zásady dopravního provozu a ochrany vlastní bezpečnosti, respektovat pokyny doprovázející plnoleté osoby a policisty, nepřecházet bez doprovodu dospělého, seznamovat se s označením přechodů pro chodce, bezpečných míst pro přecházení křižovatky, naučit se význam světelných signálů, odlišovat pokyny policisty, poznávat různé dopravní prostředky, hrát si jen na místech vyhrazených ke hře, mimo dopravní provoz,³²
- 2) praktické cvičení – soustavné pozorování dopravního provozu a opakovaný výklad zásad silničního provozu, získané znalosti prohlubovat formou

³⁰ VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 19-20

³¹ Rozhovor s paní Jitkou Jelínkovou, učitelkou v mateřské škole v letech 1970-2015, ze dne 6. 1. 2017

³² VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 25

pohybových a didaktických her, bezpečně si osvojit znalost barev, rozlišovat pravou a levou stranu, sluchová cvičení (rozlišovat dopravní prostředky podle zvuku), navyknout děti, aby chodily po pravé straně chodníku nebo po levé krajnici, orientovat se v okolí mateřské školy a v místě bydliště, poznávat nejbezpečnější trasy z bydliště do mateřské školy,³³

- 3) znalost základních dopravních značek a znát jejich význam – svislé dopravní značky (Železniční přejezd se závorami, Železniční přejezd bez závor, Zákaz vjezdu všech vozidel – v obou směrech, Zákaz vstupu chodců, Stezka pro chodce, Stezka pro cyklisty, Přejech pro chodce, Podchod nebo nadchod), vodorovné dopravní značky (přejech pro chodce),³⁴

Příklady z metodiky:³⁵

- 1) hry – např. hra s barevnými korálky (naučit se rozeznávat stejné barvy), na auta v křižovatce (procvičit rychlou reakci na zelenou a červenou barvu), hra na pesky a kočičky (procvičování rychlé reakce na smluvený viděný signál), hry na procvičování zvuku (rozeznávat hlasy, směr zvuku, různé zvuky),
- 2) literární a hudební přílohy – např. vyprávění, písničky, říkanky, vystřihovánky s povídkou, obrázkové hádanky, písničky a hudební doprovody k pohybovým hrám,
- 3) pomůcky – např. korálky, kroužky, stužky, figurky, karty, šátky, židličky, lavičky, bubínek, píšťalka, dopravní aplikace na magnetických tabulích, diapozitivy, filmy, pohádky.

4.1.2 Obsah dopravní výchovy a pomůcky v MŠ v současnosti

Stejně jako v předešlých letech, tak i dnes si pedagogové kladou otázky, jak naučit děti správnému a bezpečnému chování, jak docílit toho, aby si dokázaly poradit v každé krizové situaci. V současné době na to nejsou ze škol připraveni, školení pro pedagogy jsou zpoplatněná a záleží na tom, zda mateřská škola má nebo nemá finanční prostředky učitele na školení vyslat, nebo je-li učitel ochoten si takové školení zaplatit sám. Jednou z organizací pro další vzdělávání učitelů je Národní institut pro další

³³ VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 26

³⁴ VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 26

³⁵ VOSKOVÁ, Lenka. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. 6. vyd. Praha: SPN, 1988, s. 33-79

vzdělávání (dále jen NIDV), což je organizace s celostátní působností.³⁶ Je také důležité, aby ke své práci mohli používat kvalitní výukové materiály, které jsou přehledné, odborně zpracované, ale zároveň snadno pochopitelné i pro ty nejmenší. V roce 2005 vznikla asociace Záchraný kruh, která se věnuje vývoji a realizaci projektů, významně pomáhajících pedagogům ve vzdělávání jejich žáků. Projekty této asociace mají záštitu Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy i Senátu Parlamentu ČR. Jako první projekt asociace vznikl Internetový bezpečnostní portál, který aktivně využívá zhruba 3 500 škol z celé České republiky, ale i ze zahraničí. Obsahuje všechny výukové materiály, které kdy asociace vytvořila, a jsou volně k užití, spuštění či stažení. Jsou zde k nalezení multimediální učebnice, pracovní listy, metodiky, testovací systém, podklady pro projektové vyučování nebo rozsáhlá databáze obrázků pro vlastní tvůrčí činnost. V současné době je v nabídce čtrnáct titulů multimediálních učebnic. Programy jsou dabované známými osobnostmi, svůj hlas propůjčil např. Kryštof Hádek, Ivana Andrlová, sourozenci Gondíkoví nebo Martin Dejdar. Učebnice jsou členěny dle použití na I. a II. stupeň základních škol, použity ale mohou být i v mateřských školách. Zpracovaná témata obsahují např. výuku první pomoci, problematiku požárů, povodní, havárií, ale i programy pro dopravní výchovu. K prověření znalostí žáků vytvořila asociace rozsáhlý testovací systém, který obsahuje databázi více než 1 000 otázek ze všech zpracovaných oblastí. Test lze vyplňovat online nebo jej lze vytisknout, a to buď s ilustračními obrázky či bez nich. Vygenerovat lze i správné řešení. Pro nejmenší je připravena ucelená řada deskových her a alternativou k nim je interaktivní program “Malý záchranář”.³⁷

Jak v rozhovoru pro účely této bakalářské práce uvedla paní Jitka Jelínková, dlouholetá učitelka mateřské školy, samostatná metodika dopravní výchovy v současné době neexistuje. Co děti učit, určuje Rámcový vzdělávací program základního vzdělávání (dále jen RVP ZV), vydaný Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy (dále jen MŠMT), a je na učitelích, kdy a jakým způsobem látku dětem podají. Dopravní výchova tak může probíhat na každé mateřské škole na různé úrovni. S nástupem počítačových technologií je k výuce rovněž potřeba jisté počítačové gramotnosti učitelů, a i to bývá mnohdy problém. Co děti předškolního věku velmi baví, jsou počítačové aplikace na interaktivních tabulích. Programy pro interaktivní tabule lze stáhnout na internetových stránkách, jako je např. www.poissonrouge.com. Ikdyž tyto

³⁶ Rozhovor s paní Jitkou Jelínkovou, učitelkou v mateřské škole v letech 1970-2015, ze dne 6. 1. 2017

³⁷ KRAJSOVÁ, Veronika a Lukáš HUTTA. Zdraví a bezpečí našich dětí. *Speciál pro MŠ: příloha časopisu Řízení školy*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika(firma), 2014, 2014(3).

stránky neobsahují vysloveně program pro dopravní výchovu, je možné v tomto směru využít programy na barvy, auta, bezpečnost. Programy jsou však zpoplatněné. V čem spatřuje Jelínková obrovskou výhodu současnosti proti letem minulým, je spolupráce při dopravní výchově s koordinátorem obce, který dokáže zajistit pro děti celodenní program se složkami Integrovaného záchranného systému, kde si děti mohou samy vyzkoušet spoustu modelových situací. Dopravní výchova, a nejen ta, zde probíhá formou prožitku. Ve stručnosti řečeno, dnes mají děti při výuce více zážitků a méně teorie.³⁸

Mateřské školy mohou spolupracovat i s Policií ČR. Jak uvedl por. Ondřej Penc, koordinátor prevence z oddělení tisku a prevence Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy (dále jen KŘPHMP), mají pro děti z mateřských škol připraveny k dopravní výchově interaktivní programy ve formě her, při kterých se učí poznávat dopravní značky, jak přecházet přes silnici apod. Vzhledem k tomu, že u malých dětí je poměrně složité udržet jejich pozornost, programy jsou určeny pouze předškolním dětem a trvají zhruba 20 až 30 minut.³⁹

4.2 Dopravní výchova na ZŠ

Vzhledem ke stále složitějšímu dopravnímu prostředí, přibývání nehodovosti, při které vzniká stále více ublížení na zdraví a smrtelných úrazů, zvláště z řad dětí a mládeže, je potřeba zintenzivnění dopravní výchovy zejména na základních školách.⁴⁰ Dopravní výchova se na základní škole nevyučuje jako samostatný předmět, ale žáci si ji osvojují v jednotlivých tématech u vybraných vyučovacích předmětů prostřednictvím přímých mezipředmětových vztahů. Toto učivo nelze vypustit. Výsledkem má být samostatný a bezpečný pohyb dítěte v silničním provozu jako chodce a cyklisty. K tomu se zařazují i další formy a metody práce, které vedou k osvojování poznatků z praktických dovedností, k jejichž procvičování a prohlubování se využívají především dopravní hřiště, cvičení v přírodě, tematické vycházky, lyžařské výcvikové pobyty a školy v přírodě, různé krzy a besedy s příslušníky dopravní policie, strážníky městské

³⁸ Rozhovor s paní Jitkou Jelínkovou, učitelkou v mateřské škole v letech 1970-2015, ze dne 6. 1. 2017

³⁹ Rozhovor s panem Ondřejem Pencem, koordinátorem prevence PČR, KŘPHMP, ze dne 2. 3. 2017

⁴⁰ NETESAL, Miloslav a Josef VOTRUBA. *Metodický list pro dopravní výchovu na základních školách*. Praha: Fortuna, 1992, s. 7

policie a s dalšími odborníky z oblasti dopravy. Dopravní výchova se spojuje v různých souvislostech i se zájmovou činností žáků, kterou škola organizuje.⁴¹

Základním cílem dopravní výchovy na základních školách je:⁴²

- pochopení funkce dopravy jako řízeného systému, který je vymezen zákonem,
- formování mravního vědomí a jednání žáka ve smyslu dopravního vědomí, morální a právní odpovědnosti jak k ostatním účastníkům silničního provozu, tak k sobě samému,
- pochopení dynamiky silničního provozu a základních principů taktiky pohybu v něm,
- osvojení si zásad účelného a bezpečného chování a jednání účastníků v hromadné dopravě,
- osvojení si zásad účelného a bezpečného chování a jednání účastníků silničního provozu (chodce, cyklisty, řidiče motorových vozidel) a jeho právního základu, včetně místa dítěte v něm,
- zvládnutí techniky chůze a jízdy na jízdním kole v simulovaných podmínkách na dopravním hřišti i v běžném silničním provozu,
- pochopení příčin nesprávného chování a jednání účastníků silničního provozu a jejich morální, materiální a právní důsledky,
- pochopení příčin vzniku dopravních nehod a jejich základní prevence,
- seznámení se s technickými zařízeními silničního provozu a používání těch, která slouží chodcům a cyklistům,
- pochopení významu údržby technického stavu vozidel, aby se mohly účastnit silničního provozu, a praktické ovládání údržby jízdního kola,
- pochopení významu dopravy a jejího dalšího rozvoje v souvislosti s ochranou a tvorbou životního prostředí,
- osvojení si znalostí a dovedností při poskytování první pomoci,
- pochopení významu řízení provozu a funkce služby dopravní policie v silničním provozu,
- pochopení významu zájmových organizací souvisejících s dopravou,
- aktivní účast v dopravních soutěžích organizovaných školou i mimo ni.

⁴¹ NETESAL, Miloslav a Josef VOTRUBA. *Metodický list pro dopravní výchovu na základních školách*. Praha: Fortuna, 1992, s. 9

⁴² NETESAL, Miloslav a Josef VOTRUBA. *Metodický list pro dopravní výchovu na základních školách*. Praha: Fortuna, 1992, s. 8-9

4.2.1 Obsah dopravní výchovy a pomůcky na ZŠ v 80. a 90. letech

Dopravní výchova na základních školách byla zařazena do vyučovacích předmětů, jakými byla prvouka, vlastivěda, tělesná výchova, občanská výchova, český jazyk a literatura, fyzika, přírodopis, zeměpis, pracovní vyučování a částečně i do ostatních vyučovacích předmětů. Pro dopravní výchovu bylo vytvořeno mnoho pomůcek. Část z nich byla součástí dodávek z n.p. Komenium, některé byly vydány BESIPem nebo Českou pojišťovnou. Mezi nejpočetnější a z hlediska učitelů nejpoužívanější patřily soubory diapositivů s dopravními značkami pro chodce a cyklisty, diafilmy (Poprvé na jízdním kole, Cyklista na křižovatce, Bezpečně do školy, bezpečně domů), obrazy a soubory obrazů (Dopravní značky, Dopravní značky v situacích, Stavebnice jízdního kola, Poznej jízdní kolo, Jízdní kolo, Malý motocykl, Motor dvoutaktní a čtártaktní, Průřez motoru motocyklu, Dopravní hry), trojrozměrné pomůcky (model dvoudobého motoru, model čtyřdobého motoru, školní cvičná křižovatka, vybavení pro školní přenosná dopravní hřiště, jízdní kolo, sady klíčů pro montáž a demontáž jízdního kola). V 90. letech patřila k nejpoužívanějším publikacím pro učitele a žáky učebnice Dopravní výchova I. – Chodec a Dopravní výchova II. - Cyklista od Josefa Votruby, Pravidla silničního provozu pro chodce a pro cyklisty v testech, rovněž od Josefa Votruby.⁴³

Cílem dopravní výchovy na 1. stupni základní školy bylo naučit žáka.⁴⁴

- prakticky uplatňovat obecné zásady bezpečného chování i jednání účastníka silničního provozu jako chodce a cyklisty,
- uvědomovat si vlastní postavení v silničním provozu a uplatňovat v praxi základní principy taktiky pohybu v něm,
- samostatně používat prostředky hromadné dopravy a dodržovat základní pravidla pro jejich používání,
- znát obecné příčiny nesprávného chování a jednání chodců, zvláště dětí, ale i řidičů, a snažit se aktivně předcházet jejich důsledkům,
- uvědomovat si odpovědnost za vlastní chování v silničním provozu,
- chápat význam dobrého technického stavu jízdního kola, tříkolky, koloběžky, a jejich udržování,

⁴³ NETESAL, Miloslav a Josef VOTRUBA. *Metodický list pro dopravní výchovu na základních školách*. Praha: Fortuna, 1992, s. 28-29

⁴⁴ NETESAL, Miloslav a Josef VOTRUBA. *Metodický list pro dopravní výchovu na základních školách*. Praha: Fortuna, 1992, s. 10

- uvědomovat si odlišné možnosti jízdy a zastavení vozidla na suché, mokré, zledovatělé nebo zasněžené vozovce,
- chovat se uvědoměle, ukázněně a ohleduplně k ostatním účastníkům silničního provozu,
- umět přivolat pomoc při dopravní nehodě a znát zásady poskytování první pomoci v podmínkách, které odpovídají jeho schopnostem a možnostem,
- uvědomovat si význam řízení provozu včetně činnosti dopravní policie a plně je respektovat.

Cílem dopravní výchovy na 2. stupni základní školy bylo naučit žáka:⁴⁵

- chápat dodržování zásad bezpečného chování a jednání účastníků silničního provozu jako svoji základní povinnost a uplatňovat tyto zásady v souvislostech s morální a právní odpovědností,
- uvědomovat si a v praxi dodržovat základní pravidla pohybu chodce a cyklisty a v tomto smyslu působit i na své okolí,
- znát příčiny i důsledky nesprávného chování chodců a řidičů a snažit se jim předcházet,
- uvědomovat si odpovědnost za vlastní chování v silničním provozu,
- samostatně a uvědoměle pomáhat ostatním účastníkům v silničním provozu, chovat se k nim ohleduplně,
- umět přivolat pomoc při dopravní nehodě a znát zásady poskytování první pomoci odpovídající jeho schopnostem a možnostem,
- znát a prakticky ovládat zásady údržby jízdního kola,
- znát negativní vlivy dopravy na životní prostředí,
- respektovat řízení provozu dopravními značkami, světelnými signály nebo jinými zařízeními a pokyny dopravního policisty a uvědomovat si jejich význam.

Po roce 1989 dopravní výchova na ZŠ v podstatě usnula. Předrevoluční systém upadl v nemilost a nebylo nic, co by ho nahradilo. Někteří učitelé se jí přesto věnovali dál, ale bez centrální podpory. Dopravní výchova tak na řadě škol scházela. Novou

⁴⁵ NETESAL, Miloslav a Josef VOTRUBA. *Metodický list pro dopravní výchovu na základních školách*. Praha: Fortuna, 1992, s. 10-11

cestu jak dopravní výchovu do škol vrátit řešilo ministerstvo školství, vnitra a dopravy. Posílení se dopravní výchova dočkala v roce 2013 v rámci inovovaného RVP ZV.⁴⁶

4.2.2 Obsah dopravní výchovy a pomůcky na ZŠ v současnosti

Ke slabinám dopravní výchovy v současnosti patří to, že učitelé nemají dostatek informací z této oblasti. Na pedagogických fakultách se dopravní výchova nevyučuje a mnozí učitelé ani nevládní řidičský průkaz. Je pak těžké vyučovat dopravní výchovu, když je zařazena do předmětu, na který má učitel neřidič a probaci. Pod garancí NIDV existuje projekt Dopravní abeceda. Jedná se o vzdělávací program určený nejen pro pedagogy, pedagogické pracovníky, žáky škol, ale také pro rodiče a širokou veřejnost. Základním posláním programu je zvýšení bezpečnosti a ohleduplnosti v silničním provozu. To vše zábavnou formou. Obsahem programu pro pedagogy je ukázat jim, jakým způsobem mají uchopit téma dopravní výchovy a naučit je s ním pracovat a jakými metodami zařadit dopravní výchovu do výuky v souvislosti s ostatními předměty. Program pomáhá naplnit obsah, cíle a výstupy dopravní výchovy na základních školách, tak, jak jsou nastaveny v RVP ZV.⁴⁷

Při výuce dopravní výchovy se nejvíce osvědčují zážitkové lekce. Přednášku vyslechnou některé děti více, jiné méně, ale co si prožijí, byť při nahrané scéně, jim v paměti uvízne. I když je situace jen modelová, chápou ji děti jako skutečnou. Nemusí se ale jednat pouze o scénky, stejně zapamatovatelné jsou i vyprávěné příběhy ze života, průzkumy zde hovoří až o 90 % zapamatovatelnosti.⁴⁸

Stále více škol spolupracuje při výuce dopravní výchovy s Policií ČR nebo Městskou policií. Jak uvedl por. Ondřej Penc, koordinátor prevence z oddělení tisku a prevence KŘHMP, tato spolupráce zaznamenala obrovský vzestup v roce 2013, kdy byla dopravní výchova nastavena v RVP ZV. Prevencí v dopravě se zabývá Policie ČR, Městská policie a BESIP, kteří poskytují preventivní programy zdarma. Existuje ale i spousta nestátních neziskových organizací, které však mají své služby zpoplatněné. Školy je hradí zpravidla z poskytovaných grantů. Lidé z těchto neziskových organizací

⁴⁶ BUDSKÝ, Roman. Dítě nemusí být dopravní obětí: význam dopravní výchovy v RVP posiluje. *Učitelé noviny: týdeník pro učitele a přátele školy*. Praha: Fortuna, 2013, 116(27), 18-19.

⁴⁷ Created by Crewer, Dopravní abeceda. *studiolines.cz* [online]. © 2017 [cit. 2017-01-20]. Dostupné z: <http://www.studiolines.cz/dopravni-abeceda>

⁴⁸ ŠTEFFLOVÁ, Jaroslava. V dopravní výchově jde o životy: mají učitelé dostatek podmínek pro její výuku? *Učitelé noviny: týdeník pro učitele a přátele školy*. Praha: Josef Král 1883-, 2015, 118(14), 20-21.

musí mít k výuce dopravní výchovy patřičné vzdělání a také oprávnění. KŘPHMP organizuje pro školy na území hlavního města Prahy několik projektů, které jsou uvedeny na stránkách Policie ČR. O těchto programech by se měly školy dovědět prostřednictvím svého metodika prevence. Jako příklad by zde mohl být uveden projekt “Smajlík”, který je u dětí velmi oblíbený. Cílem projektu je učit děti v teoretické i praktické rovině. Do projektu se přihlásí několik škol a v těch probíhá první fáze, kdy děti v rámci testu prokazují své znalosti o bezpečném pohybu v dopravě. Nejlepší z nich se pak s policisty účastní v blízkém okolí školy silniční kontroly, na které předávají řidičům tzv. “smajlíky” za správné chování nebo tzv. “mračouny”, pro ty, kteří se v okolí školy nechovají ohleduplně. Tato akce motivuje ke správnému chování jak samotné děti, tak i řidiče. S Dopravním podnikem hlavního města Prahy (dále jen DP) realizují také velmi úspěšný projekt “Není cesty zpět”. DP poskytne vůz tramvaje, do kterého se umístí fotografie z dopravních nehod. Děti si zde mohou samy vyzkoušet z místa řidiče tramvaje, v kterých místech před tramvají jsou coby chodci pro řidiče tramvaje viditelné. Učí se, jak je tramvaj těžká a jakou vzdálenost potřebuje k tomu, aby s ní mohl řidič bezpečně zastavit.⁴⁹

Některé projekty jsou celorepublikové, jako např. projekt “Vidíme se” zaměřený na viditelnost nejzranitelnějších účastníků silničního provozu – chodce a cyklisty - nebo projekt “Zebra se za tebe nerozhledne”, který je zaměřený na bezpečný pohyb chodců v silničním provozu, a jehož cílovou skupinou jsou především malí školáci.⁵⁰ V rámci tohoto projektu proběhla od 1. 10. 2016 do 15. 1. 2017 soutěž “Jak se učíme dopravní výchovu u nás”, které se mohly zúčastnit všechny organizované školní kolektivy mateřských a základních škol, organizované spolky dětí vedené domy dětí a mládeže, které realizují formou výuky nebo volnočasových aktivit dopravní výchovu. Soutěžilo se v nejlépe zpracovaném a prezentovaném výukovém a výchovném programu či projektu, který je již v rámci výuky či vzdělávání fungující, a který se věnuje vzdělávání dětí v oblasti dopravní výchovy.⁵¹ Cílem soutěže je vytvořit příklady z dobré praxe.

Velmi hezký, kreslený interaktivní program k výuce dopravní výchovy lze nalézt také na stránkách Škoda - auto Škoda (www.skodahrou.cz).

V Karlových Varech mají “městečko záchranářů”. Toto městečko je unikátní v celé střední Evropě. Školáci se zde učí, jak předcházet nebezpečí nebo jak se

⁴⁹ Rozhovor s panem Ondřejem Pencem, koordinátorem prevence PČR, KŘPHMP, ze dne 2. 3. 2017

⁵⁰ Policie ČR, Projekty prevence kriminality a BESIP. [policie.cz](http://www.policie.cz) [online]. © 2017 [cit. 2017-03-02]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/projekty-pk-projekty-prevence-kriminality.aspx>

⁵¹ Policie ČR, Jak se učíme dopravní výchovu u nás. [policie.cz](http://www.policie.cz) [online]. © 2017 [cit. 2017-03-02]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/jak-se-ucime-dopravni-vychovu-u-nas.aspx>

zachovat, když nastane krizová situace. Mohou si zde zábavnou formou vyzkoušet řešení nebezpečných situací. Je zde velké dopravní hřiště, základny policie, hasičů i záchrany. Připravují se zde programy pro děti všech věkových kategorií.⁵²

Oddělení BESIP má na svých webových stránkách rovněž přehledně zpracované téma dopravní výchovy, kde je možné nalézt odkazy na to, jak dopravní výchovu učit a jsou zde zdarma ke stažení učebnice a pomůcky.

Mohlo by se zdát, že děti ve větších městech mají blíž ke kvalitní výuce dopravní výchovy. Jak ale uvedl v rozhovoru por. Onřej Penc, i mezi školáky v Praze jsou propastné rozdíly. Hodně záleží na zřizovateli školy, na vedení školy i aktivitě samotných učitelů. Jsou učitelé, kteří chtějí učit dopravní výchovu kvalitně, a jsou učitelé, kteří pouze splní danou povinnost tím, že dětem něco odříkají. Vše je o lidech a je jedno, zda je to v Praze nebo v malém městě.⁵³

⁵² TN.CZ, zprávy. Svět záchranářů. *tn.nova.cz* [online]. © CET 21 spol. s r.o. [cit. 2017-03-02]. Dostupné z: <http://tn.nova.cz/clanek/karlovy-vary-maji-unikatni-zachranarske-mestecko.html>

⁵³ Rozhovor s panem Ondřejem Pencem, koordinátorem prevence PČR, KŘPHMP, ze dne 2. 3. 2017

5 PRAKTICKÁ ČÁST

Výzkum v praktické části bakalářské práce byl zaměřen na respondenty z řad ředitelů a ředitelky MŠ a ZŠ a na pedagogy vyučující dopravní výchovu na ZŠ, a to jak ve velkých městech, tak i v menších obcích.

5.1 Metody, cíle výzkumu a stanovení hypotéz

Pro výzkum v praktické části bakalářské práce byla zvolena metoda kvantitativního výzkumu a jí odpovídající způsob sběru informací, který byl proveden pomocí anonymního dotazníku. K dosažení cílů bakalářské práce byly vytvořeny dva dotazníky. Jeden byl určen pro ředitele či ředitelky MŠ a ZŠ a druhý pro pedagogy vyučující dopravní výchovu na ZŠ. Oba dotazníky obsahovaly jednoznačně formulované, uzavřené otázky.

Cílem výzkumu bylo zjistit, jak probíhá v současnosti dopravní výchova v MŠ a ZŠ a nakolik jsou k výuce dopravní výchovy vybaveni pedagogové na ZŠ. Současně provést komparaci výuky dopravní výchovy ve velkých městech a v menších obcích a navrhnout taková opatření, aby systém vzdělávání dětí v oblasti dopravní bezpečnosti, adekvátně reagoval na potřeby dětí pohybovat se bezpečně ve stále rostoucím automobilovém provozu.

Otázky do dotazníků byly vytvořeny na základě tří hypotéz, které vycházejí z teoretické části bakalářské práce.

Hypotéza č. 1

Předpokládám, že MŠ a ZŠ ve větších městech spolupracují při výuce dopravní výchovy s Policií ČR nebo Městskou policií častěji než menších obcích.

Hypotéza č. 2

Předpokládám, že učitelé dopravní výchovy na ZŠ mají dostatečné prostředky k výuce dopravní výchovy.

Hypotéza č. 3

Předpokládám, že učitelé dopravní výchovy na ZŠ mají dostatek znalostí a zkušeností, které mohou aplikovat do výuky dopravní výchovy.

5.2 Charakteristika výzkumného souboru

Pro výzkum byli osloveni a požádáni o spolupráci ředitelé či ředitelky z 35 MŠ a 35 ZŠ ze statutárních měst a ředitelé či ředitelky z 35 MŠ a 35 ZŠ v menších obcích, kdy bylo stanoveno, že menší obec pro účely tohoto výzkumu bude obec s počtem obyvatel od 6 000 do 10 000. Statutárním městem je město, jehož území se člení na samosprávné části, označované jako městské obvody nebo městské části a pro účely tohoto výzkumu byly zvoleny čtyři největší statutární města v České republice (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň). Dále byli osloveni učitelé a učitelky vyučující dopravní výchovu z 35 ZŠ ze statutárních měst a 35 ZŠ v menších obcích. Výběr škol v menších obcích proběhl tak, aby jimi byly zastoupeny všechny kraje v České republice. Dotazníkové šetření bylo provedeno elektronickou formou a proběhlo v prosinci roku 2016. Návratnost dotazníků však byla pouze 20 %. Jak bylo zjištěno z některých odpovědí, dotazníků na školy chodí velké množství a učitelé nemají čas na všechny odpovídat. Dalším důvodem mohl být také faktor nevhodně zvoleného předvánočního období. Vzhledem k tomu, že bylo záměrem uvést v bakalářské práci informace co nejobjektivnější, takto formulovaná žádost byla zaslána na MŠ a ZŠ, které dotazník neposlaly zpět, ještě jednou v lednu roku 2017. Výsledek je znázorněn v následující tabulce.

Tab. 2: Přehled rozeslaných a vrácených dotazníků

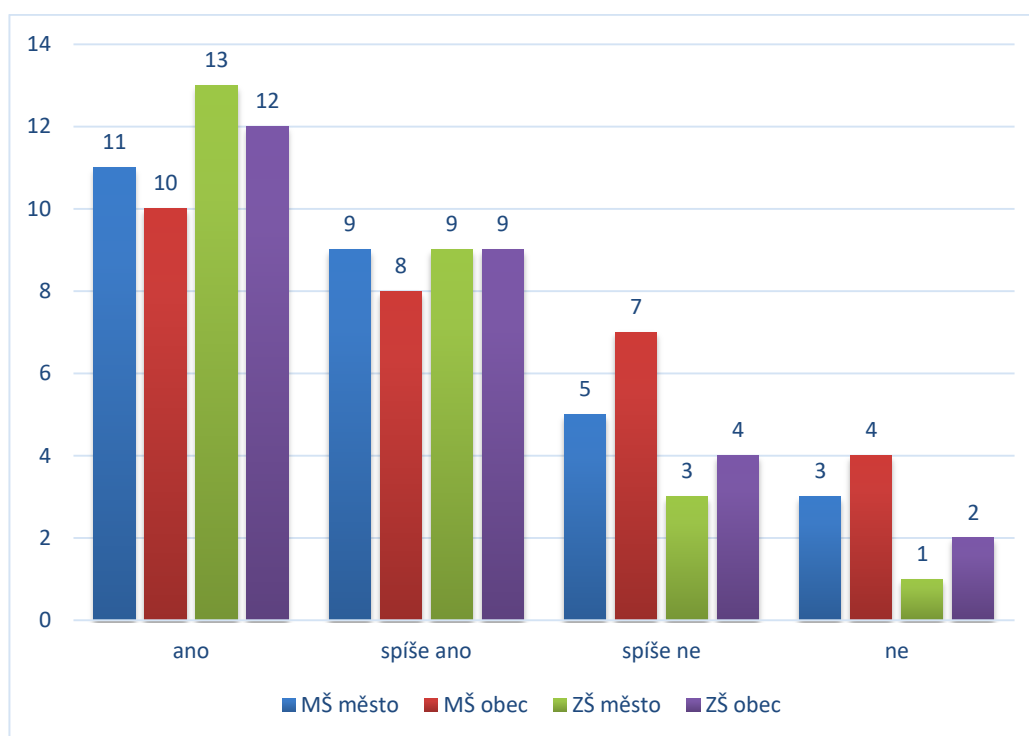
	MŠ statutární město	MŠ obec	ZŠ statutární město	ZŠ obec
osloveno	35	35	35	35
odpovědělo	28	29	26	27

Zdroj: vlastní zpracování

5.3 Prezentace výsledků výzkumu

První čtyři otázky byly položeny ředitelům a ředitelkám MŠ a ZŠ ze statutárních měst a malých obcí, dalších osm otázek bylo položeno učitelům a učitelkám ze ZŠ ve statutárních městech a malých obcích.

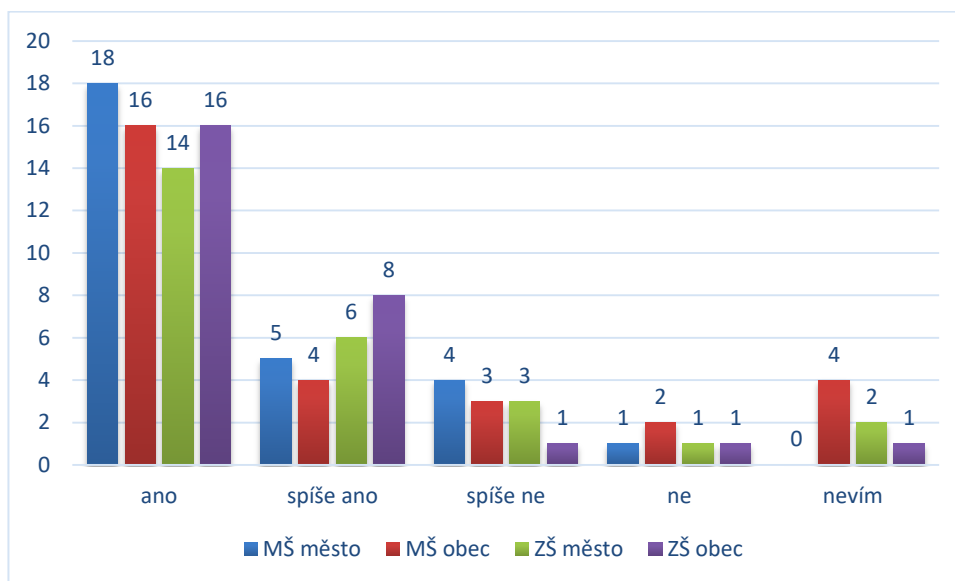
Graf 1: Spolupracujete při výuce dopravní výchovy s Policií ČR nebo Městskou policií?



Zdroj: vlastní zpracování

S Policií ČR nebo Městskou policií spolupracuje při dopravní výchově 11 z dotazovaných MŠ a 13 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, 10 z dotazovaných MŠ a 12 z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Spíše spolupracuje 9 z dotazovaných MŠ a 9 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, 8 z dotazovaných MŠ a 9 z dotazovaných ZŠ v menších obcích. Spíše nespolupracuje 5 z dotazovaných MŠ a 3 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, 7 z dotazovaných MŠ a 4 z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Nespolupracují 3 z dotazovaných MŠ a 1 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, 4 z dotazovaných MŠ a 2 z dotazovaných ZŠ v menších obcích.

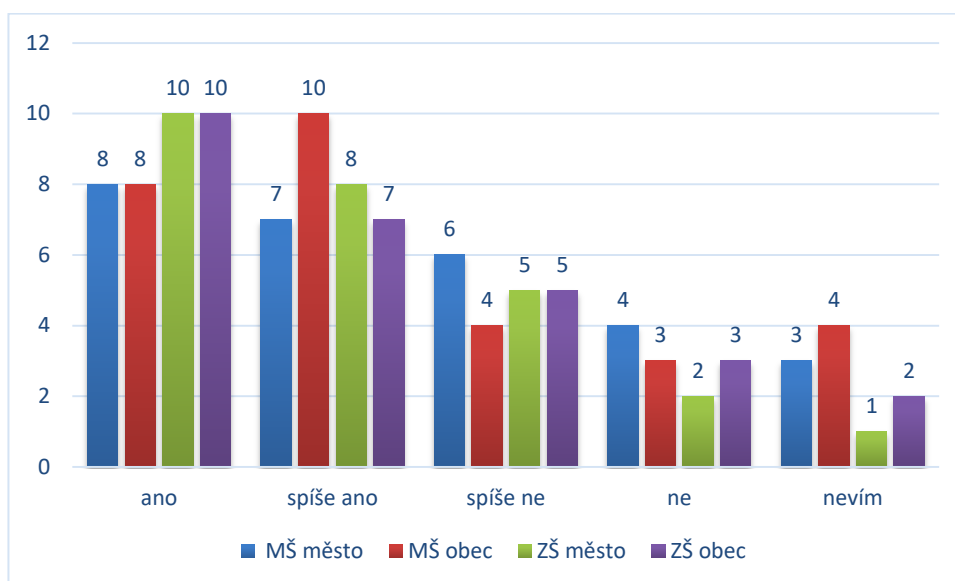
Graf 2: Uvažujete o spolupráci s PČR nebo Městskou policií do budoucna?



Zdroj: vlastní zpracování

O této spolupráci uvažuje do budoucna 18 z dotazovaných MŠ a 14 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, 16 z dotazovaných MŠ a 16 z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Spíše o spolupráci uvažuje 5 z dotazovaných MŠ a 6 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, 4 z dotazovaných MŠ a 8 z dotazovaných ZŠ z menších obcí. O spolupráci spíše neuvažují 4 z dotazovaných MŠ a 3 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, 3 z dotazovaných MŠ a 1 z dotazovaných ZŠ z menších obcí. O tuto spolupráci nemá zájem 1 z dotazovaných MŠ a 1 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, 2 z dotazovaných MŠ a 1 z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Pouze 2 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 4 z dotazovaných MŠ společně s jednou z dotazovaných ZŠ z menších obcí odpovědělo nevím.

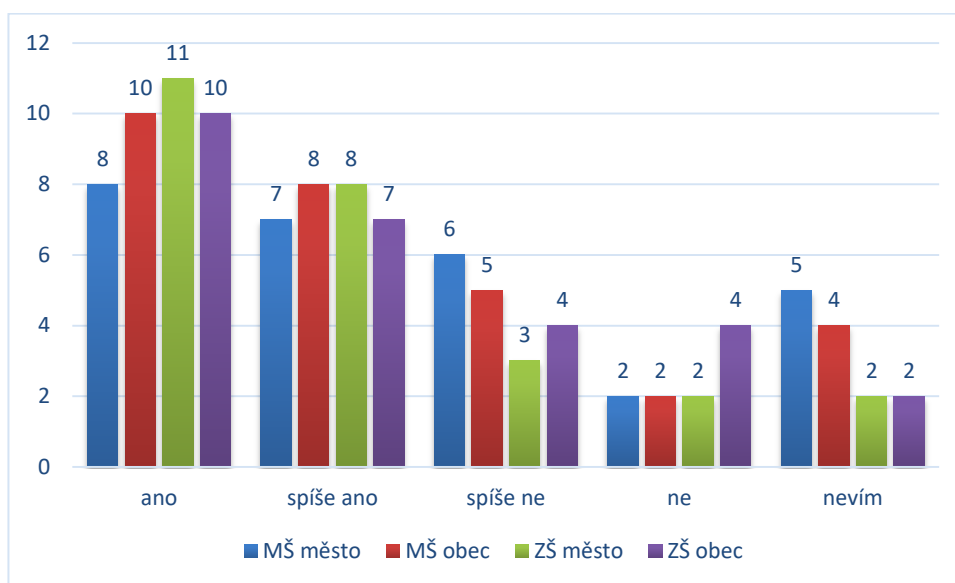
Graf 3: Můžete ohodnotit tuto spolupráci kladně?



Zdroj: vlastní zpracování

Kladně hodnotí tuto spolupráci 8 z dotazovaných MŠ a 10 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, 8 z dotazovaných MŠ a 10 z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Spíše kladně hodnotí spolupráci 7 z dotazovaných MŠ a 8 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, 10 z dotazovaných MŠ a 7 z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Ohodnotit spolupráci kladně spíše nemůže 6 z dotazovaných MŠ a 5 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, 4 z dotazovaných MŠ a 5 z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Spolupráci kladně nehodnotí 3 z dotazovaných MŠ a 2 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, 3 z dotazovaných MŠ a 3 z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Pouze 3 z dotazovaných MŠ a 1 z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 4 z dotazovaných MŠ společně se dvěma z dotazovaných ZŠ z menších obcí odpovědělo nevím.

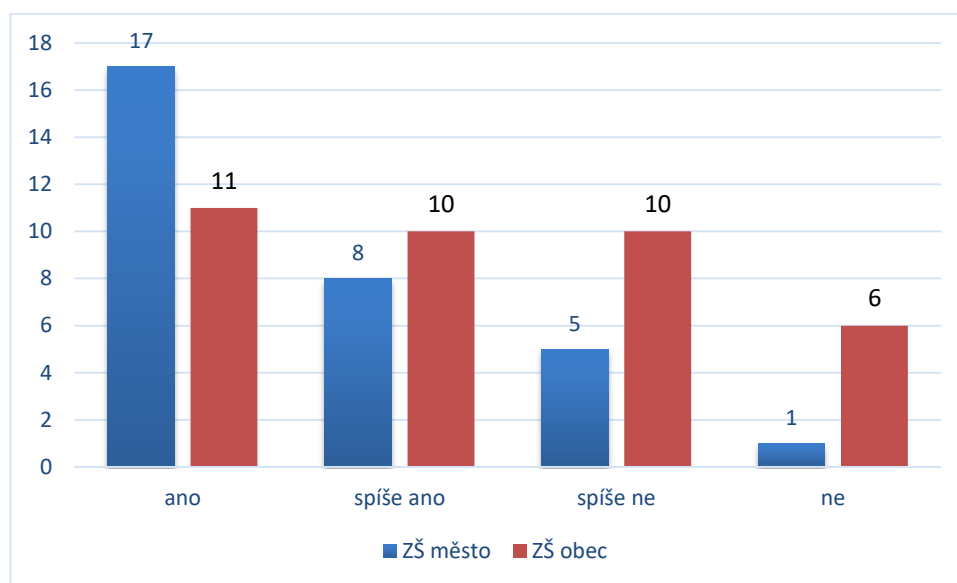
Graf 4: Reagují děti na policistu lépe než na učitele?



Zdroj: vlastní zpracování

Že děti reagují na policistu lépe, než na učitele si myslí 8 ředitelek či ředitelů z dotazovaných MŠ a 11 ředitelek či ředitelů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, a dále 10 ředitelek či ředitelů z dotazovaných MŠ a 10 ředitelek či ředitelů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Spíše ano odpovědělo 7 ředitelek či ředitelů z dotazovaných MŠ a 8 ředitelek či ředitelů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, spíše ano odpovědělo také 8 ředitelek či ředitelů z dotazovaných MŠ a 7 ředitelek či ředitelů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Spíše ne odpovědělo na otázku 6 ředitelek či ředitelů z dotazovaných MŠ a 3 ředitelky či ředitelé z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, spíše ne odpovědělo i 5 ředitelek či ředitelů z dotazovaných MŠ a 4 ředitelky či ředitelé z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Že děti na policistu nereagují lépe, než na učitele odpověděli 2 ředitelky či ředitelé z dotazovaných MŠ a 2 ředitelky či ředitelé z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, a také 2 ředitelky či ředitelé z dotazovaných MŠ a 4 ředitelky či ředitelé z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Nevím odpovědělo 5 ředitelek či ředitelů z dotazovaných MŠ a 2 ředitelky či ředitelé z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst, současně s nimi také 4 ředitelky či ředitelé z dotazovaných MŠ a 2 ředitelky či ředitelé z dotazovaných ZŠ z menších obcí.

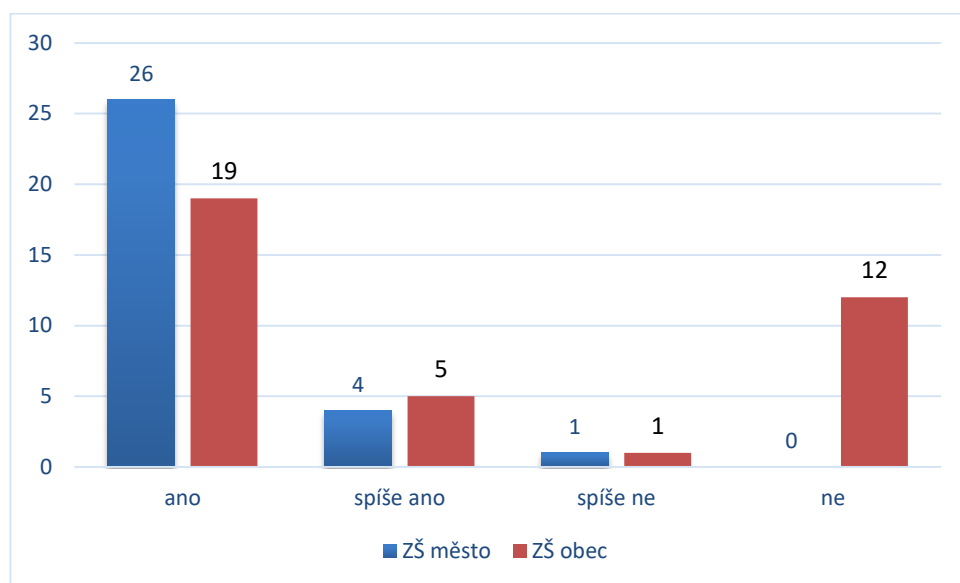
Graf 5: Používáte k výuce dopravní výchovy počítačové aplikace?



Zdroj: vlastní zpracování

K výuce dopravní výchovy používá počítačové aplikace 17 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 11 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Spíše ano odpovědělo 8 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 10 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Počítačové aplikace spíše nepoužívá 5 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 10 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Počítačové aplikace nepoužívá 1 z pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 6 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí.

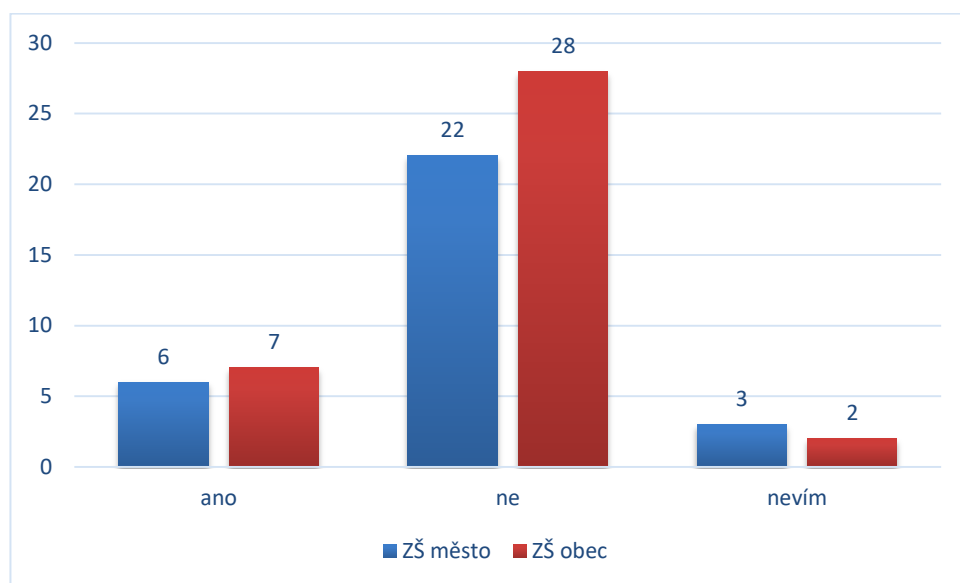
Graf 6: Využíváte při výuce dopravní výchovy dopravní hřiště?



Zdroj: vlastní zpracování

Při výuce dopravní výchovy využívá dopravní hřiště 26 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 19 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Spíše ano odpověděli 4 pedagogové z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 5 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Dopravní hřiště spíše nevyužívá 1 pedagog z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 1 pedagog z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Dopravní hřiště nevyužívá pouze 12 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí.

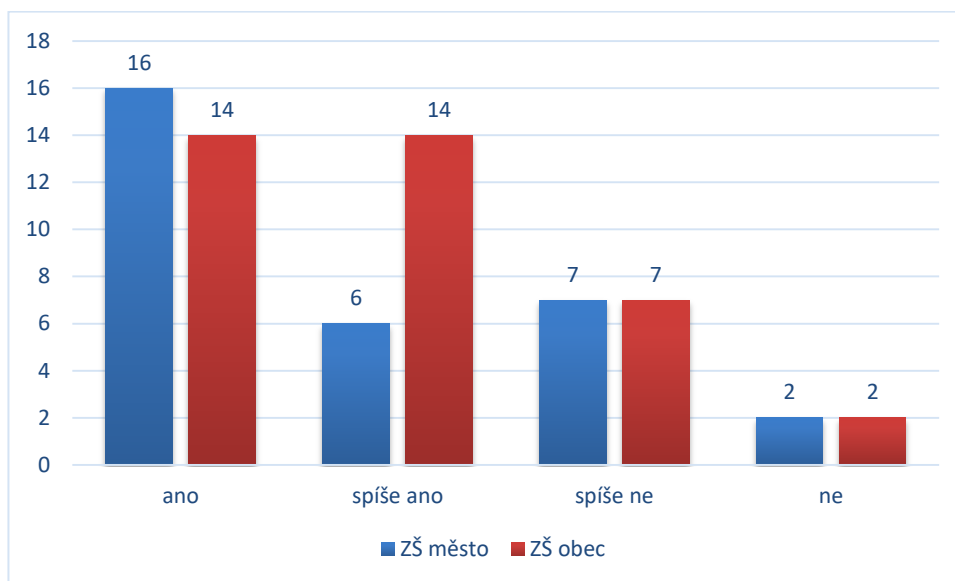
Graf 7: Máte k dispozici výukové filmy?



Zdroj: vlastní zpracování

Výukové filmy má k dispozici 6 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 7 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Výukové filmy nemá k dispozici 22 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 28 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Nevím odpověděli 3 pedagogové z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 2 pedagogové z dotazovaných ZŠ z menších obcí.

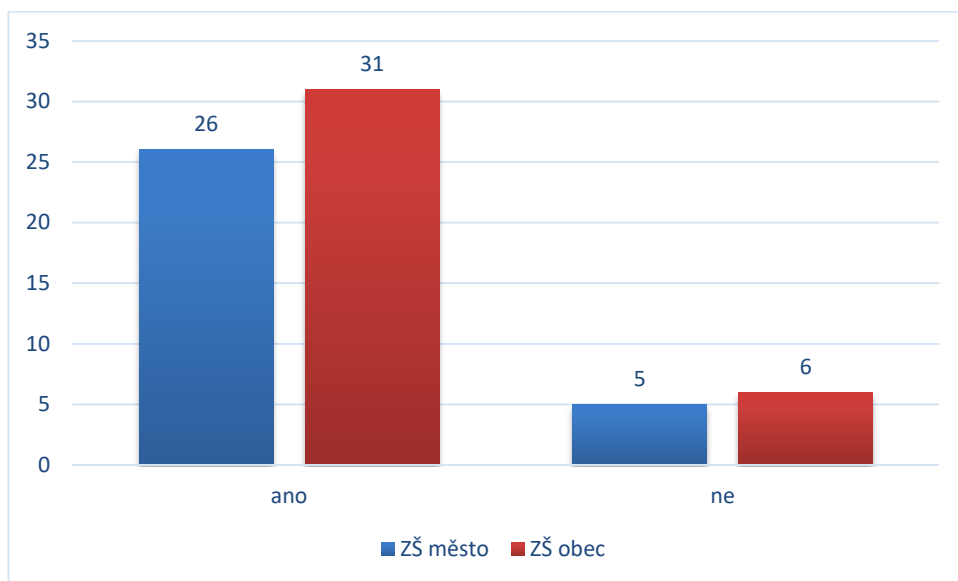
Graf 8: Je dotace hodin k výuce dopravní výchovy dostatečná?



Zdroj: vlastní zpracování

Dotaci hodin k výuce dopravní výchovy považuje za dostatečnou 16 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 14 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Spíše ano odpovědělo 6 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 14 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Za spíše nedostatečnou považuje dotaci hodin k výuce dopravní výchovy 7 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 7 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Za nedostatečnou ji považují 2 pedagogové z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 2 pedagogové z dotazovaných ZŠ z menších obcí.

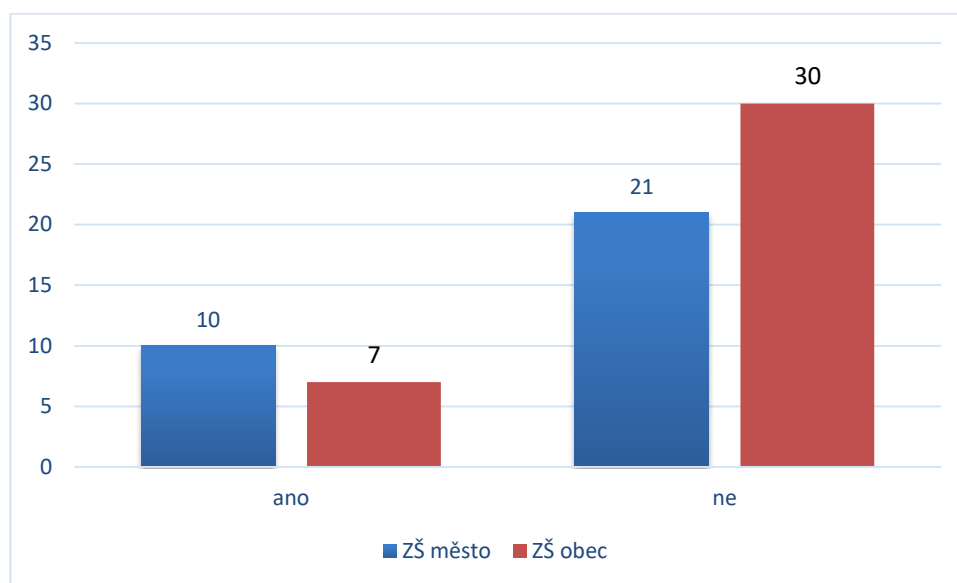
Graf 9: Vlastníte řidičský průkaz?



Zdroj: vlastní zpracování

Řidičský průkaz vlastní 26 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 31 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Řidičský průkaz nevlastní 5 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 6 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí.

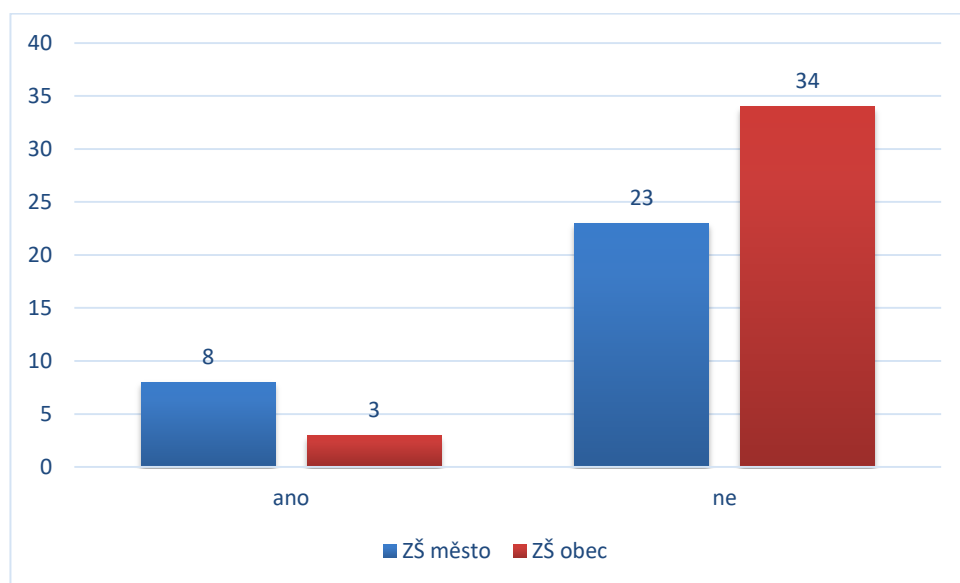
Graf 10: Slyšel(a) jste o vzdělávacím programu k výuce dopravní výchovy?



Zdroj: vlastní zpracování

O vzdělávacím programu k výuce dopravní výchovy slyšelo 10 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 7 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. O takovém vzdělávacím programu neslyšelo 21 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 30 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí.

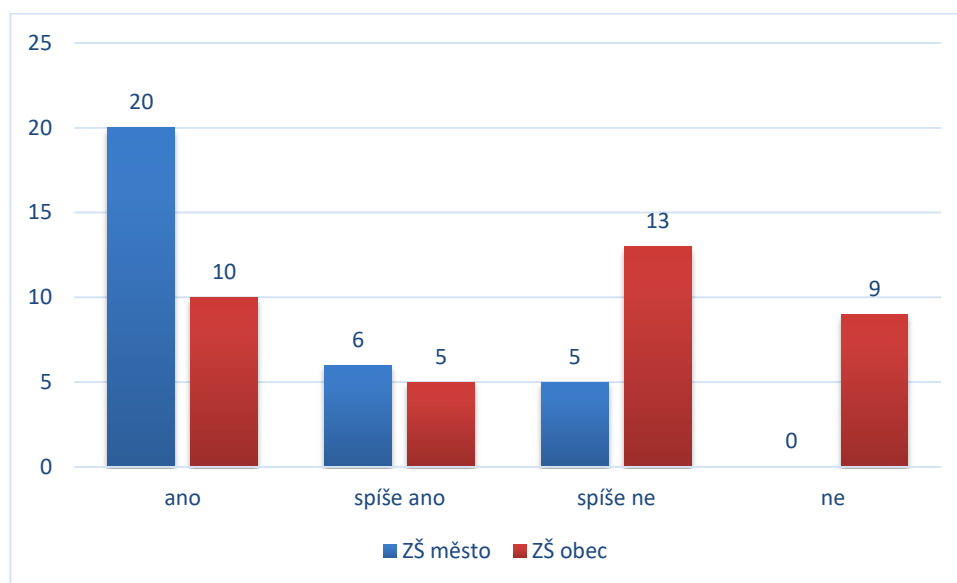
Graf 11: Absolvoval(a) jste takový vzdělávací program?



Zdroj: vlastní zpracování

Vzdělávací program k výuce dopravní výchovy absolvovalo 8 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 3 pedagogové z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Ne odpovědělo 23 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 34 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí.

Graf 12: Spolupracujete při dopravní výchově s BESIPem?



Zdroj: vlastní zpracování

Na spolupráci při dopravní výchově s BESIPem odpovědělo ano 20 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 10 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Spíše ano odpovědělo 6 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 5 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. Spíše ne odpovědělo 5 pedagogů z dotazovaných ZŠ ze statutárních měst a 13 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí. S BESIPem nespolupracuje pouze 9 pedagogů z dotazovaných ZŠ z menších obcí.

5.4 Diskuze zjištěných informací a ověření hypotéz

V praktické části bakalářské práce byli prostřednictvím elektronické komunikace osloveni ředitelé a ředitelky ze 70 MŠ a 70 ZŠ a dále učitelé a učitelky ze 70 ZŠ. Návratnost dotazníků byla v průměru 78 %, což lze hodnotit celkově za velmi úspěšné.

Hypotéza č. 1

MŠ a ZŠ ve větších městech spolupracují při výuce dopravní výchovy s Policií ČR nebo Městskou policií častěji než menších obcích.

Na základě vyhodnocení odpovědí na otázky č. 1 (graf č. 1) a č. 2 (graf č. 2) byla **hypotéza falzifikována**.

Hypotéza č. 2

Učitelé dopravní výchovy na ZŠ mají dostatečné prostředky k výuce dopravní výchovy.

Na základě vyhodnocení odpovědí na otázky č. 5 (graf č. 5), č. 6 (graf č. 6), č. 7 (graf č. 7) a č. 8 (graf č. 8) byla **hypotéza verifikována**.

Hypotéza č. 3

Učitelé dopravní výchovy na ZŠ mají dostatek znalostí a zkušeností, které mohou aplikovat do výuky dopravní výchovy.

Na základě vyhodnocení odpovědí na otázky č. 9 (graf č. 9), č. 10 (graf č. 10), č. 11 (graf č. 11) a č. 12 (graf č. 12) byla **hypotéza falzifikována**.

Výsledky výzkumu však nelze chápat a prezentovat jako všeobecně platný stav. Ke zjištění obecně platného stavu by mohlo dojít, pokud by byl proveden výzkum, do kterého by se zapojilo co nejvíce MŠ a ZŠ z celé České republiky.

Porovnáním odpovědí u otázky č. 1 a č. 2, tj. zda v MŠ a na ZŠ spolupracují při výuce dopravní výchovy s Policií ČR či Městskou policií a zda o této spolupráci uvažují do budoucna, odpovědělo kladně 50 % MŠ ze statutárních měst a 45 % MŠ z menších obcí a spíše ano odpovědělo 25 % MŠ ze statutárních měst a 21 % MŠ z menších obcí. Na stejné otázky odpovědělo kladně i 52 % ZŠ ze statutárních měst a 52 % ZŠ z menších obcí. Spíše ano odpovědělo 29 % ZŠ ze statutárních měst a 31 % ZŠ z menších obcí. Celkově lze tedy říci, že s Policií ČR nebo Městskou policií spolupracuje při dopravní výchově 75 % MŠ a 81 % ZŠ ze statutárních měst, a 66 %

MŠ a 83 % ZŠ z menších obcí, z čehož také plyne, že mezi větším či menším městem není v rámci této spolupráce výrazný rozdíl.

Z otázky č. 3 vyplývá, že spolupráci s Policií ČR nebo s Městskou policií hodnotí kladně nebo spíše kladně 54 % ředitelů či ředitelek MŠ a 69 % ředitelů či ředitelek ZŠ ze statutárních měst a 64 % ředitelů či ředitelek MŠ a 63 % ředitelů či ředitelek ZŠ z menších obcí. Spolupráci nedokáže ohodnotit 10 % ředitelů či ředitelek MŠ a 3 % ředitelů či ředitelek ZŠ ze statutárních měst společně se 13 % ředitelů či ředitelek MŠ a 7 % ředitelů či ředitelek ZŠ z menších obcí.

V návaznosti na otázku č. 3 se 54 % ředitelů nebo ředitelek MŠ a 73 % ředitelů či ředitelek ZŠ ze statutárních měst a 62 % ředitelů či ředitelek MŠ a 63 % ředitelů či ředitelek ZŠ z menších obcí domnívá, že děti reagují na policistu lépe než na učitele. Opačně hodnotí tuto otázku 29 % ředitelů či ředitelek MŠ a 19 % ředitelů či ředitelek ZŠ ze statutárních měst a 24 % ředitelů či ředitelek MŠ a 30 % ředitelů či ředitelek ZŠ z menších obcí.

Další otázky směřovaly k pedagogům vyučujícím dopravní výchovu na základních školách. Týkaly se vybavení, které mají k dispozici při výuce dopravní výchovy a zda oni sami mají dostatek vlastních znalostí a zkušeností, které mohou při dopravní výchově aplikovat.

V otázce č. 5 odpovídali pedagogové na možnost používat při výuce dopravní výchovy počítačové aplikace. Ze ZŠ ze statutárních měst zde odpovědělo 55 % pedagogů ano, 26 % spíše ano, 16 % spíše ne a 3 % pedagogů počítačové aplikace nepoužívá. Ze ZŠ z menších obcí odpovědělo ano 30 % pedagogů, spíše ano 27 %, spíše ne 27 % a 16 % odpovědělo ne. Možnost využívání počítačových aplikací může souviset jak s vybaveností školy těmito aplikacemi, tak se znalostmi pedagogů v oblasti výpočetní techniky, jak bylo uvedeno v teoretické části bakalářské práce.

Dopravní hřiště využívá nebo spíše využívá při dopravní výchově 97 % pedagogů ZŠ ze statutárních měst a 65 % pedagogů ZŠ z menších obcí. Na základě odpovědí na otázku č. 6 se tedy lze domnívat, že je-li v dosahu školy dopravní hřiště, tak je využíváno.

K pomůckám pro dopravní výchovu by se mohly zařadit i výukové filmy. Z výsledků odpovědí na otázku č. 7 je má však k dispozici pouze 19 % pedagogů ZŠ ze statutárních měst a stejně tak 19 % pedagogů ZŠ z menších obcí, přičemž 10 % pedagogů ZŠ ze statutárních měst a 5 % pedagogů ZŠ z menších obcí o možnosti využívat výukové filmy ani neví. Tato malá procenta vypovídají o tom, že v současné době je pro děti atraktivnější virtuální realita v podobě počítačových her než film.

Ani to nejlepší vybavení ale nezajistí kvalitní výuku, když k ní není dostatečný prostor. Jak je to s dotací hodin k výuce dopravní výchovy odpovídali pedagogové v otázce č. 8. Bylo zjištěno, že 52 % pedagogů ZŠ ze statutárních měst považuje dotaci hodin za dostatečnou, za spíše dostatečnou ji považuje 19 %, za spíše nedostatečnou ji považuje 23 % a 6 % za nedostatečnou. Pedagogové ZŠ v menších obcích odpověděli ano v 38 %, spíše ano odpovědělo 38 %, spíše ne 19 % a ne odpovědělo 5 %. Celkově lze tedy říci, že pedagogové považují dotaci hodin k výuce dopravní výchovy za spíše dostatečnou.

Zda pedagogové dopravní výchovy mají řidičský průkaz, bylo zjišťováno v otázce č. 9. Výsledkem bylo, že řidičský průkaz vlastní 84 % pedagogů ZŠ ze statutárních měst a 84 % pedagogů ZŠ v menších obcích. Tyto výsledky však nevypovídají o tom, zda se těchto 84 % pedagogů také aktivně účastní silničního provozu jako řidiči.

Na pedagogických školách se v současné době dopravní výchova nevyučuje, proto se musí pedagogové sebevzdělávat navštěvováním různých vzdělávacích programů. Zda mají dostatečné povědomí o těchto programech, odpovídali v otázce č. 10 a č. 11. Pouze 19 % pedagogů ZŠ ze statutárních měst odpovědělo, že slyšeli o vzdělávacím programu k výuce dopravní výchovy a pouze 26 % pedagogů takový program absolvovali. Na ZŠ v menších obcích slyšelo o vzdělávacím programu k výuce dopravní výchovy 14 % pedagogů a takový program absolvovalo pouze 8 %.

K největším propagátorům bezpečnosti silničního provozu v České republice patří BESIP. Využívají-li pedagogové ke spolupráci toto oddělení Ministerstva dopravy, bylo zjišťováno v otázce č. 12. Na tuto otázku odpovědělo ano 65 % pedagogů ZŠ ze statutárních měst, spíše ano odpovědělo 19 %, spíše ne odpovědělo 16 %. Na stejnou otázku odpovědělo ano 27 % pedagogů ZŠ z menších obcí, spíše ano odpovědělo 14 %, spíše ne odpovědělo 35 % a ne odpovědělo 24 % pedagogů. Celkem lze tedy říci, že pedagogové ZŠ ve statutárních městech využívají ke spolupráci BESIP v 84 %, zatímco v menších obcích je to jen v 41 %, což je polovina.

Shrnutí výsledků výzkumu a navrhovaná opatření jsou uvedeny v závěru bakalářské práce.

ZÁVĚR

Tato práce potvrdila hypotézu, že ve srovnání 80. a 90. let minulého století a současného stavu výrazně přibylo účastníků silničního provozu, avšak u dětí z mateřských i základních škol se snížila míra znalostí z dopravní výchovy. Tento stav však není způsoben tím, že na dopravní výchovu nejsou finance, ale spíše tím, že dopravní výchova jako samostatný předmět vůbec není v osnovách, jedná se o předmět mezioborový a pedagogové nejsou vzdělávání, jak tento předmět vyučovat. Jak prokázalo dotazníkové šetření, členové učitelského sboru, kteří mají dopravní výchovu na starosti, mnohdy nedisponují dostatečnými znalostmi ani zkušenostmi, které by mohli do výuky aplikovat, někteří ani nevlastní řidičské oprávnění.

Jak jsem předpokládala, v porevoluční době upadl v nemilost způsob předrevoluční výuky, ale dlouhá léta jej žádná centralizovaná metodika nenahradila. Novou cestu, jak dopravní výchovu do škol vrátit, hledala společně ministerstva školství, vnitra a dopravy. Významného posílení se však dopravní výchova dočkala až v roce 2013 v rámci inovovaného Rámcového vzdělávacího programu základního vzdělávání z dílny Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR.

I když dnes stále neexistuje předepsaná metodika výuky samostatného předmětu “dopravní výchova”, zahrnutí do RVP ZV připomnělo důležitost této výuky a motivovalo i pedagogy se dopravní výuce více věnovat – i když, jak bohužel vyplývá z dotazníkového šetření, sami pedagogové nejsou příliš ochotni se vzdělávat v tom, jak dopravní výuku učit.

Naštěstí však dnes existuje i mnoho soukromých subjektů, jež školám nabízejí vzdělávací dopravní programy. Je nutné připomínat, že dopravní výuka neznamena jen znalost dopravních předpisů, byť jen v minimální formě, jako je třeba povědomost o rozdílu mezi červenou a zelenou barvou na semaforech. Součástí dopravní výuky je už například to, že se předškolní děti učí obě barvy rozeznat.

Povědomost o tom, co vše znamená pojem “dopravní výchova či výuka”, je základním předpokladem komplexního a dostatečného vzdělání českých dětí, jež by mělo zvýšit jejich bezpečnost coby účastníků silničního provozu, ať už jdou, či jedou, ať už samostatně, či v doprovodu rodičů. V tomto směru by měl být tlak vyvíjen na mateřské i základní školství, neboť jakékoli finance (ministerské či jiné dotace) vynaložené na výuku budou vždy smysluplnější, než finance vynakládané na léčbu obětí dopravních nehod, které děti zavinily, nebo v nich utrpěly zranění, o materiálních

náhradách škod nemluvě. Za úvahu by stálo i obnovení samostatného předmětu dopravní výuky, neboť jeho nedefinované rozprostření mezi jiné předměty nezajišťuje komplexní vzdělání dětí. Jasně dané osnovy by také ulehčily práci a přístup k předmětu pedagogům. Jak vyplývá ze zjištění bakalářské práce, jednotlivé školy dnes přistupují k této životně důležité výuce zcela podle svého, neohlížejíce se například ani na velikost obce, v níž se nacházejí, a zdejší míru dopravního provozu. Některé školy jsou schopné své žáky zaujmout výukou hrou, ať už vlastními silami, či zážitky a simulacemi zprostředkovanými externími subjekty. Takto vzdělané děti budou na reálné situace, jež mohou v silničním provozu nastat, připraveny vždy mnohem lépe, než ty, kterým byly jen předříkány zásady správného chování v učebně.

Osobně bych se, na základě své praxe dopravní policistky i na základě zjištění této bakalářské práce, velmi přimlouvala za zavedení výuky samostatného předmětu “dopravní výchova”, za vznik metodologické učebnice ve spolupráci MŠMT, policie, BESIPu a nestátních organizací zabývajících se dopravní výukou, a za motivaci (nejlépe finanční) pedagogů, aby je bavilo tento předmět vyučovat hrou.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. JOHNOVÁ, Jarmila a Petr ŠMÍD. Bezpečné cesty do školy: projekt pro školy, děti a rodiče: metodická příručka. Praha, 2008, 46 s. ISBN 978-80-254-3359-1
2. LÍMOVÁ, Lucie. Teorie dopravní výchovy. Praha: Karolinum, 2006, 82 s. ISBN 80-246-1157-0
3. NETESAL, Miloslav a Josef VOTRUBA. Metodický list pro dopravní výchovu na základních školách. Praha: Fortuna, 1992, 31 s. ISBN 80-85298-72-4
4. Pravidla silničního provozu: Zkušební otázky používané ke zkouškám žadatelů o řidičské oprávnění.... Praha: Themis, 1998, 149 s. ISBN 80-85821-68-0
5. ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D.: Dopravní psychologie pro praxi. Praha: Grada, 2013, 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0
6. VOSKOVÁ, Lenka. Metodika dopravní výchovy v předškolním věku. 6. vyd. Praha: SPN – pedagogické nakladatelství, 1988.
7. VOTRUBA, Josef. Dopravní výchova. I. díl, Chodec. Praha: Fortuna, 1992. 64 s. ISBN 80-85298-98-8
8. VOTRUBA, Josef. Dopravní výchova v rodině. Praha: Fortuna, 2001, 32 s. ISBN 80-7168-790-1

Periodika

1. BUDSKÝ, Roman. Dítě nemusí být dopravní obětí: význam dopravní výchovy v RVP posiluje. Učitelské noviny: týdeník pro učitele a přátele školy. Praha: Fortuna, 2013, 116(27), 18-19. ISSN 0139-5718
2. KRAJSOVÁ, Veronika a Lukáš HUTTA. Zdraví a bezpečí našich dětí. Speciál pro MŠ: příloha časopisu Řízení školy. Praha: Wolters Kluwer Česká republika (firma), 2014, 2014(3). ISSN 1214-8679
3. ŠTEFFLOVÁ, Jaroslava. V dopravní výchově jde o životy: mají učitelé dostatek podmínek pro její výuku? Učitelské noviny: týdeník pro učitele a přátele školy. Praha: Josef Král 1883-, 2015, 118(14), 20-21. ISSN 0139-5718

Elektronické zdroje

1. *Akomodace*. [online], poslední aktualizace 10. března 2016 13:04 [cit. 2016-12-17], Wikipedie. Dostupné z WWW: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Akomodace>
2. BESIP. Rada vlády. *ibesip.cz* [online]. © 2012 [cit. 2016-11-24]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/rada-vlady>
3. Bezpečně na silnicích, o.p.s. Děti to na silnicích zkrátka vidí jinak. *chranmenasedeti.cz* [online]. [cit. 2016-11-24]. Dostupné z WWW: <http://www.chranmenasedeti.cz/news/view/36>
4. Created by Crewer, Dopravní abeceda. *studiolines.cz* [online]. © 2017 [cit. 2017-01-20]. Dostupné z WWW: <http://www.studiolines.cz/dopravni-abeceda>
5. Dětské bezpečí. Bezpečné cestování. *detskebezpeci.cz* [online]. © 2016 [cit. 2016-01-18]. Dostupné z WWW: <http://detskebezpeci.cz/category/cestovani/>
6. eLogistika.info. Historie pravidel silničního provozu v ČR sahá až do 18. století. *elogistika.info* [online]. © 2017 ISSN 1805-6253 [cit. 2017-01-08]. Dostupné z WWW: <http://www.elogistika.info/historie-pravidel-silnicniho-provozu-v-cr-saha-az-do-18-stoleti/>
7. Evropská komise. Nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. *ec.europa.cz* [online] [cit. 2016-11-24]. Dostupné z WWW: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/projects/doc/supreme_c_cs.pdf
8. *Kategorie vozidel* [online], poslední aktualizace 18. května 2016 12:56 [cit. 2016-12-13], Wikipedie. Dostupné z WWW: https://cs.wikipedia.org/wiki/Kategorie_vozidel
9. Mafra, a.s. Děti jsou také účastníci silničního provozu. *Auto.idnes.cz* [online]. © 1999-2016 [cit. 2016-12-22]. Dostupné z WWW: http://auto.idnes.cz/deti-jsou-take-ucastnici-silnicniho-provozu-ti-nejohrozenejsi-psd-/automoto.aspx?c=A101115_182545_automoto_fdv
10. Policie ČR, Jak se učíme dopravní výchovu u nás. *policie.cz* [online]. © 2017 [cit. 2017-03-02]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/jak-se-ucime-dopravni- vychovu-u-nas.aspx>
11. Policie ČR, Projekty prevence kriminality a BESIP. *policie.cz* [online]. © 2017 [cit. 2017-03-02]. Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/projekty-pk-projekty-prevence-kriminality.aspx>

12. Projekt ALARM. Dopravní prostředí v okolí škol z pohledu bezpečnosti dětí v silničním provozu. *dopravnialarm.cz* [online]. © 2009 [cit. 2016-11-24]. Dostupné z WWW: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/dopravni-prostredi-v-okoli-skol-z-pohledu-bezpecnosti-deti-v-silnicnim-provozu.pdf>
13. Technická správa komunikací hlavního města Prahy. Úsek dopravního inženýrství. Ročenka dopravy Praha 2015. *tsk-praha.cz* [online] [cit. 2016-13-12]. Dostupné z WWW: <http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2015-cz.pdf>
14. TN.CZ, zprávy. Svět záchranářů. *tn.nova.cz* [online]. © CET 21 spol. s r.o. [cit. 2017-03-02]. Dostupné z WWW: <http://tn.nova.cz/clanek/karlovy-vary-maji-unikatni-zachranarske-mestecko.html>
15. Vyznamslova.com. Význam Stupeň motorizace. *vyznam-slova.com*. [online] [cit. 2016-12-13]. Dostupné z WWW: <http://www.vyznam-slova.com/Stupe%C5%88%20motorizace>
16. Vyznamslova.com. Význam Stupeň motorizace. *vyznam-slova.com*. [online] [cit. 2016-12-13]. Dostupné z WWW: <http://www.vyznam-slova.com/Stupe%C5%88%20motorizace>

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 98, s. 4570-4616*. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>
2. ČESKOSLOVENSKO. Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100 ze dne 29. září 1975 o pravidlech silničního provozu. In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky. 1975, částka 24, s. 540-561*. Dostupná také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=100/1975&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- Rozhovor s paní Jitkou Jelínkovou, učitelkou v mateřské škole v letech 1970-2015, ze dne 6. 1. 2017

- Rozhovor s panem Ondřejem Pencem, koordinátorem prevence Policie ČR, Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy

Seznam tabulek a grafů

Tabulka 1: Přehled nárůstu motorizace a automobilizace v ČR

Tabulka 2: Přehled rozeslaných a vrácených dotazníků

Graf 1: Spolupracujete při výuce dopravní výchovy s Policií ČR nebo Městskou policií

Graf 2: Uvažujete o spolupráci s PČR nebo Městskou policií do budoucna

Graf 3: Můžete ohodnotit tuto spolupráci kladně

Graf 4: Reagují děti na policistu lépe než na učitele

Graf 5: Používáte k výuce dopravní výchovy počítačové aplikace

Graf 6: Využíváte při výuce dopravní výchovy dopravní hřiště

Graf 7: Máte k dispozici výukové filmy

Graf 8: Je dotace hodin k výuce dopravní výchovy dostatečná

Graf 9: Vlastníte řidičský průkaz

Graf 10: Slyšel(a) jste o vzdělávacím programu k výuce dopravní výchovy

Graf 11: Absolvoval(a) jste takový vzdělávací program

Graf 12: Spolupracujete při dopravní výchově s BESIPem

Přílohy

Příloha č. 1 Vzor dotazníku

Vážená paní ředitelko, pane řediteli, vážení pedagogové,

jmenuji se Gabriela Bielská a jsem studentkou kombinovaného studia na Vysoké škole evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích. Píšu bakalářskou práci na téma „Vzdělávání dětí v oblasti dopravní bezpečnosti“, ve které se zaměřuji na problematiku dopravní výchovy z pohledu pedagogů. Proto si Vás tímto dovoluji požádat o pomoc při výzkumu vedeného v rámci praktické části bakalářské práce a o vyplnění dotazníků, které jsou přílohou tohoto emailu. Jeden dotazník je určen pro ředitele škol, druhý pro pedagogy vyučující dopravní výchovu.

Vyplňování odpovědí v dotazníku by Vám nemělo zabrat více jak cca 10 minut Vašeho času. Dotazník je zcela anonymní a je tvořen uzavřenými otázkami. U každé otázky označte vždy jen jednu odpověď. Vyplněné dotazníky zašlete prosím zpět na mou emailovou adresu g.bielska@seznam.cz, nejpozději do 15. ledna 2017. Odpovědi budou následně zpracovány a interpretovány do bakalářské práce.

Děkuji Vám, s pozdravem

Gabriela Bielská

Dotazník pro ředitele (ředitelku) školy

1. Spolupracujete při výuce dopravní výchovy na Vaší škole s policisty Policie ČR nebo strážníky Městské policie?

ano **spíše ano** **spíše ne** **ne**

2. Uvažujete o spolupráci s Policií ČR nebo Městskou policií do budoucna?

ano **spíše ano** **spíše ne** **ne** **nevím**

3. Můžete ohodnotit tuto spolupráci kladně?

ano **spíše ano** **spíše ne** **ne** **nevím**

4. Reagují děti na policistu lépe než na učitele?

ano **spíše ano** **spíše ne** **ne** **nevím**

Dotazník pro učitele (učitelku) dopravní výchovy

1. Používáte k výuce dopravní výchovy počítačové aplikace?
ano **spíše ano** **spíše ne** **ne**

2. Využíváte při výuce dopravní výchovy dopravní hřiště?
ano **spíše ano** **spíše ne** **ne**

3. Máte k dispozici výukové filmy?
ano **ne** **nevím**

4. Je dotace hodin k výuce dopravní výchovy dostatečná?
ano **spíše ano** **spíše ne** **ne**

5. Vlastníte řidičský průkaz?
ano **ne**

6. Slyšel(a) jste o vzdělávacím programu k výuce dopravní výchovy?
ano **ne**

7. Absolvoval(a) jste takový vzdělávací program?
ano **ne**

8. Spolupracujete při dopravní výchově s BESIPem?
ano **spíše ano** **spíše ne** **ne**