

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**KONCEPCE PREVENTIVNÍCH OPATŘENÍ A DOPRAVNÍ
NEHODY S ÚČASTÍ DĚTÍ DO 15 LET V KRAJI
VYSOČINA**

Autor práce: Petra Procházková, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2021

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Petra Procházková, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Koncepce preventivních opatření a dopravní nehody s účastí dětí do 15 let v Kraji Vysočina



Název bakalářské práce v anglickém jazyce: The concept of preventive measures and traffic accidents involving children under 15 in the Vysočina Region

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií


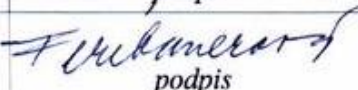

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: listopad 2020

Cíl bakalářské práce: Zmapovat současný stav preventivních opatření v Kraji Vysočina, zjistit nejčastější příčiny dopravních nehod s účastí dětí do 15 let a navrhnout opatření ke zlepšení současného stavu.

Student: Petra Procházková, DiS.	2. 11. 2020 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.	2. 11. 2020 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	23. 11. 20 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	1. 12. 20 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	1. 12. 20 datum	 podpis



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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Jaroslavu Konečnému, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

PROCHÁZKOVÁ, P. *Koncepce preventivních opatření a dopravní nehody s účastí dětí do 15 let v kraji Vysočina: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021. 58 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.

Klíčová slova: dopravní nehodovost, statistika, prevence, dopravní výchova, BESIP, městská policie, Policie České republiky, základní škola, mateřská škola

Práce je zaměřena na preventivní opatření ve vztahu k dopravním nehodám s účastí dětí do 15 let v Kraji Vysočina a mapuje jejich současný stav. Zjišťuje nejčastější místa a příčiny střetů dětí s jinými účastníky silničního provozu. Práce obsahuje nastínění současného stavu v otázce výuky dopravní výchovy v mateřských školách, na základních školách a mimo tyto instituce. Autorka se v práci zaměřuje na subjekty, které se podílejí na výuce dopravní výchovy, blíže je charakterizuje. Praktická část práce obsahuje průběh a výsledky výzkumného šetření, jehož cílem bylo zjistit, jakou úroveň znalostí dopravní výchovy mají žáci v základních školách, jakou formou je její výuka zde realizována, zda je dopravní výchova vyučována jako samostatný předmět, jak často se vyučuje a zda mají žáci kvalitní výukové materiály. Na základě výsledků výzkumného šetření autorka v závěru práce představuje konkrétní návrh opatření ke snížení počtu dopravních nehod s účastí dětí.

ABSTRACT

PROCHÁZKOVÁ, P. Conception of preventive measures and traffic accidents with the participation of children under 15 in the Vysočina region: bachelor's thesis. České Budějovice: University of European and Regional Studies, 2021, 58 p. Thesis supervisor: Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.

Keywords: traffic accident rate, statistics, prevention, traffic education, BESIP, city police, Police of the Czech Republic, primary school, kindergarten

The work is focused on preventive measures in relation to traffic accidents involving children under 15 in the Vysočina Region and maps their current state. It finds out the most common places and causes of collisions of children with other road users. The work contains an outline of the current situation in the issue of teaching traffic education in kindergartens, primary schools and outside these institutions. The author focuses on the subjects which participate in the teaching of traffic education and characterizes them in more detail. The practical part of the work contains the course and results of a research survey, which aimed to find out what level of knowledge of traffic education pupils have in primary schools, what form the teaching is implemented here, whether traffic education is taught as a separate subject, how often it is taught and whether the pupils have quality teaching materials. Based on the results of the research, the author at the end of the work presents a specific proposal for measures to reduce the number of traffic accidents involving children.

OBSAH

ÚVOD	9
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	10
1.1 Cíl bakalářské práce	10
1.2 Metodika bakalářské práce	10
2 DOPRAVNÍ NEHODY A JEJICH ZNAKY	11
2.1 Silniční dopravní nehoda	11
2.2 Základní znaky silničních dopravních nehod	12
2.3 Místa střetů vozidel s chodci	13
2.4 Příčiny dopravních nehod dětí	14
3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA U DĚTÍ DO 15 LET	16
3.1 Hlavní úkoly a cíle dopravní výchovy dle výukového materiálu BESIP	16
3.2 Využití psychologie při výuce dětí	17
3.3 Dopravní výchova v rámci koncepce rámcového vzdělávání	18
3.4 Dopravní výchova v mateřských školách	18
3.5 Dopravní výchova na základních školách	19
3.6 Dopravní výuka na dopravních hřištích	20
3.7 Výuka dopravní výchovy mimo vyučování	21
4 SUBJEKTY REALIZUJÍCÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVU V KRAJI VYSOČINA	22
4.1 Oddělení BESIP	22
4.2 Policie České republiky	23
4.3 Městské policie v Kraji Vysočina	24
4.4 Ostatní organizace podílející se na dopravní výchově	24
5 PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ REALIZOVANÁ V KRAJI VYSOČINA	25
5.1 Opatření realizovaná Krajským úřadem Kraje Vysočina	25
5.2 Opatření dle Programu zdraví 2020 pro Kraj Vysočina	25
5.3 Opatření realizovaná dle krajské koordinátorky BESIP	27
5.4 Opatření realizovaná obecní a státní policií	28

5.5	Preventivní opatření realizovaná v zahraničí	29
6	VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V KRAJI VYSOČINA	31
6.1	Analýza plnění dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020	31
6.2	Vývoj silniční bezpečnosti u dětí v Kraji Vysočina	33
7	VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ	36
7.1	Popis výzkumného problému	36
7.2	Cíl výzkumného šetření	37
7.3	Výběr výzkumné metody	37
7.4	Charakteristika výzkumu	37
7.5	Vlastní průběh výzkumného šetření	38
7.6	Analýza získaných dat	38
7.6.1	Vyhodnocení vybraných otázek z dotazníkového šetření	39
7.7	Stanovení hypotéz	41
7.8	Ověření hypotéz	45
8	NÁVRH OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ POČTU DOPRAVNÍCH NEHOD S ÚČASTÍ DĚTÍ DO 15 LET	47
	ZÁVĚR	49
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	51
	SEZNAM ZKRATEK	54
	SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	55
	PŘÍLOHY	56

ÚVOD

V současné době je stále více alarmující situace v počtu dopravních nehod, které vyplývají z loňských statistik, zejména pak počet usmrcených osob je opravdu velmi vysoký. Každý vyhaslý lidský život je vždy velká tragédie, ale pokud je usmrceno dítě, je to ještě mnohem smutnější. Z tohoto důvodu se autorka práce chce pokusit o zmapování současného stavu prevence v Kraji Vysočina, protože právě tu považuje za důležitou, a následně chce navrhnout opatření ke zlepšení současného stavu.

Existuje i řada organizací a institucí, které se zabývají dopravní výchovou a prevencí v tomto směru. V této práci by se chtěla autorka práce zaměřit jen na ty, které působí v Kraji Vysočina, zjistit, do jaké míry se do prevence dětí zapojují, na jaké věkové kategorie se zaměřují, v jaké formě a v jakém rozsahu ji realizují.

Téma bakalářské práce *„Koncepce preventivních opatření a dopravní nehody s účastí dětí do 15 let v kraji Vysočina“* si autorka práce vybrala především proto, aby zdůraznila potřebu vzdělávat děti již od útlého věku v oblasti dopravní výchovy a co nejlépe je připravovat na jejich budoucí účast v silničním provozu.

Autorka se v práci bude zabývat dětmi ve věku do patnácti let, které ještě navštěvují základní školu (dále jen ZŠ). Chtěla by zmapovat systém výuky dopravní výchovy, která probíhá na ZŠ i mimo ni. Za tímto účelem osloví vybrané ZŠ a pokusí se zjistit, jaká forma výuky dopravní výchovy je zde realizována.

Za tímto účelem bude autorka práce realizovat výzkumné šetření formou dotazníku, jehož prostřednictvím by chtěla zjistit, jaké jsou znalosti žáků ZŠ v oblasti bezpečného chování v silničním provozu, a to jak na prvním, tak i na druhém stupni ZŠ. Uvedené výzkumné šetření bude realizováno ve vybraných ZŠ v Kraji Vysočina. Uvedená metoda kvantitativního výzkumu bude zvolena proto, aby bylo možné v krátkém čase oslovit co největší počet respondentů. Vzhledem k současné pandemii bude nutné výzkumné šetření realizovat s jinou než původně vybranou skupinou respondentů (tj. dětmi do 15 let věku). Z tohoto důvodu si autorka práce musí zvolit novou skupinu respondentů. V této souvislosti dospěla k závěru, že musí oslovit co největší počet ředitelů / ředitelk ZŠ, kteří jsou jistě velmi dobře informováni o stavu výuky dopravní výchovy na jejich ZŠ. Tím bude schopna získat důležité podklady pro své návrhy řešení současného stavu a docílit tím i větší objektivitu svého výzkumného šetření. Za účelem úplného a správného vyplnění distribuovaných dotazníků autorka rozešle vybraným respondentům (tj. ředitelům / ředitelkám ZŠ) průvodní dopis.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Tato kapitola popisuje cíl a metodiku bakalářské práce. Autorka si zde určila cíl své práce, který je zaměřen především na děti mladší 15 let a jejich ochranu v oblasti silničního provozu. Metodika bakalářské práce popisuje postup autorky práce při její tvorbě včetně využití zvolených výzkumných metod.

1.1 Cíl bakalářské práce

Cílem bakalářské práce je zmapovat současný stav preventivních opatření v Kraji Vysočina, zjistit nejčastější příčiny dopravních nehod dětí do 15 let a navrhnout opatření ke zlepšení současného stavu.

1.2 Metodika bakalářské práce

Bakalářská práce bude obsahovat celkem osm kapitol. Prvních šest kapitol bude tvořit teoretickou část bakalářské práce. Zbývající dvě kapitoly (tj. sedmá a osmá kapitola) budou tvořit část praktickou. Druhá kapitola teoretické části bude obsahovat rozbor nejčastějších příčin dopravních nehod dětí a výčet nejčastějších míst střetů vozidel s chodci. Třetí kapitola bude zaměřena na problematiku dopravní výchovy u dětí mladších 15 let, a to jak v mateřských a základních školách, tak i v mimoškolních aktivitách i na dopravních hřištích. Čtvrtá kapitola se bude zabývat subjekty podílejícími se na realizaci dopravní výchovy v Kraji Vysočina. Pátá kapitola bude obsahovat rozbor preventivních opatření realizovaných v Kraji Vysočina. V poslední kapitole teoretické části bakalářské práce (tj. šesté kapitole) se její autorka zaměří na analýzu vývoje dopravní nehodovosti dětí v Kraji Vysočina. V sedmé kapitole se autorka práce zaměří na průběh a výsledky realizovaného výzkumného šetření formou kvantitativní metody (dotazníku) s cílem zjistit úroveň vědomostí a znalostí žáků ZŠ v oblasti dopravní výchovy. V osmé kapitole představí autorka práce vlastní návrhy opatření ke zlepšení současného stavu.

Při zpracování bakalářské práce budou využity tyto výzkumné metody: analýza, syntéza a metoda získávání dat (dotazník).

2 DOPRAVNÍ NEHODY A JEJICH ZNAKY

Obecně dělíme dopravní nehody podle místa, kde k nim došlo, na letecké, nehody plavidel, na železnici a na silniční nehody. Pro účely této bakalářské práce se bude autorka zabývat pouze silničními dopravními nehodami.

Dopravní nehoda v silničním provozu dle zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, dle ustanovení § 47 odst. 1 je: „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*“.¹ V této kapitole a jejích podkapitolách budou řešeny základní znaky dopravní nehody, rozdělení dopravních nehod, nejčastější místa střetů vozidel s chodci a příčiny dopravních nehod dětí.

2.1 Silniční dopravní nehoda

Rozvoj dopravy s sebou přináší přímé poškozování hmotných statků, které stále častěji ohrožuje zdraví a život člověka. Při vzniku dopravních nehod v oblastech s různými druhy dopravy k těmto škodám často dochází. Jelikož převážná většina dopravních nehod vzniká neukázněností a nezodpovědností všech, kdo se účastní provozu, bylo nutné nějakým způsobem ochránit celospolečenské hodnoty. Proto bylo přistoupeno k použití přísnějších trestněprávních předpisů k zajišťování bezpečnosti v dopravě v trestním zákonodárství. Uvedená úprava počítá s tím, že osoby, které porušují předpisy a pravidla bezpečnosti dopravy, budou zodpovědnější.

Takto vzniká v moderní společnosti instituce, která se zabývá vyšetřováním dopravních nehod. Její vznik se datuje do doby vzniku intenzivní motorizované dopravy. Opodstatnění jejího vzniku je dáno tím, že život, zdraví člověka a jeho majetek jsou chráněnými objekty v každé společnosti. Z kriminalistického hlediska, zejména z hlediska postupu při vyšetřování trestných činů, které byly spáchány při provozu na pozemních komunikacích, byla vytvořena metodika vyšetřování dopravních nehod.

Pokud dojde k porušení tzv. dohodnutých pravidel, která vzniknou při pohybu dopravních prostředků, jsou vytvořeny podmínky pro vznik konfliktu na dopravní cestě.

¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Vydání: dvacáté druhé. Praha: Armex Publishing, 2020. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-69-4.

Poté dochází k jeho prohlubování vedoucí k havárii, a jelikož se jedná o havárii v dopravě, vžil se termín dopravní nehoda. Objasňují je zejména orgány činné v trestním řízení, např. policie, soudy nebo státní zastupitelství. Z hlediska počtu dopravních nehod jsou nejpočetnější silniční dopravní nehody.²

Silniční dopravní nehody dělíme z hlediska charakteru na:

- 1) *Srážky* – jde o střet dvou a více účastníků silničního provozu, z nichž se alespoň jeden pohyboval silničním vozidlem.
- 2) *Havárie* – na dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo, např. převrácení vozidla na střechem, na bok apod.
- 3) *Jiné nehody* – nelze je zařadit do předchozích 2 kategorií, např. vypadnutí z jedoucího vozidla nebo zranění vzniklé při náhlém brzdění.³

2.2 Základní znaky silničních dopravních nehod

Základní znaky silničních dopravních nehod vycházejí z definice pojmu „dopravní nehoda“, uvedené v § 47 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Mezi tyto základní znaky silniční dopravní nehody patří:

- a) **Nepředvídatelnost** – tento znak lze vysvětlit tak, že dopravní nehoda je událost, která je neočekávaná, náhlá, u které však vzhledem k riskantnímu či protiprávnímu jednání účastníka silničního provozu lze předpokládat, že k ní dojde. Samotný vznik dopravní nehody je do jisté míry dílem náhody, kdy záleží i na psychických dispozicích či schopnostech řidiče a ostatních účastníků silničního provozu předvídat či přizpůsobovat své chování aktuální situaci.
- b) **Událost v silničním provozu** – tento znak vychází ze skutečnosti, že za dopravní nehodu lze považovat pouze událost, ke které dojde na místech, kde platí v plném rozsahu pravidla silničního provozu, tudíž na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích. V jiných případech, kdy k události dojde např. v lese, na poli, na zahradě, v tovární hale apod., nelze o dopravní nehodě uvažovat, bude řešena dle jiných právních předpisů.
- c) **Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku** – je dalším povinným znakem každé dopravní nehody, tato škoda musí být v příčinné souvislosti s nehodovou událostí.

² PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Praha: Linde Praha a.s., 309 publikace, 2000, s. 101-102. ISBN 80-7201-212-6.

³ PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Praha: Linde Praha a.s., 309 publikace, 2000, s. 112. ISBN 80-7201-212-6.

- d) **Přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu** – je posledním, neméně důležitým znakem každé dopravní nehody, kdy ke každé dopravní nehodě musí dojít v přímé souvislosti s provozem vozidla, které se pohybuje po pozemní komunikaci. Není zde rozhodující, zda jde o vozidlo motorové, nemotorové či tramvaj nebo zda vozidlo bylo řízené řidičem nebo jelo bez něj.⁴

2.3 Místa střetů vozidel s chodci

Všichni chodci, ale především děti patří k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu, kdy střet silničního vozidla s chodcem mívá dost často bohužel fatální následky. K nejčastějším střetům dochází v místech, kde se kříží dráha pohybu vozidla s dráhou pohybu chodce. Patří sem především přechody pro chodce, místa, kde se přechází, a místa, na kterých vcházejí chodci do vozovky.

Dle bezpečnostních standardů, které vyplývají z požadavků ČSN 73 6110, včetně změny Z1, přechody pro chodce a místa, kde chodci přechází, velice často těmto požadavkům neodpovídají.

Zjištěné deficity u závažných dopravních nehod s chodci:

- chodci, kteří přechází přes více než dva jízdní pruhy ve stejném směru jízdy,
- délka přechodu, který chodci přecházejí bez přerušení, přesahuje 7 m,
- špatné podmínky rozhledu, kdy není zajištěn oční kontakt mezi řidičem a chodcem,
- místo, na které vstupují chodci do vozovky, je pro řidiče často obtížně rozpoznatelné,
- svislé dopravní značení je zakryté nebo jinak špatně viditelné,
- špatná viditelnost chodce způsobená zejména nedostatečných osvětlením přechodu pro chodce,
- často chybějící zábrana zamezující vstup chodců na vozovku.⁵

Automobily představují pro děti mnohem větší hrozbu než pachatelé násilných trestných činů. Pro srovnání – na každou oběť násilného činu připadají tři děti usmrcené na silnicích. V částech měst, kde je povolena maximální rychlost 30 km/h, se počet dopravních nehod snížil, a to i vážných zranění chodců a cyklistů o 20 až 80 %. Je tedy patrné, že snížení rychlosti pro automobily

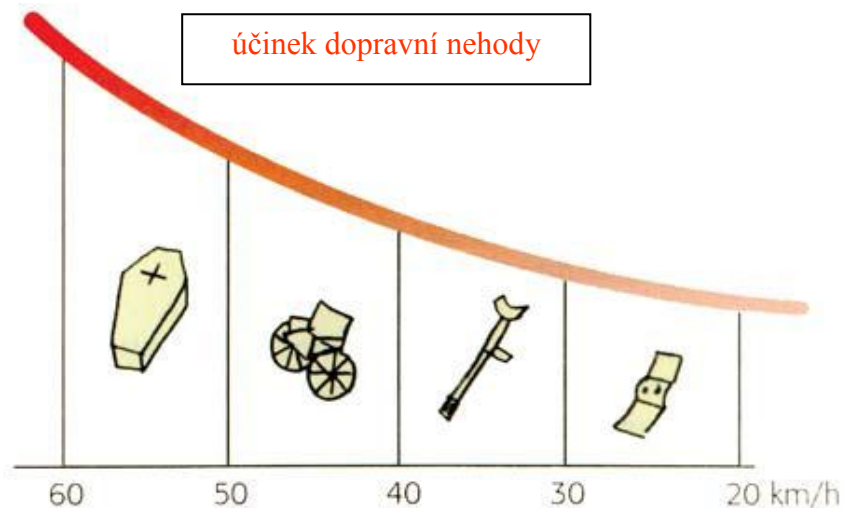
⁴ PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Praha: Linde Praha a.s., 309 publikace, 2000, s. 104-106. ISBN 80-7201-212-6.

⁵ KONEČNÝ, J., et al. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci*: In. *Sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012. ISBN 978-80-260-3621-0.

je efektivnější než např. zavedená povinnost pro cyklisty mít při jízdě na kole přilbu.⁶

Riziko usmrcení a vážnost zranění prudce stoupá s rychlostí nárazu (viz graf 1).

Graf 1: Souvislost mezi rychlostí a vážností dopravních nehod⁷



2.4 Příčiny dopravních nehod dětí

V provozu na pozemních komunikacích jsou děti velmi rizikovou skupinou, jelikož nemají potřebné dovednosti, vědomosti a zkušenosti. Neumějí se dostatečně soustředit, jejich pozorovací schopnosti nejsou plně vyvinuty, podceňují nebezpečí. Zjištěné příčiny dopravních nehod mohou pomoci při zaměření výchovného dopravního působení. Příklady nejčastějších příčin dopravních nehod dětí:

- jako chodci často volí méně bezpečná místa, např. mimo vyznačený přechod, semafor, přecházejí bez rozhlédnutí a běží,
- jako cyklisté chybují při změně směru jízdy vlevo, nedostatečně se rozhlédnou, zapomínají dát přednost v jízdě při vjíždění na hlavní pozemní komunikaci, přednost v křižovatce vozidlům přijíždějících zprava.⁸

Vyznačený přechod pro chodce na vozovce by měl být pro všechny chodce bezpečný, ze zveřejněných statistik ale vyplývá, že tomu tak bohužel není. Velký počet usmrcených chodců nesouvisí pouze s nedáním předností chodci na vyznačeném přechodu. Významný podíl zaujímá nepozornost řidičů, ale i samotných chodců. Od ledna do září loňského roku nepřežilo střet s vozidlem 62 chodců, což je oproti

⁶ VEVEŘKOVÁ, E. *Děti na cestách bezpečně po městě*, Praha: MARTEN, spol. s r.o., 2003, s. 25–27. ISBN 80-7212-388-2.

⁷ VEVEŘKOVÁ, E. *Děti na cestách bezpečně po městě*, Praha: MARTEN, spol. s r.o., 2003, s. 27. ISBN 80-7212-388-2.

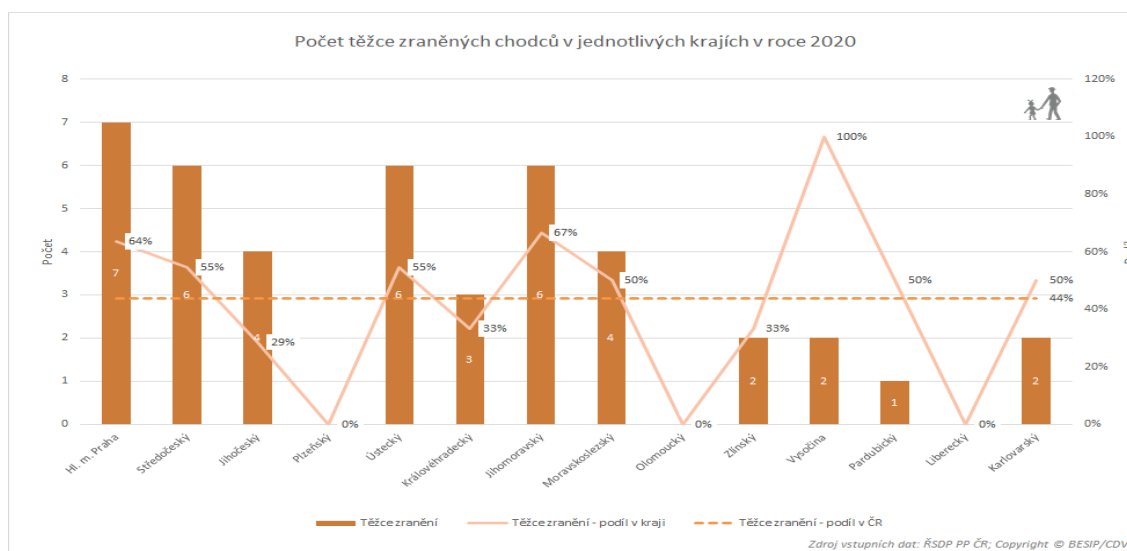
⁸ BESIP. *Policie a dopravní výchova dětí*. Praha: MDS, 2001, s. 9.

meziročním počtu úmrtí vyšší o 5 osob. Podíl počtu chodců na všech usmrcených i těžce zraněných osobách byl vloni 17 %. Při počtu 3 265 dopravních nehod s účastí chodců došlo ke ztrátě 93 lidských životů a 439 chodcům způsobil střet s vozidlem těžká zranění. Současná epidemiologická situace a opatření související s COVID-19 sice snížily intenzitu dopravy i nehodovosti na silnicích, ale počet střetů, při nichž umírali chodci, se nesnížil, viz graf 2. Nejčastější příčinou u řidičů a chodců je to, že účastník dostatečně nevnímal toho druhého jako nebezpečí. Ke kolizím docházelo zejména v těchto případech:

- Náhlé vstoupení do vozovky.
- Neodhadnutí vzdálenosti a rychlosti blížícího se vozidla.
- Nečitelné a zbrklé chování.

Stále častější příčinou dopravní nehody, která se stává fenoménem dnešní doby, je nepozornost spojená s používáním mobilních telefonů za provozu, a to jak řidiči, tak i chodci.⁹

Graf 2: Vývoj počtu těžce zraněných chodců v jednotlivých krajích v roce 2020¹⁰



⁹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, BESIP. *K pětina smrtelných nehod chodců dochází na vyznačených přechodech.* [online]. 2020 [cit. 2021-02-02]. Dostupné z WWW: <<https://www.czrso.cz/clanek/k-petina-smrtelných-nehod-chodcu-dochazi-na-vyznaceny-prechodech/?id=1808&backlink=y3ung>>.

¹⁰ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, BESIP. *K pětina smrtelných nehod chodců dochází na vyznačených přechodech.* [online]. 2020 [cit. 2021-02-02]. Dostupné z WWW: <<https://www.czrso.cz/clanek/k-petina-smrtelných-nehod-chodcu-dochazi-na-vyznaceny-prechodech/?id=1808&backlink=y3ung>>.

3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA U DĚTÍ DO 15 LET

Dopravní výchova v mateřských školách a také na prvním stupni základních škol tvoří jádro vzdělávání v rámci bezpečnosti dětí v silničním provozu. Učivo, které je probrané v mateřských školách, se má prohlubovat na prvním stupni a rozšiřovat především o povinnosti účastníků silničního provozu v roli cyklisty. Na druhém stupni se částečně rozšiřuje, jde především o získání intelektuálních znalostí, tedy o chápání dodržování zásad účelného a bezpečného chování a jednání účastníků dopravy. Odpovědnost za nedodržování pravidel silničního provozu nastává s dovršením patnáctého roku věku dítěte. Základy povědomí o povinnostech všech účastníků v dopravě však musí dítě získávat již od útlého věku, aby si je mohlo dostatečně zautomatizovat.¹¹

3.1 Hlavní úkoly a cíle dopravní výchovy dle výukového materiálu BESIP

Již od útlého dětství, a to nejen během povinné školní docházky, ale také v dalších letech, musí být každý jedinec vychováván prostřednictvím dopravní výchovy ke správnému a bezpečnému chování v silničním provozu. Tím, že budeme děti a mládež pozorovat a využívat jejich zkušenosti a vědomosti, můžeme jim je neustále doplňovat a objasňovat.

Cíle a úkoly můžeme vymezit těmito okruhy:

- *Podmínkami silničního provozu.*
- *Účastníky silničního provozu.*
- *Pravidly silničního provozu.*
- *Zručností a taktikou pohybu v silničním provozu.*

Jedním z neefektivnějších způsobů, jak seznámit pracovníky dopravní výchovy s přehledem poznatků, návyků a dovedností, které si mají děti a mládež osvojit, je vytyčení cílů dle věkových skupin. V roce 1972 vydal BESIP závazný výukový materiál se souhlasem Ministerstva školství ČSR pod. č.j. 5978/72-20 s názvem „*Naukové a výchovné cíle dopravní výchovy na mateřských školách a základních devítiletých školách*“. Je určený pro věkové kategorie 6–19 let a vymezuje konkrétní požadavky, které jsou v souladu s věkovými zvláštnostmi dětí a mládeže.

¹¹ MALÁ, D. *Dopravní výchova pro předškolní děti a žáky první třídy základní školy*. 2014. Bakalářská práce. Univerzita Karlova, Pedagogická fakulta, Katedra pedagogiky. Vedoucí práce: Nováková, D.

V tomto výukovém materiálu jsou dále vymezeny požadavky na mimotřídní a mimoškolní činnost ve školních družinách, školních klubech, pionýrských oddílech, zájmových kroužcích, jejichž součástí je i dopravní kroužek. Součástí jsou také náměty k činnostem, které jsou popsány v kapitole IV., kde se uvádějí jejich názvy, obrázky, fotografie a popisy her, rozdělené dle věkových kategorií a konkrétního zaměření.¹²

Tento výukový materiál je výborně zpracovaný a využitelný i pro dnešní dobu.

3.2 Využití psychologie při výuce dětí

Pedagogická psychologie je odvětví psychologie zkoumající otázky výchovně vzdělávací praxe z psychologického hlediska. Analyzuje průběh, podmínky a výsledky výchovy a vyučování. Pedagogická psychologie není jen psychologické zkoumání žáků, ale také učitelů a ostatních výchovných pracovníků. Sleduje žáky a výchovné pracovníky v jejich vzájemných vztazích a vzájemném působení.

Psychologii mohou využívat i učitelé vyučující dopravní výchovu k:

- lepšímu poznání svých žáků,
- snadnější komunikaci a působení na ně tak, aby dosahovali efektivnějších výsledků v učení,
- umění zhodnotit podmínky, ve kterých děti žijí a učí se a navrhnout jich změny,
- získání nových poznatků a metod lepšího sebepoznávání a autoregulace.¹³

Kvalita vzdělanosti učitelů i jiných výchovných pracovníků bohužel nestačí. Způsob výchovy v rodině silně působí na průběh a výsledky učení, zájmových a pracovních činností dítěte. Kladný emoční vztah rodičů k dítěti podporuje formování zdravého sebehodnocení, vytrvalost a sebepoznávání, odolnost a způsob učení a lépe pomáhá zapamatovat si nově získané informace. Naopak záporný emoční vztah dospělých k dítěti má opačné účinky.

Příklady kladného emočního vztahu:

- dítě i rodiče vykonávají společné činnosti v dobré náladě a pohodě,
- klidně probíhající hry, domácí práce, učení i zájmové činnosti,
- rodiče ochotní povídat si s dítětem, vyslechnout si jeho zážitky, starosti.

Příklady záporného emočního vztahu:

¹² POMPL, V., ŠRŮTKOVÁ, H., VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1978, s. 9-10. ISBN neuveden.

¹³ ČÁP, J. *Psychologie výchovy a vyučování*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1993, s. 19. ISBN 80-7066-534-3.

- v extrémních případech rodiče projevují nenávisť k dítěti v rozhovorech s ním nebo v rozhovorech s jinými lidmi,
- dětem je vyčítáno, co pro něj rodiče obětovali, např. prostředky, péči, vlastní kariéru,
- byly vychovávány u prarodičů nebo jinými pěstouny z důvodu pracovního vytížení rodičů, kteří jim to poté kompenzovali drahými dárky,
- minimum společných činností,
- lhostejnost rodičů k dítěti i jeho problémům i úspěchům.¹⁴

3.3 Dopravní výchova v rámci koncepce rámcového vzdělávání

Do současné doby není dopravní výchova zařazená jako samostatný předmět do výuky v rámci této koncepce, je probírána pouze ve vyučovacích hodinách jiných předmětů. Její zavedení by bylo velice žádoucí. Usilovat o zařazení by mohla především státní správa, samospráva a vysoké školy, které připravují budoucí učitele. Problematikou dopravní výchovy se v současné době zabývají především školy a školská zařízení, Ministerstvo dopravy ČR, kraje, Policie ČR, městské policie a domy dětí a mládeže. Tyto subjekty sice vyvíjejí v této oblasti určitou činnost, ale vzhledem k jejich samostatnosti není koordinovaná a její jednotlivé aktivity na sebe nenavazují, nebo jen velmi málo.¹⁵

3.4 Dopravní výchova v mateřských školách

Mnoho odborníků považuje věk do šestého roku dítěte za zvlášť důležitý jak po stránce formování charakteru, tak intelektových schopností. Proto u těchto dětí vyžaduje dopravní výchova především důslednost a trpělivost ve výchově, metodickou a odbornou znalost, kde se klade zřetel na individuální znalosti každého dítěte. Hlavním záměrem tedy je připravit děti na bezpečnou účast v provozu na pozemních komunikacích. Nutné je ustoupit od dřívějších metod a přejít na modernější, jež budou vycházet z poznání a potřeb dítěte. Charakteristikou psychiky předškolního dítěte je charakter poznání, učení prostřednictvím činnosti nebo jednání tzv. reálných situací. Tedy hlavní náplní dopravní výchovy dětí předškolního by měla být hra.¹⁶

¹⁴ ČÁP, J. *Rozvíjení osobnosti a způsob výchovy*. Praha: Příbram, 1996, s. 219-224, s. 243-245. ISBN 80-85866-15-3.

¹⁵ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006, s. 5. ISBN 80-246-1157-0.

¹⁶ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006, s. 13-18. ISBN 80-246-1157-0.

Pro dopravní výchovu dětí předškolního věku je nutné vytvořit určité podmínky, které přispějí k jejímu zajištění, např.:

- úprava bezpečného prostředí pro život dětí, např. řešení komunikací, sídlišť, hracích ploch,
- přehledné řešení komunikační sítě a dopravy, např. zřetelné přechody pro chodce, přehledné křižovatky,
- dostatek hřišť a hracích ploch s možností volného a bezpečného pohybu na nich.¹⁷

V Kraji Vysočina vyučuje dopravní výchovu v mateřských školách např. krajská koordinátorka BESIPu Veronika Vošická Buráňová se svou asistentkou. K výuce využívají malé dopravní hřiště s dopravními značkami, kde se děti učí formou her, jak se bezpečně chovat v silničním provozu. Děti si například osvojují, jak je například důležité mít na sobě reflexní prvky, a to zajímavou formou – děti se s nimi vyfotografují pomocí blesku a následně vidí, jak je vidí vozidla na pozemní komunikaci.¹⁸

3.5 Dopravní výchova na základních školách

Podle Stojana v mladším školním věku dítěte převažuje školní forma dopravní výchovy, která těží z principů vzdělávacího systému. Žáci se v tomto věku učí, jak se správně chovat v dopravě formou inscenací, dále metodou otázek, které jsou zaměřeny na rozvoj strategického myšlení. Řeší modelové situace nebo animované problémy, hledají správná řešení a rozhodnutí. Další velmi významné místo má praktický, kvalifikovaně vedený cyklistický výcvik na dopravním hřišti, ale i v reálném provozu na silnici. Ve vyšších ročnících se využívá pro dopravní výchovu každé vhodné učivo, které je určené do dopravně-analogických příkladů. V 11 a 12 letech se v žácích probouzejí pocity partnerství, které mají v dopravě velký význam pro spoluvytvoření pozitivního dopravního klimatu. Pro kvalifikované vedení dopravní výchovy pro děti a mládež školního věku mají pedagogové dobré předpoklady, které získávají již během studia na pedagogických fakultách. Pedagogové – specialisté, kteří prošli touto přípravou, by mohli působit jako garanti dopravní výchovy a školitelé kolegů v širším regionu své školy.¹⁹

¹⁷ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006, s. 7, s. 19. ISBN 80-246-1157-0.

¹⁸ BURÁŇOVÁ, VOŠICKÁ, V. *Informace k dopravní výchově*. BESIP: Kraj Vysočina, 2020.

¹⁹ STOJAN, M. Dopravní výchova předchází nehodám dětí. *Metodický portál RVP-Modul články* [online]. [cit. 16. 11. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://clanky.rvp.cz/clanek/s/Z/1443/DOPRAVNI-VYCHOV-PREDCHAZI-NEHODAM-DETI.html>>.

3.6 Dopravní výuka na dopravních hřištích

Výuka probíhá také na dětských dopravních hřištích (dále DDH) po celé Vysočině, např. v Havlíčkově Brodě, Chotěboři, Humpolci, Telči, Třešti, Velkém Meziříčí, Třebíči, Náměšti nad Oslavou, Novém Městě na Moravě, Žďáru nad Sázavou a v Jihlavě, kde v roce 2020 proběhla jeho rekonstrukce. Na každém hřišti bývají alespoň dva lidé, kteří učí dopravní výchovu pro 4. ročníky. Jsou také DDH, kde probíhají i projektové dny, na kterých vyučují městská policie a jiné složky integrovaného záchranného systému. Takováto hřiště jsou ve Štokách, Pacově, Kamenici nad Lipou nebo Příbyslavi.²⁰

Pro malé cyklisty je návštěva dopravních hřišť velice důležitá, ale ne vždy je toto reálné z důvodu jejich nedostupnosti. Dopravní hřiště nacházející se v Kraji Vysočina jsou ve Zruči nad Sázavou, Světlé nad Sázavou, Libici nad Doubravou, Příbyslavi, Žďáře nad Sázavou, Pelhřimově, Jihlavě, Třebíči, Kralicích nad Oslavou a v Polici viz obrázek 1. Procvičování dopravních značek a reálných dopravních situací, které se děti ve škole naučí, následně probíhá např. při procházkách v okolí školy, což je velmi důležité.

Obr. 1: Mapa dopravních hřišť nacházejících se v Kraji Vysočina²¹



²⁰ BURÁŇOVÁ, VOŠICKÁ, V. *Informace k dopravní výchově*, BESIP: Kraj Vysočina, 2020.

²¹ Vlastní zdroj dle aplikace mapy.cz.

3.7 Výuka dopravní výchovy mimo vyučování

Na vyučování se podílí v první řadě rodina, poté škola, zařízení pro výchovu mimo vyučování a další subjekty. Tato výchova probíhá:

- mimo povinné vyučování,
- mimo bezprostřední vliv rodiny,
- převážně ve volném čase.

Prispívá k prevenci společensky nevhodných a škodlivých forem chování při narůstající kriminalitě mladistvých. Přesnější název je pedagogika volného času. Je jedním z vědních oborů zabývajících se teoretickými i praktickými aspekty výchovy ve volném čase.

Pedagog nebo vychovatel, který s dětmi pracuje, by měl mít pro ně pochopení, měl by se o ně zajímat, měl by je dokázat vhodně motivovat, podporovat jejich nápaditost, zájem o činnost a vzdělávání. Děti poznají, kdo je má rád a zajímá se o ně. Tím si pedagog získá jejich důvěru, kterou může využít k lepším výsledkům při výchově. Na rozdíl od učitelů, kteří se musejí při výuce držet osnov, mají velký prostor pro tvořivost a širší použití kladné motivace. Tato role je velice náročná, jelikož působí v různých typech zařízení, kde je jejich struktura velice různorodá: funkcemi, činnostmi a věkem vychovávajících (i vychovávaných).

Proto oblast výchovy prochází mnoha změnami, kde se klade důraz na:

- využívání zájmu a odbornosti pedagogů při jejich organizaci,
- respektování práv dítěte a propojování zájmových činností s vyučováním,
- zachovávání principu dobrovolnosti,
- práci s malými sociálními skupinami k individualizaci výchovného působení,
- využívání specializace vychovatelů pro vedení zájmových činností,
- vytváření skupin dětí z hlediska věku nebo pohlaví,
- zapojování rodičů a ostatních dospělých do činnosti,
- integraci jedinců s hendikepou.

Proto jsou také na tyto vychovatele-pedagogy kladeny zvýšené nároky a předpokládá se jejich kvalitní příprava. Není nutné, aby měli všichni vysokoškolské vzdělání pro práci ve standardních podmínkách, měli by však mít možnost zvyšovat svou kvalifikaci. Z výše uvedeného vyplývá, že je velice žádoucí podporovat všechny formy vzdělávání pedagogů volného času.²²

²² PÁVKOVÁ, J. a kol. *Pedagogika volného času*. 3. vyd. Praha: Portál, 2002, s. 35–41. ISBN 80-7178-711-6.

4 SUBJEKTY REALIZUJÍCÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVU V KRAJI VYSOČINA

Hlavním realizátorem dopravní výchovy v Kraji Vysočina je oddělení BESIP. Za čtyřleté působení ve funkci hlavní koordinátorky BESIPu paní Veronika Vošická Buráňová zrealizovala nespočetně dopravně preventivních akcí nejen pro děti. Od roku 2019 je také ředitelkou Centra dopravní prevence.²³

Cílem Centra je provádět dopravní výchovu formou blízkou cílovým skupinám, vytvořit základnu pro získávání a další rozšiřování informací o osvědčených postupech prevence dopravních nehod a také nabídnout své prostory k pořádání seminářů a školení k problematice dopravní prevence.

4.1 Oddělení BESIP

BESIP je koordinačním subjektem v oblasti bezpečnosti silničního provozu, který zároveň působí v oblasti prevence v dopravní výchově dětí. Je to samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR. Působí ve 14 krajích ČR, kde pracuje 14 krajských koordinátorů BESIPu. Organizují akce pro veřejnost a pro řidiče na silnicích, různé semináře a besedy. Dále je zde Road show BESIP interaktivní výstavní systém. Pořádá kampaně na téma komunikace klíčových témat BESIP, informačně preventivní kampaně na celostátní úrovni, řízené mediální komunikace, moderní a bezpečný automobil. V dopravní výchově se zabývají tématy:

- budování hodnotového systému,
- výuka dopravní výchovy na základních školách (mají více než 150 dopravních hřišť po celé ČR),
- metodická a didaktická podpora výuky dopravní výchovy,
- systém dopravní soutěže mladých cyklistů.

Strategickým dokumentem pro naplňování prevence je dokument nazvaný Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, který byl platný do roku 2020. V tomto posledním roce činnost ovlivnila pandemie COVID. Z tohoto důvodu bylo možné realizovat jen opravdu malé množství akcí. Od roku 2021 tento dokument nahradil nový s názvem Strategie BESIP 2021–2030, jež stanovuje rizikové skupiny účastníků provozu, sleduje vývoj dopravní nehodovosti a zároveň vytyčuje přesné cíle

²³ POLICIE ČR. *Centrum dopravní prevence*. [online]. [cit. 2021-02-04]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/centrum-dopravni-prevence-724901.aspx>>.

sledující zlepšování podmínek na silnicích. Z této strategie následně pramení i dílčí strategie postihující situaci v konkrétních krajích. Právě z tohoto důvodu se krajský koordinátor pro Kraj Vysočina snaží postihovat široké spektrum laické i odborné veřejnosti od dětí mateřských škol po seniory.

Pro Kraj Vysočina je koordinátorkou BESIPu Mgr. Veronika Vošická Buráňová²⁴, která na své pozici působí od konce roku 2016. Snaží se o komplexní zajišťování dopravní prevence, kvalitní spolupráci po boku PČR i dalších spolupracujících subjektů. K hlavním cílům její práce patří vzájemná soudržnost a realizace dopravní prevence za účasti mnoha subjektů. Během běžného kalendářního roku zajistila BESIP v Kraji Vysočina zhruba 115 nejrůznějších dopravně preventivních akcí. K základním nabídkám každého krajského koordinátora patří přednášková činnost a besedy s veřejností. Zároveň však také zajíždí do odlehlých koutů kraje s tzv. stánkem prevence, který je prezentován na akcích pro veřejnost. V posledních měsících úzce spolupracuje s psychologem a psychoterapeutem Mgr. et Mgr. Janem Sojkou, který má soukromou psychologickou ambulanci v Havlíčkově Brodě. Sama koordinátorka spatřuje v tomto oboru psychologie hlavní cestu k ovlivnění chování zejména mladých řidičů. BESIP je dále hlavním garantem dopravní výchovy na dopravních hřištích v celé ČR. Na dětských dopravních hřištích vyučují lektoři, kteří prochází akreditovaným vzděláním.

4.2 Policie České republiky

Na prevenci dětí do 15 let se rovněž velmi intenzivně podílí i Policie České republiky, protože nezletilí patří do kategorie zvláště zranitelných obětí. Je proto jejich prioritou tyto děti vzdělávat například na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, internetu, sociálních sítí, právního vědomí nebo bezpečného chování obecně.

Krajské ředitelství policie Kraje Vysočina v této oblasti provádí jak prevenci primární, tak i sekundární. Téměř každý den jsou policisté z oddělení tisku a prevence ve školách či školských zařízeních a v rámci besed nebo přednáškové činnosti s dětmi diskutují na témata, která jsou pro danou skupinu aktuální.²⁵

²⁴ BURÁŇOVÁ, VOŠICKÁ, V. Krajská koordinátorka BESIP. Rozhovor ze dne 18.01.2021 na téma: Realizace dopravní výchovy v rámci BESIPU.

²⁵ LINHART, D. Jak se podílí Policie ČR v Kraji Vysočina na prevenci dětí. In KŘP Kraje Vysočina, rozhovor ze dne 12. 12. 2020.

4.3 Městské policie v Kraji Vysočina

Jihlavská městská policie se dopravní výchovou zabývá jen v rámci společných akcí, které pořádají různé instituce, např. Den s policií, Řidič Vysočiny, Den zdraví. Je zde oddělení prevence kriminality, kde pracují dva strážníci.

Na Městské policii Třebíč je manažerka prevence kriminality str. Bc. Lucie Šerková. V rámci prevence kriminality realizují strážníci mnoho aktivit, akcí a projektů, zaměřených na snižování negativních sociálně patologických jevů ve společnosti. Mimo jiné jsou to pravidelné preventivní programy pro žáky mateřských, základních a středních škol, učilišť a seniory. Každoročně se strážníci podílejí na mnoha akcích pro širokou veřejnost jako např. Den bez aut, Dětský den DDM, Prvňáčci na přechodech, Den otevřených dveří Nemocnice Třebíč apod.²⁶

Dopravní výchova na Městské policii Havlíčkův Brod, probíhá dle slov preventistky Vaňkátové v rámci výukových programů, které vyučují v mateřských, základních a středních školách. Velký zájem je o kroužek mladých strážníků, kdy děti ze základních škol jednou týdně dochází přímo na služebnu městské policie, kde si mohou prohlédnout všechny pomůcky související s činností městských strážníků, včetně služebního vozidla a kamerového systému. Již devět let pořádají dětské tábory, kdy se jim hravou formou snaží přinést cenné informace v oblasti dopravní prevence.²⁷

4.4 Ostatní organizace podílející se na dopravní výchově

V rámci akcí pořádaných pro děti s tematikou dopravní výchovy spolupracuje také Zdravotnická záchranná služba Kraje Vysočina (dále jen ZZS), která dětem vštěpuje základy první pomoci, aby si dovedly samy nebo i někomu jinému pomoci, a to formou testů a názorných praktických ukázek.

Další složkou, která se těchto akcí zúčastňuje, je Hasičský záchranný sbor Kraje Vysočina (dále jen HZS), který při simulované havárii vozidla provádí ukázkou vyprošťování zraněných osob z vozidla. Uvedený druh preventivní akce se konal v jedné obci v Kraji Vysočina, kde ji každoročně pořádá místní ZŠ a zúčastňují se jí všichni její žáci. Mohou ji také navštívit i místní občané, mezi kterými jsou převážně rodiče s dětmi. Tato akce je u dětí velice oblíbená.

²⁶ ŠERKOVÁ, L. *Městská policie Třebíč – prevence*. [online]. [cit. 22. 11. 2020]. Dostupné z WWW: <<http://www.policietrebic.unas.cz/page11.html>>.

²⁷ VAŇKÁTOVÁ, V. *Výuka dopravní výchovy v mateřských, základních a středních školách*. In. *Městská policie v Havlíčkově Brodě, rozhovor ze dne 07.12.2020*.

5 PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ REALIZOVANÁ V KRAJI VYSOČINA

Děti navštěvující základní školu patří k nejohroženější skupině. Proto účelně realizovaná preventivní opatření jsou podstatou jejího fungování, a tudíž i snížení počtu dopravních nehod, kde figurují děti.²⁸ Rozlišení jejich cílových skupin je zásadním požadavkem. Žádný preventivní program nefunguje u všech skupin stejně. Proto je nutné sjednotit kritéria rozlišení těchto skupin, abychom byli schopni přesně specifikovat, na jaké cílové skupiny je program určen a jaký na ně má efekt.

5.1 Opatření realizovaná Krajským úřadem Kraje Vysočina

Dle pana Hamáčka²⁹ organizuje kraj každoročně krajské kolo Dopravní soutěže mladých cyklistů. Cílem soutěže je vedení žáků základních škol ke správnému a bezpečnému chování v provozu na pozemních komunikacích a ke snižování počtu a následků dopravních nehod u dětských účastníků silničního provozu. Finále soutěže se účastní vítězná družstva z předcházejících oblastních kol. Vítězné družstvo z krajského kola reprezentuje Kraj Vysočina v celostátním finále. V roce 2020 se bohužel dopravní soutěž v důsledku COVID-19 neuskutečnila v celé republice.

Podpora dopravní výuky v Kraji Vysočina je realizována prostřednictvím Centra služeb pro silniční dopravu, s. p. o., kterému Krajský úřad na základě smlouvy každoročně přispívá finanční částkou na zajištění dopravní výchovy v Kraji Vysočina. Konkrétní organizace dopravní výuky je pak realizována prostřednictvím krajské koordinátorky BESIP.

Ve sledovaném období byla prostřednictvím dotace Kraje Vysočina podpořena výstavba celkem 11 dopravních hřišť. Krajský úřad bohužel nerealizuje žádné speciální dětské aktivity v oblasti BESIP, a to z důvodu pandemie COVID-19.

5.2 Opatření dle Programu zdraví 2020 pro Kraj Vysočina

Vláda ČR schválila svým usnesením ze dne 30. října 2002 č. 1046 program Světové zdravotní organizace (WHO) ZDRAVÍ 21 v podobě „*Dlouhodobého programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva České republiky – Zdraví pro všechny*“

²⁸ MIOVSKÝ, M. a kolektiv. *Prevence rizikového chování ve školství*. Praha, 2015. s. 89. ISBN 978-80-7422-392-1

²⁹ HAMÁČEK, P. Preventivní opatření. In. Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Kraje Vysočina, rozhovor ze dne 30.12.2020.

v 21. století“ (dále jen ZDRAVÍ 21). Na tento program navazuje „Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“, kterou vláda ČR vzala na vědomí v roce 2014 a která vychází z programu Světové zdravotnické organizace „Zdraví 2020“. Kraj Vysočina se stal v roce 2014 Zdravým krajem a vstoupil tak do Národní sítě Zdravých měst a regionů ČR a takto se k dokumentu ZDRAVÍ 21 přihlásil. Projekt Zdravý Kraj Vysočina je koordinován Odborem regionálního rozvoje Krajského úřadu Kraje Vysočina. Jeho hlavním cílem je i systémové zlepšení kvality života a zdraví obyvatel Kraje Vysočina. Jednou aktivitou Zdravého Kraje Vysočina bylo v roce 2008 zpracování programu ZDRAVÍ 21 pro Kraj Vysočina. Tento dokument se stal základem pro realizaci projektu podpory zdraví a prevence nemocí na území kraje. Program ZDRAVÍ 2020 pro Kraj Vysočina z tohoto dokumentu vychází. Implementuje uvedené národní strategie na regionální úrovni. Hlavním cílem je zlepšovat úroveň zdraví a klíčové ukazatele zdravotního stavu obyvatel v našem kraji a do tohoto procesu zapojit co nejvíce institucí. Tento program je důležitým materiálem pro samosprávné celky i správní orgány, různé instituce i samotné občany pro jejich orientaci v oblasti prevence nemocí a podpory a ochrany zdraví, které Kraj Vysočina považuje za nejdůležitější. Program ZDRAVÍ 2020 pro Kraj Vysočina není uzavřeným dokumentem a pro budoucí vývoj může použít aktuální potřeby a dojít tak k rozšiřování nebo změnám priorit či změnám navržených a podporovaných aktivit v oblasti prevence nemocí a podpory zdraví v regionu.³⁰

Program *ZDRAVÍ 2020 pro Kraj Vysočina* je koncepčním materiálem na období 2016–2020, byl zpracován v únoru 2016 a vychází nejen z aktuálního stavu a dlouhodobé úrovně zdraví obyvatel Kraje Vysočina, ale také ze znalostí vybraných cílových problematik a skupin, ze současných i očekávaných potřeb populace a v neposlední řadě i z možností kraje a ekonomické reality. Cílem je zlepšení zdraví a kvality života obyvatel Kraje Vysočina.³¹ Dokument „PROGRAM ZDRAVÍ 2020 PRO KRAJ VYSOČINA Střednědobý plán pro období 2016–2020“ řeší v kapitole č. 4 snížení výskytu poranění způsobených násilím a úrazy. Cílem je snižovat počty zraněných, postižených a úmrtí v důsledku úrazů, které jsou nečastější příčinou úmrtí dětí, a ročně v jejich důsledku umírá 300.

³⁰ HYSKÝ, M. et al. *Program zdraví 2020 pro Kraj Vysočina-Střednědobý plán pro Období 2016–2020*. Kraj Vysočina, 2016, s. 5-6.

³¹ HYSKÝ, M. et al. *Program zdraví 2020 pro Kraj Vysočina-Střednědobý plán pro Období 2016–2020*. Kraj Vysočina, 2016, s. 41.

Z tohoto důvodu je třeba se na tuto problematiku prevence dětských úrazů intenzivně zaměřovat. Proto je jedno z těchto opatření zaměřeno na podporu programů a projektů zaměřených na prevenci dětských úrazů.

Cílem je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snižování úrazů a úmrtí v důsledku dopravních nehod. Dopravní úrazy dětí sice tvoří ze všech typů úrazů nejmenší procento, přesto je vhodná prevence, která pomůže snížit nehodovost. Je nezbytné, aby byly zainteresované všechny složky a aby spolu úzce spolupracovaly. Prevence vede k omezení dopravních nehod a je neřešitelná bez cíleného a dlouhodobého působení všech subjektů. **Doporučená opatření k realizaci a podpoře tedy jsou:**

- Podpoření programů a projektů zaměřených na prevenci dopravní úrazovosti a k bezpečnosti silničního provozu s důrazem na nácvik reálných situací u dětí a mládeže.
- Podpora a vytvoření bezpečných prostředí všeobecně, především cyklostezky, parky, hřiště, chodníky.³²

5.3 Opatření realizovaná dle krajské koordinátorky BESIP

Do práce koordinátora patří i další doplňkové akce, které jsou určeny pro širokou veřejnost, jak říká paní Vošická Buráňová.³³ Kraj Vysočina je jediným místem v ČR, kde jsou realizovány tzv. simulované dopravní nehody na železnicích. V loňském roce proběhla dopravně preventivní akce, kdy byla simulována dopravní nehoda na železnici, konkrétně srážka vlaku s chodcem a vyproštění osob z havarovaného osobního automobilu. Tato akce byla natáčena a živě vysílána ve všech školách, které si tento živý přenos ve svých školách pustily. Přenos zajišťoval projekt vysilamezive.cz, který vznikl právě za účelem přenašení přímých přenosů z různých akcí. Přenos komentovala koordinátorka BESIPu Veronika Vošická Buráňová a sledovalo ho 25 000 lidí. Z činnosti krajského koordinátora to byly dále aktivity v oblasti konkretizace jednotlivých projektů, a to např. sdružování zkušebních komisařů autoškol v kraji Vysočina.

Znalost dopravní výchovy na Vysočině činí z hlediska škol 85,6 %, což je nejvyšší v České republice. Účast na dopravních soutěžích je přibližně 50 %. Polovina škol se navíc zapojuje do Dopravních soutěží mladých cyklistů,

³² HYSKÝ, M. et al. *Program zdraví 2020 pro Kraj Vysočina-Střednědobý plán pro období 2016–2020*. Kraj Vysočina, 2016, s. 27–28.

³³ BURÁŇOVÁ, VOŠICKÁ, Veronika. Realizovaná preventivní opatření-BESIP. Krajská koordinátorka BESIP. rozhovor ze dne 18.01.2021.

kteře vyhlašuje Ministerstvo dopravy, oddělení BESIP se spoluvyhlašovateli, jimiž jsou Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Policejní prezidium Policie České republiky, Český červený kříž, Ústřední automotoklub ČR, Autoklub České republiky a další orgány a organizace.

Soutěž se vyhlašuje každoročně a je určena především žákům základních škol a odpovídajících ročníků víceletých gymnázií, popř. dalších alternativních škol, tedy žákům 10–16letým rozděleným do dvou věkových kategorií:

1. kategorie – věk 10 až 12 let
2. kategorie – věk 12 až 16 let

Požadovaný ročník narození soutěžícího v konkrétní věkové kategorii je stanoven prostým odečtem ročníku narození od číslovky aktuálního kalendářního roku. V případě nedodržení uvedených kritérií bude družstvu umožněno startovat v postupovém kole mimo soutěž bez možnosti umístění v závěrečném pořadí dle získaného počtu trestných bodů a bez možnosti postupu do dalšího kola.

Cílem soutěže mladých cyklistů je:

- podněcovat a zvyšovat zájem žáků o dopravní výchovu (a motorismus),
- ověřovat znalosti a dovednosti žáků–cyklistů v oblasti uplatňování pravidel provozu na pozemních komunikacích, v technice jízdy a v první pomoci,
- přispívat ke zvýšení efektu výchovně-vzdělávací práce při dopravní výchově ve školách, ke správnému a bezpečnému chování žáků v provozu na pozemních komunikacích a ke snižování příčin a následků dopravních nehod dětí,
- vytváření návyků ohleduplnosti k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích a ochotě k dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích.

5.4 Opatření realizovaná obecní a státní policií

Městští strážníci i policisté každé ráno asistují u přechodů pro chodce, které se nachází u základních škol. Dohlíží na bezpečné přecházení dětí, které jdou do školy. Na začátku a konci školního roku zůstávají i na odchod dětí ze školy, jelikož se ve škole zdrží maximálně jednu až dvě vyučovací hodiny.

Preventivní činnost státní policie byla zaměřena na školská zařízení, BESIP a další aktivity, které plnila v souladu s Koncepcí a strategií prevence kriminality ČR. Stejně tak se podílela na krajských a celorepublikových akcích např. Zabezpečte se,

Vidíme se, Zebra se za Tebe nerozhledne, Bezpečně na kole, Bezpečně u vody, Můžete dostat šanci, Klidný a bezpečný konec roku apod.³⁴

5.5 Preventivní opatření realizovaná v zahraničí

V Německé spolkové republice ve městě Stuttgart sídlí společnost MobileKids³⁵, která se věnuje již mnoho desetiletí zejména bezpečnosti vozidel a provozu. Je to její globální iniciativa, která je aktivní od roku 2001. Závazek k otázce bezpečnosti silničního provozu zahrnuje projekty po celém světě. Jejich cílem je zvýšit povědomí lidí všech věkových skupin o bezpečnosti silničního provozu a prevence nehod.

Své aktivity MobileKids přizpůsobuje požadavkům konkrétních zemí a na jejich implementaci spolupracuje s místními partnery. Znamená to, že oslovují děti po celém světě s jednotným konceptem – jedinečným nápadem v historii vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Všechny jejich projekty jsou založeny na velmi jednoduchém principu: MobileKids by měl vzdělávat a bavit. Je toho názoru, že bezpečnost má přednost, což platí především pro nejmladší účastníky silničního provozu, naše děti! S iniciativou „Bezpečně na silnici“ chce MobileKids zajistit, aby děti byly připravené pro účast v dopravě na ulicích a silnicích. Od zahájení tohoto programu v roce 2001 tato společnost svými nabídkami oslovila více než 2 miliony dětí. Záměrem je naučit děti ve věku od šesti do deseti let hravým způsobem, jak být v silničním provozu v bezpečí. Nabídka MobileKids sahá od rozsáhlých informačních a výukových materiálů pro rodiče a učitele až po soutěže pro vzdělávací instituce a širokou škálu on-line nabídek a aktivit. **Cíle MobileKids jsou:**

- Upozornit chlapce a dívky na potenciální nebezpečí způsobem, který je přiměřený jejich věku, a procvičovat opatrnost v provozu, aby se v něm mohli bezpečně pohybovat.
- Zvýšit povědomí mladých účastníků silničního provozu o rizicích v dopravě a připravit je na to, aby se mohli účastnit dopravy sami. Chce se podílet na zajištění bezpečnosti dětí na cestách a zábavným a vzrušujícím způsobem předávat životně důležité dovednosti co největšímu počtu dětí.

³⁴ LINHART, D. Jaká byla realizována preventivní opatření policií v Kraji Vysočina. In KŘP Kraje Vysočina, rozhovor ze dne 22.01.2021.

³⁵ MOBILEKIDS A DAIMLER INITIATIVE. *Road safety education around the World*. [online]. [cit. 2021.03.24]. Dostupné z WWW: <<https://www.mobilekids.net/en/about-mobilekids/road-safety-education-worldwide>>.

MobileKids se zaměřuje na věkovou skupinu dětí 6–10 deset let proto, že na ulicích a komunikacích jsou obzvláště děti ohroženy. V tomto věku z nich pomalu ale jistě rostou nezávislí účastníci silničního provozu, kteří také používají vlastní dopravní prostředky, jako jsou jízdní kola, skateboardy a mnoho dalších. Proto je důležité zvýšit povědomí dívek a chlapců o možných rizicích a procvičovat opatrnost v dopravě, aby se na nich mohli bezpečně pohybovat.

Používanými komponenty jsou vzdělávací materiály pro lekce bezpečnosti silničního provozu na základních školách a také školní kampaň, např. celostátní soutěž v Německu, kde mohou základní školy předkládat projekty ze svých lekcí bezpečnosti silničního provozu. On-line řada MobileKids zahrnuje internetovou stránku s informacemi, nabídkami a soubory ke stažení pro rodiče a učitele a bezpečnostní mapu. Na bezpečnostní mapě lze zadat dopravní body a určit tak nejbezpečnější cestu do školy a ze školy. MobileKids má svůj vlastní kanál na Twitteru, Facebooku a Instagramu s pravidelnými příspěvky. MobileKids-školy bezpečnosti silničního provozu jsou školy, které učí děti hravým a snadným způsobem pravidla silničního provozu pomocí malých elektrických automobilů, děti mohou získat dětský řidičský průkaz. Mobilní škola bezpečnosti silničního provozu s nafukovací dráhou a elektromobily, jízdními koly, bobby a pěší akce se používají při různých akcích nebo workshopech pro děti.

MobileKids je aktivní v již zmíněném Německu, dále v Brazílii, Číně, Francii, Indii, Koreji, Malajsii, Mexiku, Polsku, Rusku, Rumunsku, Turecku, Maďarsku – viz obrázek 2.

Obr. 2: Mapa aktivity MobileKids³⁶



³⁶ MOBILEKIDS A DAIMLER INITIATIVE. *Road safety education around the World*. [online]. [cit. 2021.03.24]. Dostupné z WWW: <<https://www.mobilekids.net/en/about-mobilekids/road-safety-education-worldwide.>>.

6 VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V KRAJI VYSOČINA

Vývoj dopravní nehodovosti v našem kraji zaznamenal v meziročním srovnání **nárůst o 360 dopravních nehod**, což vyjadřuje 8% nárůst. Následky ale vykazují meziroční zvýšení v počtu úmrtí ve srovnání s rokem 2018 o pět případů, procentuálně představuje nárůst 14 %. Počet těžkých zranění se snížil o 14 % procent, což je pokles o 16 případů. Počet lehkých zranění se snížil o 16 % procent, pokles celkem o 242 případů.³⁷

6.1 Analýza plnění dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020

Tento dokument má za svůj cíl vytvořit operativní materiál oddělení BESIP týkající se Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 (dále jen NSBSP). Jedná se o měsíční informaci o průběžném plnění základních strategických a dílčích cílů.

Materiál hodnotí plnění NSBSP v průběhu roku 2020. Přestože je NSBSP oficiálně nazvána „2011–2020“, vstoupila v účinnost až od 1. ledna 2012, proto je rok 2020 devátým rokem realizace uvedené NSBSP. Rok 2011 byl hodnocen ještě dle předchozí Strategie. Od ledna 2017 došlo k revizi NSBSP, již není sledován dílčí cíl, kterým byl agresivní způsob jízdy, nově jsou v rámci dílčích cílů sledovány tyto příčiny dopravních nehod:

- nedání přednosti v jízdě,
- nesprávné předjíždění.

U stávajících dílčích cílů došlo ke zpřísnění (tj. poklesu předpokladů) u dílčích cílů uvedené strategie:

- Děti: těžce zraněné.
- Chodci: těžce zranění.
- Motocyklisté: těžce zranění.
- Mladí řidiči: těžce zranění.
- Stárnoucí populace: usmrcení i těžce zranění.

³⁷ ČÍRTKOVÁ, D. *Loni zemřelo na silnicích kraje Vysočina 40 osob*. [online]. Velké Meziříčí, 2021 [cit. 2021.02.04]. Dostupné z WWW: <<https://www.velkomeziricko.cz/krimi-zpravy/6929-loni-zemrelo-na-silnicich-kraje-vysocina-celkem-40-osob.>>.

- Alkohol a jiné návykové látky: usmrcení i těžce zranění.
- Nepřiměřená rychlost: usmrcení i těžce zranění.

Z následující tabulky 1 je zřejmé krajské srovnání v oblasti „naplnění“ stanovených celoročních předpokladů počtu usmrcených, resp. těžce zraněných osob v roce 2020. Zajímavé je sledovat, jaké jsou rozdíly mezi usmrcením a těžkým zraněním v jednotlivých krajích. Zatímco v celorepublikovém srovnání činil rozdíl +47 %, u krajů se pohybuje v rozmezí –16 % v kraji Karlovarském a až +183 % v Kraji Vysočina.

Tab. 1: Počty usmrcených osob při dopravních nehodách do 24 hodin³⁸

NSBSP 2020	Usmrceno U	Těžce zraněno TZ	Rozdíl U-TZ
Hl. m. Praha	112 %	57 %	55 %
Středočeský	141 %	62 %	79 %
Jihočeský	122 %	131 %	–9 %
Plzeňský	127 %	94 %	33 %
Ústecký	115 %	76 %	39 %
Královéhradecký	108 %	71 %	37 %
Jihomoravský	139 %	99 %	40 %
Moravskoslezský	86 %	70 %	16 %
Olomoucký	83 %	46 %	38 %
Zlínský	110 %	58 %	52 %
Vysočina	250 %	67 %	183 %
Pardubický	117 %	67 %	50 %
Liberecký	130 %	74 %	56 %
Karlovarský	66 %	82 %	–16 %
Celkem	121 %	73 %	47 %

V případech, kdy je hodnota vyšší než 100 %, došlo k překročení celoročních předpokladů splnění NSBSP. Červenou barvou je vyznačeno nesplnění cílů NSBSP a zelenou barvou je označeno neplnění cílů NSBSP – viz tabulka 2.³⁹

³⁸ KADULA, L. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020* [online]. BRNO: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2020 [cit. 2020-12-07]. Dostupné z www: <https://www.czrso.cz/uploads/2021-01-05-07-19_PNF5FTh6zvXqiyg_20-11-NSBSP.pdf>.

³⁹ KADULA, L. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020* [online]. BRNO: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2020 [cit. 2020-12-07]. Dostupné z www: <https://www.czrso.cz/uploads/2021-01-05-07-19_PNF5FTh6zvXqiyg_20-11-NSBSP.pdf>.

Tab. 2: Naplnění cílů NSBSP u následků dopravních nehod dětí do 15 let⁴⁰

Dílejší cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Děti	Usmrcení	14	17	12	14	8	14	18	13	9	19	16	8
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	14	13	12	12	11	10	10	9	8	8	7	7
	Těžce zranění	190	165	152	169	162	148	125	141	129	150	113	86
	Těžce zranění (předpoklad)	190	182	175	168	161	154	148	142	115	108	101	95

6.2 Vývoj silniční bezpečnosti u dětí v Kraji Vysočina

Jak z uvedené statistiky dopravních nehod s účastí dětí vyplývá (viz tabulka 3), počet dopravních nehod bohužel roste. V roce 2013 jich bylo nejméně a v roce 2020 nejvíce. Průměrně je to každý rok 50 dětí, což je docela vysoké číslo. Ve srovnání v krajských městech je nejvyšší počet dopravních nehod v Třebíči a nejmenší ve Velkém Beranově. Na počet obyvatel je na tom v nehodovosti nejhůře Jihlava a nejlépe Pelhřimov.

Tab. 3: Počty dopravních nehod ve vybraných městech Kraje Vysočina s účastí dětí do 15 let⁴¹

Město	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Celkem
Pelhřimov	4	2	8	1	2	4	8	7	12	18	29	95
Havlíčkův Brod	4	5	5	4	3	2	9	12	12	22	33	111
Jihlava	10	9	9	5	8	4	11	6	24	22	31	139
Třebíč	5	4	7	5	6	9	8	10	20	32	39	144
Žďár nad Sázavou	8	10	8	4	13	2	6	5	18	30	30	134
Velký Beranov	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	6	9
Celkem	31	30	37	19	32	21	42	40	88	125	169	

⁴⁰ KADULA, L. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020* [online]. BRNO: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2020 [cit. 2020-12-07]. Dostupné z [www: <https://www.czrso.cz/uploads/2021-01-05-07-19_PNF5FTh6zvXqiyg_20-11-NSBSP.pdf>](http://www.czrso.cz/uploads/2021-01-05-07-19_PNF5FTh6zvXqiyg_20-11-NSBSP.pdf).

⁴¹ Vlastní zdroj dle dat poskytnutým kpt. Mgr. Peterem Halánem, vrchním komisařem OSDP KŘP Kraje Vysočina.

Z policejních statistik rovněž vyplývá (viz tabulka 4), že nejvíce následků dopravních nehod, kde účastníci jsou děti, představují jen lehká zranění, což je povzbudivé zjištění. Celkový počet nehod od roku 2015 narůstá, výjimkou je rok 2020, kdy byla dětem nařízena distanční výuka, tudíž se na pozemních komunikacích pohybovaly omezeně.

Tab. 4: Vývoj osobních následků u dopravních nehod v Kraji Vysočina děti jako chodců v letech 2015–2020⁴²

Rok	Usmrceno dětí	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Bez zranění	Celkem
2015	0	1	15	1	17
2016	0	0	21	0	21
2017	1	1	20	1	23
2018	2	2	26	0	30
2019	1	3	23	0	27
2020	0	2	7	0	9

Podle závažnosti zranění dětí jako spolujezdců ve vozidlech z policejní statistiky rovněž vyplývá, že nejvíce je zranění lehkých a nedochází téměř k žádným usmrcením, což je velice pozitivní. Jak je možné vidět z tabulky 5, celkový počet dopravních nehod je v posledních dvou letech (tj. v roce 2019 a v roce 2020) spíše klesající. Je to dáno především tím, že jsou děti více doma, nenavštěvují školu ani jiné mimoškolní aktivity. Tento stav je určitě povzbudivý, ale po znovuotevření škol bude situace opět obdobná, tendence nehodovosti bude možná spíše stoupající.

Tab. 5: Vývoj osobních následků u dopravních nehod v Kraji Vysočina děti jako spolujezdců ve vozidle v letech 2015–2020⁴³

Rok	Usmrceno dětí	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Bez zranění	Celkem
2015	0	1	14	1	16
2016	0	0	21	0	21
2017	1	1	20	1	23
2018	0	5	12	0	17
2019	1	1	12	0	14
2020	0	5	9	0	14

⁴² Vlastní zdroj dle dat poskytnutým kpt. Mgr. Peterem Halánem, vrchním komisařem OSDP KŘP Kraje Vysočina.

⁴³ Vlastní zdroj dle dat poskytnutým kpt. Mgr. Peterem Halánem, vrchním komisařem OSDP KŘP Kraje Vysočina.

V tabulce 6 jsou porovnány následky dopravních nehod dětí jako cyklistů. Z policejní statistiky opět vyplývá, že nejvíce je zranění lehkých, pozitivní je minimum usmrcení. Tento počet má však spíše vzrůstající tendenci, v roce 2020 je číslo dokonce nejvyšší. Je to dáno tím, že jsou děti více doma. Mají více volného času, který by jinak ve většině případů trávily svými koníčky, které nyní navštěvovat nemohou. Tudíž jezdí na kole více než v běžné situaci. Z tabulky 6 vyplývá, že v letech 2015-2020 bylo při dopravních nehodách usmrceno 1 dítě jako cyklista, došlo k těžkému zranění 10-ti dětí jako cyklistů a 114 dětí jako cyklistů bylo zraněno lehce. Při těchto dopravních nehodách došlo celkem k 125 osobním následkům.

Tab. 6: Vývoj osobních následků u dopravních nehod v Kraji Vysočina dětí jako cyklistů v letech 2015–2020⁴⁴

Rok	Usmrceno dětí	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Celkem
2015	0	1	15	16
2016	0	0	20	20
2017	1	1	19	21
2018	0	4	12	16
2019	0	0	23	23
2020	0	4	25	29
Celkem	1	10	114	125

⁴⁴ Vlastní zdroj dle dat poskytnutým kpt. Mgr. Peterem Halánem, vrchním komisařem OSDP KŘP Kraje Vysočina.

7 VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ

Doposud se autorka zabývala pouze teoreticky tím, jak je řešeno vzdělávání a příprava dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu, ať už jako chodců, cyklistů nebo jako jiných účastníků. Zaměřila se prvotně na školská zařízení a na to, jaká je příprava žáků v rámci dopravní výchovy, dále na jiné organizace a instituce, které působí v Kraji Vysočina.

Praktická část absolventské práce měla být věnována výzkumnému šetření, které mělo za cíl zjistit, jaké mají žáci znalosti v dopravní výchově, jak se bezpečně chovají na komunikaci, jak jsou schopni ji bezpečně přecházet, jestli znají dopravní značky a zda mají i jiné vědomosti v oblasti dopravní výchovy. Některé otázky byly zaměřené na rodiče, respektive na to, jak na děti sami dohlíží.

Bohužel na základě usnesení vlády České republiky o přijetí krizového opatření a s ohledem na vyhlášení nouzového stavu v České republice, konkrétně zavřením nebo omezením výuky na základních školách, byl operativně upraven cíl práce a změna cílové skupiny respondentů. Nově zvolený cíl měl zjistit, jakou úroveň znalostí z dopravní výchovy mají žáci v základních školách, kdo ji vyučuje, jakou formou probíhá, jestli je dopravní výchova vyučována jako samostatný předmět a jak často. Cílem výzkumného šetření bylo rovněž zjistit, zda mají žáci dostatečné výukové materiály.

Za účelem vypracování praktické části, tzv. výzkumného šetření, byl proveden kvantitativní výzkum pomocí jedné z jeho technik – dotazníku, který je považován za jednu z nejpoužívanějších. Podstatou dotazníku je zjištění informací o respondentovi, ale také zjištění jeho názorů či jak by danou situací řešil. Jak již vyplývá z jeho názvu, kvantitativní výzkum spočívá ve statistickém zpracování číselných dat. Dotazník, který byl při výzkumném šetření použit, je připojen jako příloha I.

7.1 Popis výzkumného problému

Zvýšeným nárůstem motorismu stoupá i nutnost lepších znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích. Pokud se bude v této oblasti správně působit, dá se předejít mnohým dopravním nehodám i jejich smrtelným následkům.⁴⁵

Realizaci kvalitní dopravní výchovy považuji za velmi důležitou a přínosnou pro bezpečnější účast dětí v silničním provozu.

⁴⁵ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006, s. 5–7.

7.2 Cíl výzkumného šetření

Na počátku výzkumného šetření si autorka nejdříve stanovila jeho cíl a jeho základní teoretické hypotézy. Cílem výzkumného šetření bylo získat informace o tom, zda je současný způsob výuky dopravní výchovy na základních školách pro žáky dostatečný a přínosný. Vzhledem k současné pandemické situaci, kvůli které došlo k přerušení prezenční formy výuky na základních školách, byla změněna cílová skupina respondentů dotazníkového šetření, a to z žáků prvního a druhého stupně na ředitele základních škol, kteří byli požádáni o objektivní vyplnění dotazníků.

Výzkumné šetření uskutečněné pomocí dotazníků zjišťuje, jakou formou a jak často probíhá výuka dopravní výchovy na ZŠ v Kraji Vysočina, jestli výuku provádí spíše externí lektori, nebo kmenoví učitelé. Dalším cílem je zjistit případné náměty na zkvalitnění dopravní výchovy ve školách a ověřit, zda jsou dodávané výukové a jiné metodické materiály pro výuku dostatečné.

7.3 Výběr výzkumné metody

Při výběru nejvhodnější výzkumné metody byla nakonec zvolena nejčastější metoda zjišťování statistických údajů, vhodná pro současnou situaci, která je metodou kvantitativní. Tato forma výzkumu byla zvolena proto, aby se v krátkém čase oslovil větší počet respondentů a nezdržoval nadměrně jejich činnost. Dotazník musel být správně koncipovaný, aby ze strany dotazovaných respondentů nedošlo k jeho nepochopení, tím by se nenaplnil cíl výzkumného šetření.

7.4 Charakteristika výzkumu

Před provedením výzkumného šetření bylo důležité si nejprve určit, co je základním výzkumným souborem. S ohledem na zaměření výzkumného šetření byl zvolen za základní výzkumný soubor ředitelé a ředitelky vybraných základních škol v okresech Havlíčkův Brod, Jihlava, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou v Kraji Vysočina. Po jeho vymezení bylo přistoupeno k náhodnému výběru ZŠ v Kraji Vysočina tak, aby zde byly zastoupeny všechny okresy.

V rámci výzkumného šetření bylo výše uvedeným ZŠ rozesláno celkem **80** dotazníků. Tyto dotazníky byly distribuovány respondentům na e-mailové adresy uvedené na patřičných webových stránkách ZŠ. S většinou ředitelů a ředitelky autorka práce vedla i telefonický rozhovor, a to z důvodu, aby se předešlo případným nejasnostem při vyplnění dotazníku.

7.5 Vlastní průběh výzkumného šetření

Před provedením výzkumného šetření bylo provedeno předvýzkumné šetření, aby se odstranily případné chyby nebo nejasnosti. Vytvořený dotazník byl e-mailem rozeslán ředitelům a ředitelkám základních škol v Kraji Vysočina v počtu 10 kusů. Tyto dotazníky byly řádně vyplněny. Po provedení předvýzkumného šetření bylo přistoupeno k vlastnímu sběru statistických dat, který probíhal od 11. ledna 2021 do 20. února 2021.

V průběhu výzkumného šetření bylo e-mailem rozesláno celkem 80 dotazníků, z nichž se vrátilo vyplněných pouze 40 k vyhodnocení. V přepočtu na procenta byla návratnost 50 %. Autorka práce předpokládá, že tato skutečnost byla dána především velkou administrativní vytížeností oslovených respondentů s ohledem na současnou situaci ve školství v souvislosti s pandemií COVID-19.

7.6 Analýza získaných dat

Všechna získaná data byla nejprve shromážděna, utříděna a následně vyhodnocena. Po jejich vyhodnocení byla zpracována pomocí matematicko-statistických postupů a postupně vkládána do tabulek a grafů. Po základní analýze byly dotazníky rozděleny dle jednotlivých okresů v Kraji Vysočina – viz tabulka 7.

Tab. 7: Počet jednotlivých respondentů dle okresů v Kraji Vysočina⁴⁶

Okresy v Kraji Vysočina	Počet základních škol
Havlíčkův Brod	6
Jihlava	7
Pelhřimov	6
Třebíč	8
Žďár nad Sázavou	13
Celkem	40

Výzkumného šetření se zúčastnilo celkem 40 ZŠ z Kraje Vysočina. Z celkového počtu 48 ZŠ v okrese Havlíčkův Brod dotazník zaslalo 6 respondentů, v okrese Jihlava z celkového počtu 46 ZŠ spolupracovalo 7 respondentů, v okrese Pelhřimov z celkového počtu 34 ZŠ spolupracovalo 6 respondentů, v okrese Třebíč z celkového počtu 62 ZŠ spolupracovalo 8 respondentů a v okrese Žďár nad Sázavou z celkového počtu 77 ZŠ spolupracovalo 13 respondentů. Autorka práce v rámci výzkumného šetření distribuovala 80 dotazníků do vybraných ZŠ tak, aby byly zastoupeny všechny okresy v Kraji Vysočina, přičemž zpět se jí vrátila polovina, tj. 40 dotazníků.

⁴⁶ Vlastní zdroj na základě výzkumného šetření.

7.6.1 Vyhodnocení vybraných otázek z dotazníkového šetření

V této podkapitole jsou vyhodnoceny ostatní otázky z dotazníkového šetření, na které dotazovaní respondenti odpovídali. Vybrané čtyři otázky autorka zpracovala v rámci stanovených hypotéz viz kapitola 7.7.

Otázka č. 1: *Kdo vyučuje dopravní výchovu ve Vaší škole?*

Více jak polovina dotazovaných respondentů uvedla, že dopravní výchovu vyučuje její kmenový učitel, externí lektor jen v deseti případech ze všech čtyřiceti dotazovaných. Necelých respondentů také uvedlo, že dopravní výchovu vyučují oba dva. V praxi to probíhá tak, že externí lektor na výuku dochází přibližně dvakrát za rok. Jsou to především městští strážníci nebo policisté z prevence kriminality a také externisté BESIPu.

Otázka č. 2: *Pokud jste uvedl(a), že výuku zajišťuje externí lektor, tak odpovězte na následující otázku: “Jste spokojený(á) s úrovní výuky dopravní výchovy zajišťovanou externím lektorem?”*

Tato otázka byla rozšiřující k otázce č. 1. Všichni dotazovaní respondenti, kteří uvedli výuku dopravní výchovy externím lektorem, jsou s nimi spokojeni. Pro žáky je to určitě příjemné zpestření, tyto hodiny jsou jimi velmi oblíbené. Důkazem je i dcera autorky, která se na tyto hodiny vždy velice těšila. Kombinace kmenového učitele a externího lektora by takto mohla fungovat i nadále.

Otázka č. 3: *Jakou formou probíhá výuka dopravní výchovy ve Vaší škole?*

Možnosti forem výuky byly hromadnou přednáškou, skupinovou diskuzí, pouze prostřednictvím videa a obrazových pomůcek nebo jiným způsobem. V každé z dotazovaných ZŠ probíhá výuka alespoň některou z uvedených forem, většinou jejich kombinací nebo i všech uvedených. Převažují hromadné přednášky a skupinové diskuze. Jako jiný nejčastější způsob respondenti uváděli výuku na dopravním hřišti, dále v rámci různých předmětů jako prvouka, spolupráci s dopravní policií.

Otázka č. 4: *Jak často je realizována výuka dopravní výchovy ve Vaší škole?*

Dopravní výuka probíhá ve více než polovině dotazovaných ZŠ jednou za měsíc. Dále ve třech školách jednou za čtrnáct dní, ve dvou jednou za týden a v jedné ZŠ dvakrát za týden. V ostatních případech výuka probíhá spíše příležitostně i jen jednou za rok, což není dobré zjištění. Proto je velmi žádoucí zavedení dopravní výchovy jako

samostatného povinného předmětu ve školách. Tím by se tyto velké rozdíly v četnosti výuky odstranily.

Otázka č. 7: *Máte nějaké náměty na zkvalitnění výuky dopravní výchovy ve Vaší škole?*

Pouze čtyři z dotazovaných respondentů uvedla náměty na zkvalitnění výuky. V rámci dopravní výchovy pořádat cyklistické výlety do okolí po turistických trasách, pořádání projektových dnů. Jeden z námětů byl také vyznačení vlastního dopravního hřiště. Možnost využívání vlastního bezpečného hřiště pro ověřování získaných vědomostí v dopravní výchově již bylo uvedeno výše. Bylo by opravdu velice přínosné, kdyby měli tuto možnost všechny ZŠ, nebo alespoň jejich drtivá většina, což tomu tak v současné době není.

Na jedné základní škole bylo námětem oslovit pro výuku dopravní výchovy odborníky z řad lektorů PČR, záchranářů. Na některých školách již takto zmíněná výuka probíhá, a to jak nejen příslušníky z řad PČR, tak i městských strážníků. Dále využívat čas ve školních družinách k nácviku základních pravidel chování žáků jako chodců v provozu na pozemních komunikacích.

Otázka č. 9: *Myslíte si, že příkladná výchova v rodině může ovlivnit následné dopravní chování dětí v silničním provozu?*

Většina dotazovaných respondentů uvedla, že určitě ano. S tímto tvrzením souhlasí i autorka práce. V roce 2018 se osobně zúčastnila setkání, které organizovala koordinátorka BESIPu Veronika Vošická Buráňová. Bylo to setkání preventistů z Kraje Vysočina, kteří se zabývají dopravní výchovou a prevencí dětí. Konalo se v kulturním domě v obci Dlouhá Ves u Havlíčkova Brodu. Setkání se zúčastnili zástupci městských policií, Kraje Vysočina, Policie ČR, střední školy veřejnoprávní Trivis Jihlava a jiných škol, a dále ti, kteří se prevencí zabývají. Na úvod byli všichni seznámeni s programem BESIPu na rok 2019. Poté se každý představil, kde pracuje a jak se prevencí zabývá, a co by mohl eventuálně nabídnout a na co se zaměřit. Jedna z věcí, která se řešila, byla na téma nepřikladného chování rodičů jako účastníků silničního provozu, a to jako špatných vzorů pro děti. Nepostačuje pouze kvalitní výuka dopravní výchovy ve školách nebo v rámci různých kroužků, je také zapotřebí i příkladné chování rodičů v silničním provozu, např. netelefonovat za jízdy, být připoutaní apod.

Z výše uvedených zjištění vyplývá, že příkladná výchova v rodině určitě může ovlivnit, jak pozitivně, tak i negativně, chování dětí v silničním provozu.

7.7 Stanovení hypotéz

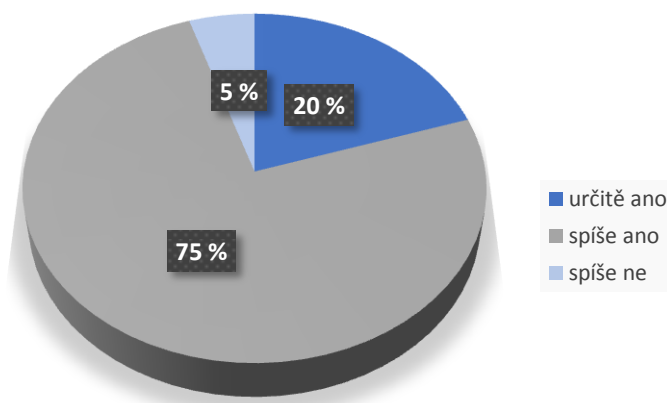
Při stanovování hypotéz autorka vycházela z předem stanoveného cíle, na jehož základě si stanovila celkem 4 hypotézy.

Hypotéza č. 1

Autorka předpokládá, že více než polovina respondentů zastává názor, že výukové a metodické materiály jsou pro výuku dopravní výchovy dostatečné.

Dotazovaní respondenti většinou uvedli, že s výukovými materiály jsou spokojeni. Z výzkumného šetření je patrné, že 75 % respondentů uvedlo, že jsou *spíše spokojeni*, 20 % uvedlo odpověď *určitě ano* a 5 % uvedlo odpověď *spíše ne* (viz graf 3).

Graf 3: Spokojenost respondentů s výukovými a metodickými materiály⁴⁷



Při stanovování této hypotézy autorka vycházela z toho, že dostupné výukové materiály a metodické materiály pro výuku dopravní výchovy na školách jsou relativně dostupné, opak byl však pravdou. V rámci svého bývalého zaměstnání u Městské policie Jihlava měla autorka možnost se s takovými materiály i jejich dostupností seznámit v rámci konaných preventivních akcí pro děti, které byly organizovány Městskou policií Jihlava nebo byly konané ve školách v rámci dopravní výchovy. Jak autorka zjistila, tak podkladů pro výuku je relativně málo a jsou i poměrně drahé.

Portál BESIP nabízí ucelený přehled témat dopravní výchovy pro předškolní i základní školy. V jednotlivých kapitolách najdeme základní přehled toho, co mají děti znát ve kterém období, a také velké množství pracovních listů, metodik a obrázků

⁴⁷ Vlastní zdroj na základě výzkumného šetření.

a dalších materiálů ke stažení. Všechny materiály lze také využít k nekomerčním účelům.⁴⁸

Jeho externí pracovníci je používají při výuce ve školách a jsou s nimi spokojeni. I této výuky dopravní výchovy, vedené externistou BESIPu, se autorka práce zúčastnila. Výuka probíhala na jedné ze ZŠ v Ledči nad Sázavou, konkrétně 4. třídy. V prvním pololetí se žáci v rozmezí čtyř hodin seznamují s dopravními značkami, s pravidly silničního provozu, a to jak pro jejich roli chodců, tak i cyklisté. Jsou jim předváděna i instruktážní videa. Ve druhém pololetí si tyto získané vědomosti vyzkoušejí v praxi na dopravním hřišti ve Světlé nad Sázavou nebo i v silničním provozu, kde se vyučující zaměřuje na konkrétní problematické úseky ve městě okolo školy. Jelikož tato výuka probíhá od prvních tříd, žáci se s ní setkávají po čtyři roky, což je velice pozitivní. Je velice důležité, aby se lektoři na dopravním hřišti uměli oprostít od strohého výkladu zákona, kterému rozumí, ale aby dětem nabídli srozumitelný výklad.

Hypotéza č. 2

Autorka předpokládá, že většina respondentů uvede, že předmět „dopravní výchova“ není na základních školách vyučován jako samostatný předmět.

Při stanovování této hypotézy se vycházelo ze zjištěných informací, že se dopravní výchova nevyučuje jako samostatný předmět ve školách. Je to dáno především legislativou, kdy do současné doby není dopravní výchova zařazená jako samostatný předmět do výuky v rámci Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání vydávaného Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy. Tato hypotéza byla potvrzena, jelikož všichni dotazovaní respondenti shodně uvedli, že dopravní výchova se jako samostatný předmět na jejich školách nevyučuje.

Hypotéza č. 3

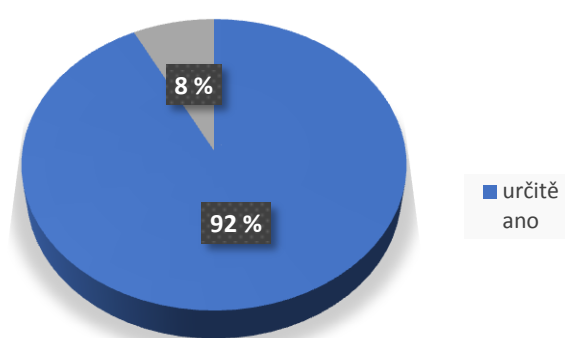
Autorka předpokládá, že většina respondentů bude zastávat názor, že výuka dopravní výchovy na základní škole je důležitá. Na tuto skutečnost upozornila Česká školní inspekce (dále ČŠI) ve své zprávě pro rok 2018/2019 na téma „Dopravní výchova na ZŠ“. Její závěr je tedy ten, že problematika dopravní výchovy na školách je velice důležité téma. Jeho význam podtrhuje navíc skutečnost, že žáci základních škol

⁴⁸ METODICKÝ PORTÁL, *Dopravní výchova* [online]. Národní pedagogický institut ČR 2010 [cit. 2021-03-22]. Dostupné z WWW: <<https://odkazy.rvp.cz/odkaz/z/3873/DOPRAVNI-VYCHOVA.html>>

jsou běžnými účastníky silničního provozu, a to jak v roli chodce, tak i cyklisty, takže mimo jiné také na úrovni jejich znalostí z dopravní výchovy záleží jejich bezpečí a zdraví. Vysoký podíl cyklistů, kteří jezdí na kole pravidelně, a to nejčastěji na silnicích, je dalším argumentem pro nutnost efektivní výuky dopravní výchovy a tím dobré orientace žáků v pravidlech bezpečného silničního provozu.⁴⁹

Tato hypotéza se potvrdila, jelikož téměř všichni dotazovaní respondenti uvedli důležitost výuky dopravní výchovy ve školách, viz graf 4.

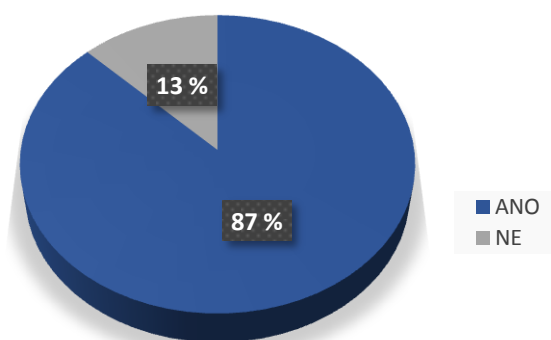
Graf 4: Důležitost výuky dopravní výchovy na základních školách⁵⁰



Hypotéza č. 4

Autorka předpokládá, že většina respondentů uvede, že vědomosti a znalosti žáků v problematice dopravní výchovy nejsou dostatečně ověřovány (viz graf 5).

Graf 5: Ověřování vědomostí a znalostí žáků získaných v rámci výuky dopravní výchovy⁵¹



⁴⁹ WAGNER.J. ČŠI: *Tematická zpráva – Dopravní výchova na základních školách ve školním roce 2018/2019* [online]. Pedagogické.info Server pro pedagogiky a jinou zvěřenu 2019 [cit. 2021-03-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.pedagogicke.info/2019/11/csi-tematicka-zprava-dopravni-vychova.html>>.

⁵⁰ Vlastní zdroj na základě výzkumného šetření.

⁵¹ Vlastní zdroj na základě výzkumného šetření.

Téměř ve všech dotazovaných školách jsou získané vědomosti žáků ověřovány, a to různými způsoby:

- ohodnocení známkou na konci školního roku a účastí na dopravních soutěžích,
- dopravními testy a videi,
- na dopravních hřištích zakončených zkouškou a získáním průkazu mladého cyklisty,
- při vycházkách do okolí školy v rámci školní družiny nebo výletů,
- v průběhu pořádání branného dne pro žáky,
- žáci 9. ročníků aplikují získané znalosti z dopravní výchovy při výuce žáků prvních ročníků v terénu,
- v rámci různých projektů pořádaných školami.

Jedním z nejčastěji ověřovaných způsobů je pravidelná návštěva dopravních hřišť, která probíhá na prvním stupni většinou ve druhé a čtvrté třídě. V praxi si na nich žáci ověřují získané vědomosti, které získali při výuce dopravní výchovy v rámci některého z předmětů. Druhým z nejčastějších způsobů jsou vycházky do okolí školy, kde jsou žáci upozorněni na nebezpečná a problémová místa, kde může dojít ke střetu chodce s vozidlem. Zapojení žáků 9. ročníků při výuce dopravní výuky žáků prvních ročníků bývá také časté, což je velmi přínosné pro vyučující, jelikož si starší žáci zopakují dosud získané vědomosti v oblasti bezpečného chování v silničním provozu.

7.8 Ověření hypotéz

Hypotéza č. 1

Hypotéza č. 1 měla za úkol ověřit, zda více než polovina respondentů zastává názor, že výukové a metodické materiály jsou pro výuku dopravní výchovy dostatečné. Z provedeného dotazníkového šetření bylo zjištěno, že více jak $\frac{3}{4}$ základních škol jsou s výukovými materiály vcelku spokojeny a tato hypotéza byla potvrzena.

Přesto by v této oblasti mohlo dojít ke zlepšení ze strany subjektů, které výukové i jiné podpůrné materiály pro výuku dopravní výchovy dodávají do základních škol. Toto tvrzení potvrdila i ČŠI v již zmiňované tematické zprávě z roku 2018/2019. V této zprávě uvedlo 40 % ředitelů ZŠ, že není spokojeno s nabídkou vhodných výukových materiálů a pomůcek pro realizaci dopravní výchovy. Je to především ve vazbě na omezenou nabídku a vysokou cenu.⁵²

Hypotéza č. 2

Hypotéza se vztahuje k otázce č. 6, která byla v dotazníku položena. Uvedená hypotéza byla založena na předpokladu (domněnce), že většina respondentů uvede, že předmět: „Dopravní výchova“ není na základních školách vyučována jako samostatný předmět. Tato hypotéza byla všemi dotázanými respondenty potvrzena.

Dopravní výchova je součástí Rámcového vzdělávacího programu pro základní školy, a to od školního roku 2013/2014, jak bylo schváleno vládou České republiky rozhodnutím č. 599 ze dne 10. srpna 2011, kterou byla schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2011–2020.⁵³ O její zavedení jako povinného předmětu do škol se zasazuje především Česká školní inspekce. Dopravní výchovu jako povinný samostatný předmět chtěl v roce 2016 prosadit i BESIP za podpory ministerstva dopravy. Resort školství s tím ale nesouhlasil, argumentoval tvrzením, že se výuce v této oblasti věnuje dostatečně.⁵⁴ Zařazení dopravní výchovy jako povinného předmětu v ZŠ je především úkolem státní správy, samosprávy a vysokých škol, které připravují učitele.

⁵² WAGNER, J., ČŠI: *Tematická zpráva – Dopravní výchova na základních školách ve školním roce 2018/2019* [online]. Pedagogické.info Server pro pedagogiky a jinou zvěřenu 2019 [cit. 2021-03-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.pedagogicke.info/2019/11/csi-tematicka-zprava-dopravni-vychova.html>>.

⁵³ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, *Vzdělávání v oblasti dopravní výchovy* [online]. Observatoř bezpečnosti silničního provozu 2017 [cit. 2021-03-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.czrso.cz/clanek/vzdelavani-v-oblasti-dopravi-vychovy/?id=1697>>.

⁵⁴ ČESKÁ TELEVIZE1, UDÁLOSTI, *Dopravní výchova jako povinný předmět?* [online]. Fraus 2016 [cit. 2021-03-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.fraus.cz/cs/o-nas/napsali-o-nas/dopravni-vychova-jako-povinni-predmet-19263>>.

Hypotéza č. 3

Hypotéza č. 3 se váže k otázce č. 8. z dotazníku. Hypotéza měla ověřit tvrzení, zda většina respondentů bude zastávat názor, že výuka dopravní výchovy na základní škole je určitě, nebo i spíše důležitá. Tato potřeba důležitosti se jistě projevuje i proto, že učitelé jsou zároveň i rodiči, kteří mají také děti a chtějí je ochránit. Jedna z otázek také byla, zda příkladná výchova v rodině může ovlivnit následné dopravní chování dětí v silničním provozu. Všichni dotazovaní respondenti shodně uvedli, že určitě ano. Pokud se získané vědomosti dětí o bezpečném chování v silničním provozu vyučované ve škole nebudou podporovat příkladným chováním rodičů, nebudou děti tato pravidla dodržovat. Hypotéza č. 3 byla rovněž oslovenými respondenty potvrzena.

Hypotéza č. 4

Poslední hypotéza č. 4 se vztahuje k otázce č. 10, kdy by měla ověřit hypotézu, zda většina respondentů uvede, že vědomosti a znalosti žáků v problematice dopravní výchovy nejsou dostatečně ověřovány. Více než polovina základních škol vědomosti získané z dopravní výchovy následně ověřuje, což je pozitivní zjištění. Vzhledem k tomuto zjištění byla hypotéza č. 4 rovněž potvrzena.

Také v tomto zjištění se lze shodnout se zprávou ČŠI provedenou v roce 2018/2019, a to v realizaci dopravní výchovy na ZŠ. Dopravní hřiště pro nácvik získaných dovedností v tématech dopravně bezpečnostní problematiky využily v tomto školním roce 4/5 škol, a to především 1. stupně. Žáci, kteří navštívili dopravní hřiště častěji, dosáhli vyšší úspěšnosti v testu dopravně bezpečnostních témat. Toto zjištění potvrdili i učitelé s žáky, kteří uvedli dopravní hřiště jako nejvhodnější formu realizace dopravní výchovy. S rostoucím věkem žáků ovšem tato obliba klesá.

K další časté formě realizace dopravní výchovy patří projektové aktivity, které byly využity v necelých 60 % ZŠ. Cílem projektového vyučování jsou např. cyklosoutěže, do nichž se zapojila více než polovina škol a třetina škol realizovala cykloturistické výlety. Žáci, kteří se těchto projektových aktivit zúčastnili, opět dosáhli lepších výsledků v testu s dopravně bezpečnostním tématem.⁵⁵

⁵⁵ WAGNER.J, ČŠI: *Tematická zpráva – Dopravní výchova na základních školách ve školním roce 2018/2019* [online]. Pedagogické.info Server pro pedagogiky a jinou zvěřenu 2019 [cit. 2021-03-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.pedagogicke.info/2019/11/csi-temacka-zprava-dopravni-vychova.html>>.

8 NÁVRH OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ POČTU DOPRAVNÍCH NEHOD S ÚČASTÍ DĚTÍ DO 15 LET

Dle názoru autorky práce je dopravní výchova pro každého člověka velmi důležitá, neboť ho provází celým jeho životem. Její počátky lze nalézt již v rodině, kdy rodiče učí své dítě bezpečně se pohybovat v silničním provozu. Poté dopravní výchovu přebírá mateřská škola, základní škola a neposlední řadě i střední škola.

U každé věkové kategorie dětí bychom měli dávat pozor na něco jiného. Čím je dítě starší, tím je jeho účast v silničním provozu častější a lépe vnímá rizika. Učí se, jak se správně chovat v silničním provozu. Důležité je též prostředí, ve kterém dítě žije, například na venkově jezdí více na kole a je zde i menší provoz, naopak ve městě více využívá hromadnou dopravu.

Další velmi důležitá věc je ověřování získaných vědomostí a znalostí žáků v problematice dopravní výchovy především ve škole. K tomuto účelu jsou nejvhodnější návštěvy dopravních hřišť. Více jak v polovině škol dle dotazovaných respondentů tyto návštěvy probíhají. Bohužel v některých městech ani v jejich blízkém okolí žádné dopravní hřiště nemají, což je velká škoda. Krajem Vysočina byla podpořena výstavba celkem 11 dopravních hřišť, což je velice pozitivní informace.

Ověřování znalostí v ostrém provozu jsou rovněž velmi vhodné a žádoucí. V některých školách tato forma ověřování také probíhá, a to v rámci vycházek v družině nebo při výletech. Tomu by mělo být věnováno více času, například za asistence městských strážníků nebo policistů z prevence kriminality.

Výše uvedené ovšem nebude efektivní, pokud rodiče nebudou dětem příkladem při dodržování pravidel silničního provozu a budou je porušovat v přítomnosti dětí (např. nedodržováním dovolené rychlosti, přecházením na červenou, nezastavením na stopce a agresivním chováním za volantem apod.). Pokud tak budou rodiče činit, může dojít k tomu, že děti budou nejprve zmatené, ale v horším případě si řeknou, proč by měly stanovená pravidla dodržovat, když je rodiče sami porušují. Rodiče si musí uvědomit, že jsou svým dětem bližší než jejich učitelé nebo jiné osoby, které u nich dopravní výchovu vyučují. Autorka je přesvědčená o tom, že pokud budou děti dostávat stejné informace jak ze školy, tak i od rodičů, budou vědět, co je správné, co ne, takže to jistě povede k lepšímu upevnění znalostí dětí v oblasti dopravní výchovy, které jim pomohou v průběhu jejich života bezpečně se pohybovat v silničním provozu.

Dopravní výchova doposud není na základních školách vyučována jako samostatný povinný předmět, tudíž jí nemůže být věnováno více času jako ostatním předmětům, musí být vyučována v různých předmětech jako např. „prvouka“ nebo „Člověk a jeho svět.“

V daném případě autorka práce navrhuje zavedení dopravní výchovy jako samostatného povinného předmětu, čímž by byla zajištěna pravidelnost a kvalita výuky, která by jistě přispěla k bezpečnější účasti dětí v silničním provozu. Pro podporu svého návrhu autorka práce odkazuje na dotazníkové šetření, z něhož vyplývá, že oslovení respondenti jsou *spíše spokojeni*, nikoli *spokojeni* s kvalitou dodávaných výukových a metodických materiálů určených pro výuku dopravní výchovy. Autorka práce je přesvědčená o tom, že po zavedení dopravní výchovy jako samostatného povinného předmětu by mohly být výše uvedené výukové a metodické pomůcky zkvalitněny na centrální úrovni. Dle autorky by se tato pozitivní změna jistě projevila u samotných učitelů, kteří by dopravní výchovu na školách vyučovali na základě kvalitních výukových a metodických materiálů, které by si nemuseli sami připravovat.

Velmi vysoký podíl učitelů vyučujících ve školách dopravní výchovu si určitým způsobem rozšiřuje svou odbornost v této problematice. Bohužel je nabídka těchto kurzů na toto témata velmi malá, spíše nepřínosná pro jejich práci. Proto je jeden z dalších návrhů zvýšení nabídky dostupnosti a kvalitní nabídky odborných školení a kurzů v tématech související s dopravní výchovou.

Výuka každého předmětu, který se ve škole vyučuje, by měla být pro děti co nejvíce zábavná a hodně pestrá. To platí i pro výuku dopravní výchovy. Ideální je proto kombinace různých forem výuky, a to získané teoretické znalosti procvičit v praxi. Děti si nejlépe pamatují vědomosti, které si mohou samy vyzkoušet. K tomuto aspektu by jistě pomohla pravidelná spolupráce se složkami PČR, hasiči, záchranáři a městskou policií, jak uvedl jeden z dotazovaných ředitelů ZŠ v dotazníku. Také spolupráce se zahraničními organizacemi, které se globálně zabývají problematikou bezpečnosti silničního provozu a prevencí dopravních nehod dětí, např. zmíněná organizace MobileKids v Německé spolkové republice viz kapitola 5.5, by byla bezpochyby velice přínosná.

ZÁVĚR

Cílem práce s názvem „*Koncepce preventivních opatření a dopravní nehody s účastí dětí do 15 let v kraji Vysočina*“ bylo zjistit nejčastější příčiny dopravních nehod osob mladších 15 let, jak jim předcházet, zmapovat současný stav prevence v Kraji Vysočina a navrhnout zlepšení současného stavu.

Autorka práce se zabývala především nejčastějšími příčinami dopravních nehod dětí jako chodců, cyklistů a osob cestujících ve vozidle, porovnáním podle následků zranění, dále porovnáním situace v některých krajských městech. Dle zjištění umírá nejvíce dětí jako chodců, poté jako spolujezdců ve vozidlech a nejméně dětí jako cyklistů. Jednou z českých zajímavostí je také počet usmrcených dětských cyklistů, který je v některých letech nulový, což je dobré zjištění. Poměrně velký nárůst je od roku 2018 u těžce zraněných dětských chodců, cyklistů i jako spolujezdců ve vozidlech. Toto zjištění je alarmující, a proto vyžaduje hledání a realizování všech účinných postupů k jejich snížení.

Daný cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na snížení počtu usmrcených dětí do 15 let nebyl v roce 2012 ani v následujících letech 2014–2020 bohužel splněn, což není dobré zjištění. Ve srovnání v obcích v Kraji Vysočina je nejvyšší počet dopravních nehod v Třebíči a nejmenší ve Velkém Beranově. Na počet obyvatel je na tom v nehodovosti nejhůře Jihlava a nejlépe Pelhřimov. Od roku 2018 je ve všech krajských městech zaznamenán poměrně velký nárůst dopravních nehod, což je alarmující zjištění.

Autorka zjistila, že dopravní výchova je součástí Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání, ale není vyučovaná jako samostatný povinný předmět, což pro všechny ZŠ v ČR znamená, že musí nějakým způsobem dopravní výchovu zařadit do vyučování. V jakém předmětu budou dopravní výchovu vyučovat, jakou formu výuky zvolí, zda ji zařadí např. do prvouky, nauky o světě, výchovy ke zdraví nebo například do rodinné výchovy, je na rozhodnutí vedení dané ZŠ.

Vzhledem k současné pandemické situaci, kvůli které došlo k přerušení prezenční formy výuky na základních školách, byla změněna cílová skupina respondentů dotazníkového šetření, a to z žáků prvního a druhého stupně ZŠ na ředitele vybraných ZŠ, kteří byli požádáni o objektivní vyplnění dotazníků. Dle vyhodnocení dotazníků byla potvrzena hypotéza, že dopravní výchova se na žádné z dotazovaných ZŠ jako samostatný předmět nevyučuje, většina respondentů také uvedla, že je výuka dopravní výchovy ve škole důležitá. Proto by bylo velice žádoucí, aby byla tato výuka

zařazena jako jeden z povinných předmětů ve školách, a to jak na prvním, tak i na druhém stupni základních škol nejen v Kraji Vysočina.

V práci byl zmapován současný stav prevence v Kraji Vysočina, konkrétně jaké organizace v rámci dopravní výchovy zde působí. Jedním z nejdůležitějších subjektů v otázce dopravní výchovy je bezesporu BESIP, který je koordinačním subjektem v oblasti bezpečnosti silničního provozu a který zároveň působí v oblasti prevence v dopravní výchově dětí. Jedná se o samostatné oddělení Ministerstva dopravy.

Pro Kraj Vysočina je koordinátorkou BESIPu Mgr. Veronika Vošická Buráňová. Během roku za BESIP zajišťuje v Kraji Vysočina zhruba 115 nejrůznějších dopravně preventivních akcí. K základním nabídkám každého krajského koordinátora patří přednášková činnost a besedy s veřejností. Zároveň však zajíždí do odlehlých koutů kraje s tzv. „Stánkem prevence“, který je prezentován na akcích pro veřejnost. V mateřských školách probíhá dopravní výuka také. Na dětských dopravních hřištích vyučují lektoři, kteří prochází akreditovaným vzděláním. Kraj Vysočina je jediným místem v ČR, kde jsou realizovány tzv. simulované dopravní nehody na železnicích.

Dále to jsou městské policie, Policie ČR, které působí v Kraji Vysočina a také Krajský úřad Kraje Vysočina. Ty se zapojují do dopravní výchovy především formou preventivních akcí pro děti, které pořádají, nebo osobně navštěvují mateřské nebo základní školy za účelem prohloubení jejich znalostí z dopravní výchovy nebo také podporují výstavby dětských dopravních hřišť.

Z informací zjištěných z knižních publikací, internetových zdrojů, z výzkumného šetření metodou dotazníků a rozhovorů vyplývá, že zařazení dopravní výchovy jako samostatného povinného předmětu je považováno za žádoucí. To samé platí i v případě pravidelného ověřování získaných vědomostí a znalostí žáků v problematice dopravní výchovy, a to především ve škole, jak již autorka uvádí ve svém návrhu na zvýšení bezpečnosti dětí v silničním provozu – viz kapitola 8.

Vzhledem k obsahu bakalářské práce je její autorka zcela přesvědčena o tom, že se jí podařilo naplnit cíl, který si stanovila v zadání práce – viz podkapitola 1.1.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. BESIP, *Policie a dopravní výchova dětí*, Praha: MDS, 2001. 24 s.
2. ČÁP, J. *Psychologie výchovy a vyučování*. Praha: Karolinum, 1993. 415 s. ISBN 80-7066-534-3.
3. ČÁP, J. *Rozvíjení osobnosti a způsob výchovy*. Praha: Příbram, 1996, 302 s. ISBN 80-85866-15-3.
4. HYSKÝ, M. et al. *Program zdraví 2020 pro Kraj Vysočina – Střednědobý plán pro období 2016-2020*. Kraj Vysočina, 2016. 41 s.
5. KONEČNÝ, J., et al. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012. ISBN 978-80-260-3621-0.
6. LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006, 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
7. MALÁ, D. *Dopravní výchova pro předškolní děti a žáky první třídy základní školy*. 2014. Bakalářská práce. Univerzita Karlova, Pedagogická fakulta, Katedra pedagogiky. Vedoucí práce Nováková, Daniela.
8. MIOVSKÝ, M. a kol. *Prevence rizikového chování ve školství*. Praha: Klinika adiktologie, 2015. 326 s. ISBN 978-80-7422-392-1.
9. PÁVKOVÁ, J. a kol. *Pedagogika volného času*. Praha: Portál, 2002, 229 s. ISBN 80-7178-569-5.
10. PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Praha: Linde Praha a.s., 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
11. POMPL, V., ŠRŮTKOVÁ, H., VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1978. 220 s. ISBN neuvedeno.
12. VEVERKOVÁ, E. *Děti na cestách bezpečně po městě*, Praha: MARTEN, spol. s r. o., 2003. 63 s. ISBN 80-7212-388-2.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. *Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Vydání: dvacáté druhé. Praha: Armex Publishing, 2020. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-69-4.4.

Elektronické zdroje

1. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, BESIP. *K pětině smrtelných nehod chodců dochází na vyznačených přechodech*. [online]. 2020 [cit. 2021-02-02]. Dostupné z WWW: <<https://www.czrso.cz/clanek/k-petine-smrteľnych-nehod-chodcu-dochazi-na-vyznaceny-ch-prechodech/?id=1808&backlink=y3ung>>.
2. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, *Vzdělávání v oblasti dopravní výchovy* [online]. Observatoř bezpečnosti silničního provozu 2017 [cit. 2021-03-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.czrso.cz/clanek/vzdelavani-v-oblasti-dopravi-vychovy/?id=1697>>.
3. ČÍRTKOVÁ, D. *Loni zemřelo na silnicích kraje Vysočina 40 osob*. [online]. Velké Meziříčí, 2021 [cit. 2021.02.04]. Dostupné z WWW: <<https://www.velkomeziricko.cz/krimi-zpravy/6929-loni-zemrelo-na-silnicich-kraje-vysocina-celkem-40-osob>>.
4. ČESKÁ TELEVIZE, UDÁLOSTI. *Dopravní výchova jako povinný předmět?* [online]. Fraus, 2016 [cit. 2021-03-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.fraus.cz/cs/o-nas/napsali-o-nas/dopravni-vychova-jako-povinnypredmet-19263>>.
5. KADULA, L. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. BRNO: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2020 [cit. 2021-01-30]. Dostupné z WWW: <https://www.czrso.cz/uploads/2021-01-05-07-5519_PNF5FTh6zvXqiyg_20-11-NSBSP.pdf>.
6. METODICKÝ PORTÁL, *Dopravní výchova* [online]. Národní pedagogický institut ČR 2010 [cit. 2021-03-22]. Dostupné z WWW: <<https://odkazy.rvp.cz/odkaz/z/3873/DOPRAVNI-VYCHOVA.html>>.
7. MOBILEKIDS A DAIMLER INITIATIVE. *Road safety education around the World*. [online]. [cit. 2021.03.24]. Dostupné z WWW: <<https://www.mobilekids.net/en/about-mobilekids/road-safety-education-worldwide.>>.

8. POLICE ČR. *Centrum dopravní prevence*. [online]. [cit. 2021-02-04]. Dostupné z WWW:<<https://www.policie.cz/clanek/centrum-dopravni-prevence-724901.aspx>>.
9. STOJAN, M. *Dopravní výchova předchází nehodám dětí. Metodický portál RVP – Modul Články* [online]. [cit. 2020-11-16]. Dostupné z WWW: <<https://clanky.rvp.cz/clanek/s/Z/1443/DOPRAVNI-VYCHOVPREDCHAZI-NEHODAM-DETI.html/>>.
10. ŠERKOVÁ, L. *Městská police Třebíč – prevence*. [online]. [Dostupné z WWW: 2020-11-22]. Dostupné z: <<http://www.policietrebic.unas.cz/page11.html>>.
11. WAGNER, J. *Česká školní inspekce: Tematická zpráva – Dopravní výchova na základních školách ve školním roce 2018/2019* [online]. Pedagogické.info Server pro pedagogiky a jinou zvířenu 2019 [cit. 2021-03-22]. Dostupné z WWW:<<http://www.pedagogicke.info/2019/11/csi-tematicka-zprava-dopravni-vychova.html>>.

Ostatní zdroje-rozhovory

1. BURÁŇOVÁ, VOŠICKÁ, V. Realizovaná preventivní opatření-BESIP. In. Oddělení BESIP – Kraj Vysočina, rozhovor ze dne 18.01.2021.
2. HALÁN, P. Statistiky dopravních nehod dětí do 15 let v Kraji Vysočina. In. Odbor služby dopravní policie KŘP Kraje Vysočina, rozhovor ze dne 07.02.2021.
3. HAMÁČEK, P. Preventivní opatření. In. Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Kraje Vysočina, rozhovor ze dne 30. 12. 2020.
4. LINHART, D. Jaká byla realizována preventivní opatření policií v Kraji Vysočina. In KŘP Kraje Vysočina, rozhovor ze dne 22.01.2021.
5. VAŇKÁTOVÁ, V. Výuka dopravní výchovy v mateřských, základních a středních školách. In. Městská policie v Havlíčkově Brodě, rozhovor ze dne 07.12.2020.

SEZNAM ZKRATEK

BESIP	Samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR
ČŠI	Česká školní inspekce
ČR	Česká republika
DDM	Dům dětí a mládeže
DN	Dopravní nehoda
HZS	Hasičský záchranný sbor
KŘP	Krajské ředitelství policie
MDS	Ministerstvo dopravy a spojů
MP	Městská policie
MŠ	Mateřská škola
Obr.	Obrázek
OSDP	Odbor služby dopravní policie
P ČR	Policie České republiky
RVP	Rámcově vzdělávací program
SŠ	Střední škola
Tab.	Tabulka
ZŠ	Základní škola

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Seznam obrázků

Obr. 1: Mapa dopravních hřišť nacházejících se v Kraji Vysočina	20
Obr. 2: Mapa aktivity MobileKids	30

Seznam tabulek

Tab. 1: Počty usmrcených osob při dopravních nehodách do 24 hodin	32
Tab. 2: Naplnění cílů NSBSP u následků dopravních nehod dětí do 15 let	33
Tab. 3: Počty dopravních nehod ve vybraných městech Kraje Vysočina s účastí dětí do 15 let	33
Tab. 4: Vývoj osobních následků u dopravních nehod v Kraji Vysočina dětí jako chodců v letech 2015–2020	34
Tab. 5: Vývoj osobních následků u dopravních nehod v Kraji Vysočina dětí jako spolujezdců ve vozidle v letech 2015–2020	34
Tab. 6: Vývoj osobních následků u dopravních nehod v Kraji Vysočina dětí jako cyklistů v letech 2015–2020	35
Tab. 7: Počet jednotlivých respondentů dle okresů v Kraji Vysočina	38

Seznam grafů

Graf 1: Souvislost mezi rychlostí a vážností dopravních nehod	14
Graf 2: Vývoj počtu těžce zraněných chodců v jednotlivých krajích v roce 2020	15
Graf 3: Spokojenost respondentů s výukovými a metodickými materiály	41
Graf 4: Důležitost výuky dopravní výchovy na základních školách	43
Graf 5: Ověřování vědomosti a znalostí žáků získaných v rámci výuky dopravní výchovy	43

PŘÍLOHY

Příloha I: Dotazník z výzkumného šetření	57
--	----

Dotazník z výzkumného šetření

DOTAZNÍK

Vážený pane řediteli, paní ředitelko,
obracím se na Vás v této velmi složité pandemické době se žádostí o spolupráci při získávání podkladů pro realizaci výzkumného šetření týkajícího se úrovně znalostí dopravní výchovy žáků Vaší školy. Jsem studentkou Vysoké školy evropských a regionálních studií v Příbrami a prosím Vás o to, zda byste byli tak laskaví a pomohli mi při získávání podkladů pro tvorbu mé bakalářské práce, kterou píši na téma „*Koncepce preventivních opatření a dopravní nehody s účastí dětí do 15 let v Kraji Vysočina*“. V dané souvislosti bych ráda zjistila, jak byla před pandemií zajištěna dopravní výuka ve Vaší škole. Případná pomoc z Vaší strany by spočívala v pravdivém vyplnění dotazníku, který po vyhodnocení bude součástí mé závěrečné práce. Předem Vám děkuji za Váš čas a projevovou spolupráci.

Petra Procházková

1. **Kdo vyučuje dopravní výchovu ve Vaší škole?**
kmenový učitel 1
externí lektor 2
2. **Pokud jste uvedl(a), že výuku zajišťuje externí lektor, tak odpovězte na následující otázku: “Jste spokojený(á) s úrovní výuky dopravní výchovy zajišťovanou externím lektorem?”**
ano 1
ne 2
3. **Jakou formou probíhá výuka dopravní výchovy ve Vaší škole?**
hromadnou přednáškou 1
skupinovou diskuzí 2
pouze prostřednictvím videa a obrazových pomůcek 3
jiným způsobem 4

Pokud jste odpověděl(a) jiným způsobem, tak uveďte, jak probíhá.

.....

4. **Jak často je realizována výuka dopravní výchovy ve Vaší škole?**
jednou týdně 1
dvakrát týdně 2
jednou za 14 dní 3
jednou za měsíc 4
5. **Jsou výukové a metodické materiály pro výuku dostatečné?**
určitě ano 1
spíše ano 2
spíše ne 3
určitě ne 4

Pokud jste odpověděl(a) ne, tak uveďte, co Vás k této odpovědi vede.

.....

(1. strana)

Vlastní zdroj.

6. **Dopravní výchova je ve Vaší škole vyučována jako samostatný povinný předmět?**
ano 1
ne 2

Pokud jste odpověděl(a) *ne*, tak uveďte název předmětu, ve kterém je vyučována.

.....

7. **Máte nějaké náměty na zkvalitnění výuky dopravní výchovy ve Vaší škole?**
ano 1
ne 2

Pokud jste odpověděl(a) *ano*, tak uveďte konkrétní náměty na zkvalitnění výuky tohoto předmětu.

.....

8. **Myslíte si, že je výuka dopravní výchovy na základní škole důležitá?**
určitě ano 1
spíše ano 2
spíše ne 3
určitě ne 4

9. **Myslíte si, že příkladná výchova v rodině může ovlivnit následné dopravní chování dětí v silničním provozu?**
určitě ano 1
spíše ano 2
spíše ne 3
určitě ne 4

10. **Jsou ve Vaší škole ověřovány vědomosti a znalosti žáků v problematice dopravní výchovy?**
ano 1
ne 2

Pokud jste odpověděl(a) *ano*, tak uveďte konkrétní způsoby ověřování vědomostí a znalostí.

.....

(2. strana)

Vlastní zdroj.