



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra pedagogiky a psychologie

Bakalářská práce

Systém dopravní výchovy v okrese České Budějovice

Vypracovala: Renata Štáralová
Vedoucí práce: Mgr. Alena Toningarová

České Budějovice 2015

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

Datum:

Podpis:

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji Mgr. Aleně Toningarové za odborné vedení mé bakalářské práce, za její věcné a praktické připomínky, její vstřícnost a ochotu a hlavně za její čas, který mi věnovala. Dále děkuji učitelskému sboru a žákům základní školy, na které proběhlo dotazníkové šetření, a nemalé díky patří i panu Václavu Kovářovi – Krajskému koordinátorovi BESIP pro Jihočeský kraj a panu Mgr. Františkovi Špalemu za jejich ochotu a odborné rady.

ABSTRAKT

V této bakalářské práci je popsána a rozebrána problematika dopravní výchovy v okrese České Budějovice. Teoretickou část začínám vymezením základních pojmů, které se vyskytují v mé bakalářské práci. Posléze navazuji na historii dopravy a s tím související dopravní nehodovost a její vývoj. Třetí kapitola je věnována dopravní výchově. Začíná její historií a plynule přechází v systém a rozdělení dopravní výchovy. Následuje rozebrání různých stupňů dopravních výchovy od dopravní výchovy v rodině, na školách, až po autoškolu a dopravní výchovu dospělých. Teoretickou část zakončuje kapitola věnovaná projektům realizovaným v oblasti dopravní výchovy.

Na teoretickou část navazuje praktická, která se skládá z dalších dvou částí. Jednou částí je kvalitativní výzkum, provedený šetřením pomocí rozhovoru s kvalifikovanými pracovníky v oblasti dopravní výchovy. Jeho cílem bylo zjistit a zhodnotit stav, úroveň a nedostatky současné dopravní výchovy.

Druhou částí je kvantitativní výzkum provedený pomocí dotazníkového šetření na jedné ze základních škol v Českých Budějovicích. Jeho cílem bylo zmapovat úroveň vědomostí žáků v oblasti dopravní výchovy, kteří ji v minulosti již absolvovali v rámci výuky. Jednalo se o 4. a 5. ročník základní školy.

KLÍČOVÁ SLOVA

Doprava, dopravní nehoda, chodec, cyklista, řidič, pravidla silničního provozu, dopravní výchova, rodina, škola, BESIP, dětské dopravní hřiště.

ABSTRACT

This thesis describes and discusses issues of road safety education in the district of Ceske Budejovice. The opening theoretical part begins with a description of the basic terms occurring in the thesis. After that I refer to the history of traffic, its development and related topic of traffic accidents. The third chapter is dedicated to traffic education overall. This chapter starts with development of traffic education through history and continues with description of the current education system and its structure. The following part analyses various levels of traffic education, starting with education within a family, followed by schools, driving schools and ending with an adult traffic education. The last chapter of the theoretical part is devoted to related projects realized in the district of Ceske Budejovice.

The following practical part is divided into two main chapters. The first chapter summarizes results of qualitative research based on interviews with qualified traffic specialists. Its goal is to identify and evaluate the position, quality and disadvantages of the current state of traffic education.

The second part presents the results of quantitative research based on questionnaire survey conducted at one of the primary schools in Ceske Budejovice. Its goal is to map the level of traffic education knowledge among kids. This research was conducted among the 4th and 5th grade primary school classes.

KEYWORDS

Traffic, traffic accident, walker, bicyclist, driver, road traffic, traffic education, family, school, BESIP, children's traffic playground.

OBSAH

ÚVOD	8
I. TEORETICKÁ ČÁST	9
1 VYMEZENÍ POJMŮ POUŽITÝCH V BAKALÁŘSKÉ PRÁCI	9
1.1 Doprava	9
1.2 Dopravní nehoda	9
1.3 Účastník silničního provozu.....	9
1.3.1 Chodec	10
1.3.2 Cyklista.....	10
1.3.3 Řidič	11
1.4 Účastník dopravní nehody.....	11
1.5 Dopravní bezpečnost	11
1.6 Dopravní výchova	11
1.7 Dětské dopravní hřiště - DDH.....	12
1.8 BESIP	12
2 DOPRAVA A DOPRAVNÍ NEHODOVOST	13
2.1 Silniční doprava a její historie.....	13
2.2 Dopravní nehodovost	14
2.2.1 Dopravní nehoda	14
2.2.2 Počátky dopravní nehodovosti	14
2.2.3 Příčiny a vývoj silničních dopravních nehod	15
2.2.4 Dopravní nehodovost na území Jihočeského kraje	16
3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA.....	18
3.1 Počátky dopravní výchovy	18
3.2 Dopravní výchova v obecném pojetí.....	19
3.3 Systém dopravní výchovy	21
3.4 Rozdělení dopravní výchovy.....	21
3.4.1 Dopravní výchova v rodině	22
3.4.2 Dopravní výchova v mateřských školách.....	22
3.4.3 Dopravní výchova na základních školách	23
3.4.4 Dopravní výchova na středních školách.....	24
3.4.5 Dopravní výchova dospělých	25

3.4.5.1 Dopravní výchova řidičů profesionálů	25
3.4.5.2 Dopravní výchova řidičů amatérů	26
4 PROJEKTY DOPRAVNÍ VÝCHOVY REALIZOVANÉ V OKRESE ČESKÉ BUDĚJOVICE.....	27
4.1 Zebra se za tebe nerozhledne	27
4.2 Ajaxův zápisník.....	27
4.3 Na kolo jen s přilbou	28
4.4 Jezdíme s úsměvem.....	29
4.5 Dopravní soutěž mladých cyklistů	29
4.6 The Action.....	29
4.7 Zastav jízdu smrti.....	30
4.8 Tým bezpečnosti Jihočeského kraje.....	31
4.9 Řídím, piju nealko pivo.....	31
4.10 Besedy pro seniory	32
II. PRAKTICKÁ ČÁST	34
5 CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	34
6 KVALITATIVNÍ VÝZKUM	34
6.1 Cíl výzkumu	34
6.2 Výzkumné otázky.....	35
6.3 Zhodnocení výzkumných otázek.....	35
7 KVANTITATIVNÍ VÝZKUM	37
7.1 Cíl výzkumu	38
7.2 Vyhodnocení kvantitativního šetření	38
8 SHRNU TÍ PRAKTICKÉ ČÁSTI	61
ZÁVĚR	63
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	65
SEZNAM PŘÍLOH.....	70
PŘÍLOHY	71

ÚVOD

V dnešní uspěchané době dochází k rozvoji všech odvětví techniky a jinak tomu není ani s dopravou a provozem na pozemních komunikacích. Doprava se stala běžnou, potřebnou a nedílnou součástí našich životů. To s sebou následně nese riziko dopravních nehod. Ať se podíváme na různé činitele ovlivňující vznik dopravní nehody, vždy zde největší roli sehraje lidský faktor. Zdraví a náš život je přece to nejcennější, co na tomto světě máme, proto bychom si ho měli dostatečně chránit, a to nejen v kontextu dopravních nehod. Proto bych se ráda v této práci zabývala tématem dopravní výchovy jako jednou z nejpodstatnějších možností prevence dopravní nehodovosti. Domnívám se, že ne všichni si zcela uvědomují důležitost dopravní výchovy, a následkem toho dochází k jejímu podceňování. Vede k tomu možná i fakt, že jsme účastníky provozu na pozemních komunikacích již od útlého dětství a je to pro nás tak běžné a samozřejmé, že si neuvědomujeme potřebu cokoliv se v tomto směru učit či zlepšovat. Proto je nutné pojmout dopravní výchovu jako proces celoživotního vzdělávání, což nám dokazují i každodenní zprávy o dopravních nehodách na našich silnicích a následných lehkých či těžkých zraněních, v horším případě úmrtí jako následku dopravní nehody.

Pro svou bakalářskou práci jsem si vybrala téma „Systém dopravní výchovy v okrese České Budějovice“. Toto téma jsem si zvolila díky tomu, že doprava se dotýká každého z nás, ať už chceme, nebo nechceme.

V této práci bych se chtěla zaměřit na popsání problematiky celoživotní dopravní výchovy na území našeho okresu a zmapování úrovně znalostí dětí na základní škole ve věku 10-11 let, které právě v té době čerstvě prošly dopravní výchovou. Pro toto zaměření jsem se rozhodla díky tomu, že k dopravě a motorismu mám celý život blízko, ale hlavně i díky tomu, co se děje na našich silnicích. Každý z nás si musí sáhnout do svědomí, jakou mírou se na této neútešné situaci sám podílí a zda se chová tak, aby se nestal účastníkem silničního neštěstí. Pokud naše morální stránka nebude silnější, tak i pomoc dopravní výchovy bude neustále nedostačující.

Jak kdysi dávno pravil jeden z nejvýznamnějších evropských filosofů - Immanuel Kant: *Člověk je zvíře, které nutně potřebuje výchovu*. To v dnešní době platí i o výchově dopravní, proto bych se jí ráda věnovala na následujících stranách své bakalářské práce.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 VYMEZENÍ POJMŮ POUŽITÝCH V BAKALÁŘSKÉ PRÁCI

1.1 Doprava

Pod pojem doprava rozumíme záměrné a organizované přemísťování osob, zvířat a předmětů z výchozího místa na místo konečné. Je uskutečňována pomocí dopravních prostředků, po příslušných dopravních cestách při respektování určitých pravidel. (Bačovský, 2012)

1.2 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda 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

Rozdělení silničních dopravních nehod:

- **havárie** - na dopravní nehodě má účast pouze jedno silniční vozidlo (například převrácení)
- **srážky** – střet dvou a více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval na silničním vozidle
- **jiné nehody** – například vypadnutí z jedoucího vozidla. (Šťáralová, 2001)

1.3 Účastník silničního provozu

Podle § 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích je účastníkem na provozu na pozemních komunikacích každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.²

¹ Policie České republiky. *Co je vlastně dopravní nehoda?* Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/co-je-vlastne-dopravni-nehoda.aspx>

² Zákony pro lidi. *Předpis č. 361/2000 Sb. zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.* Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Všichni účastníci silničního provozu jsou povinni chovat se ukázněně, neohrožovat život, zdraví ani majetek, nepoškozovat životní prostředí a především dodržovat pravidla silničního provozu daná zákonem č. 361/2000 Sb. (Alexová, 2013)

Za účastníka provozu na pozemních komunikacích považujeme člověka ve všech svých podobách a rolích, stejně tak i zvěř. Dominantní postavení však zaujímá člověk sám. Člověka můžeme rozčlenit do dvou kategorií – na člověka jdoucího a na člověka jedoucího. Podle rolí člověka dělíme účastníky silničního provozu na chodce, cestující (řidiče) a cyklisty. (Konsbul, 2009)

1.3.1 Chodec

Podle § 2 silničního zákona je za chodce považována i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu do 50 cm³, psa a podobně. Chodec je povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravených v § 53 a následujících zmíněného zákona.³

1.3.2 Cyklista

Cyklistou je podle § 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích řidič nemotorového vozidla.⁴ Cyklista je rovněž povinen dodržovat pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích a musí mít svůj stroj vybaven a udržován dle platných předpisů. I oděv cyklisty by měl být přizpůsoben provozu na pozemních komunikacích, a to tak, aby byl cyklista dostatečně viditelný a měl by být vybaven bezpečnostními prvky, které ho ochrání, popřípadě jsou schopny zmírnit následky případných nepředvídatelných událostí a nehod.⁵ Povinnosti cyklisty jsou upraveny v § 57 a § 58 zákona č. 361/2000 Sb., zákona o provozu na pozemních komunikacích.

³ Zákony pro lidi. Předpis č. 361/2000 Sb. zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dostupné z:

<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁴ Zákony pro lidi. Předpis č. 361/2000 Sb. zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dostupné z:

<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁵ BESIP. Cyklista. Dostupné z:

<http://www.ibesip.cz/cz/cyklista>

1.3.3 Řidič

Této kategorii účastníků na provozu na pozemních komunikacích věnuje zákon č. 361/2001 Sb. největší pozornost. Definuje řidiče jako účastníka provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti. Dále je zde uvedeno, že vozka je řidičem potahového vozidla. Tento zákon také definuje, co řidič smí či nesmí a jeho povinnosti.⁶

1.4 Účastník dopravní nehody

Definici pojmu účastník dopravní nehody najdeme v §2 předpisu č. 32/2001 Sb. a zní takto: *za účastníka dopravní nehody se považuje každý, kdo se v čase a místě dopravní nehody přímým způsobem účastnil dopravní nehody.*⁷

1.5 Dopravní bezpečnost

Pod pojmem dopravní bezpečnost nalezneme ochranu života, zdraví a majetku v provozu na pozemních komunikacích. K zaměření na bezpečnost v dopravě výrazně přispěl vliv prosazující se motorové mobilizace civilizace a tím pádem i vznik dopravních nehod s úmrtím.⁸

1.6 Dopravní výchova

Termín dopravní výchovy použil poprvé v roce 1935 F. L. Elstner ve svých „Hodinkách bezpečnosti“. Jeho význam tkví především v prosazování myšlenky rozvoje dopravní výchovy (především dětí a mládeže) v předstihu a vzájemné kontinuitě k rozvoji motorismu. (Kopecký, Pavlíček, 1999)

Dopravní výchova je ta část pedagogické psychologie dopravy, jež se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy. Přitom jsou opatření dopravní výchovy tím účinnější, čím více se mohou opírat o předchozí vliv dopravní výchovy.

⁶ Zákony pro lidi. Předpis č. 361/2000 Sb. zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dostupné z:

<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁷ Zákony pro lidi. Předpis č. 32/2001 Sb. – Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o evidenci dopravních nehod. Dostupné z:

<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-32>

⁸ Repado – programy pro řidiče. Dopravní bezpečnost a dopravní nehody. Dostupné z:

<http://www.repado.cz/projekt/dopravni-bezpecnost-a-dopravni-nehody/>

Z toho vyplývá nutnost její kontinuity a specifiky vzhledem k věku, zkušenosti a druhu účasti v dopravě. (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003)

1.7 Dětské dopravní hřiště - DDH

Dopravní hřiště u nás vznikalo již v 30. letech minulého století, k největšímu rozmachu došlo v letech 80. Na našem území je vytvořena síť dopravních hřišť, která čítá bezmála 200 hřišť ve vlastnictví Automotoklubu, Městské policie, Dětských domovů mládeže, obcí, škol aj. Výcvik na těchto hřištích je považován jako nejúčinnější forma dopravní výchovy díky tomu, že dětská dopravní hřiště nabízejí prostředí, které je schopno napodobit reálné situace v silničním provozu. Tímto se děti seznamují bezpečnou formou s rolí chodce i cyklisty. (Doláková, 2011)

1.8 BESIP

BESIP je národním koordinačním orgánem bezpečnosti silničního provozu, mezi jehož hlavní náplň patří výchovné působení na lidského činitele v dopravě. Dá se říct, že všechny aktivity BESIPu směřují ke snížení dopravní nehodovosti, zvýšení bezpečnosti v silničním provozu a k naplnění cílů stanovených Národní strategií bezpečnosti silničního provozu.⁹

⁹ BESIP. *Kdo jsme*. Dostupné z:
<http://www.ibesip.cz/kdo-jsme>

2 DOPRAVA A DOPRAVNÍ NEHODOVOST

2.1 Silniční doprava a její historie

Ač patří automobilová doprava k nejmladším odvětvím dopravy, úspěšně konkuruje díky svým přednostem starším odvětvím dopravy, hlavně dopravě železniční. Zároveň je i nejrychleji se rozvíjejícím odvětvím dopravy. Ve světovém systému se podstatně podílí na objemu světové osobní i nákladní přepravy, především na krátké vzdálenosti. Důležitým článkem je rovněž v systému tzv. kombinované dopravy, ve kterém navazuje na další odvětví dopravy. Taktéž délka světové silniční sítě se v důsledku rozvoje automobilové dopravy za posledních 70 let více než zdvojnásobila, což mělo vliv i na její kvalitu.

V současné době je automobilová doprava tím nejnebezpečnějším odvětvím dopravy, což naznačuje nejvyšší nehodovost. Po celém světě zemře v silničním provozu 1 100 lidí denně, tj. 400 000 lidí ročně. Z tohoto celkového počtu usmrčených lidí ve světě, zemře na evropských silnicích 66 000 lidí, což je více než v USA – 57 000 lidí. Zraněných lidí při dopravních nehodách je mnohem více – 12 mil. lidí ročně. (Brinke, 1999)

Dle Provalilové začíná historie vzniku pohonu vozidel s objevem páry již ve starověkém Řecku. Jak dále uvádí, základním stavebním kamenem pro rozvoj automobilismu byl v roce 1863 vynález spalovacího motoru Nikolase Otty. Za dalšího podstatného vynálezce je považován Karl Benz, který v roce 1886 sestrojil dvoumístnou tříkolku poháněnou spalovacím benzinovým motorem. Dalšími výrobci začátku 20. století pak byli například Opel, Renault, Peugeot, Fiat, Laurin – Klement, později pak Škoda, Praga a Kopřivnická vozovka, posléze Tatra.¹⁰

Zlomovým bodem ve výrobě automobilů bylo rozvinutí masové sériové výroby ve Fordových závodech v USA, kdy došlo k ustálení klasické konstrukce automobilu. Ta se skládala z motoru převodovky, podvozku, elektrického systému, řízení a karoserie.¹¹

¹⁰ Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta. *Vývoj dopravní výchovy – Iva Provalilová*. Dostupné z: <http://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/32/32/texty/provalilova.pdf>

¹¹ Masarykova univerzita. *Život s autem. Historie dopravy*. Dostupné z: <http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html#motor>

2.2 Dopravní nehodovost

Bezpečnost je jedním z klíčových aspektů dopravního systému. Nehody ve všech druzích dopravy jsou vedle významných hmotných škod spojeny s citelnými negativními důsledky ve všech oblastech společenského života. Na výši dopravní nehodovosti působí mnoho faktorů. Vedle obtížně ovlivnitelných přírodních (např. klimatických) podmínek pak zejména kvalita vozového parku, tedy kupříkladu stáří, vybavenost bezpečnostními prvky, dále kvalita dopravní infrastruktury, to znamená stav vozovky, četnost mimoúrovňových křížení, dálnice rychlostní komunikace s fyzicky oddělenými protisměrnými pruhy, přehlednost a účelnost dopravního značení a podobně. Vzhledem ke skutečnosti, že v silničním provozu si devět z deseti nehod zaviní účastníci sami, leží řešení problému v dalším snižování nehodovosti především v zodpovědném chování samotných řidičů či chodců a dalších účastníků silničního provozu.

2.2.1 Dopravní nehoda

Pojem dopravní nehody dle pravidel silničního provozu jsem již uvedla v předešlé kapitole, v obecné rovině je dopravní nehoda považována za nepředvídanou, zpravidla však předvídatelnou událost, ke které došlo na dopravní cestě, a měla za následek vznik škody. (Pavlíček, Kopecký, 1996) Vzniklá škoda může být škodou na životě, zdraví a majetku nebo má jiný zvlášť závažný následek. (Šťáral, 2010)

2.2.2 Počátky dopravní nehodovosti

První nehodou na světě, které se účastnilo motorové vozidlo, je nehoda parního traktoru J. Cugnota, který havaroval v Paříži roku 1771. V roce 1899 pak došlo k první dopravní nehodě, při které zemřel řidič havarovaného vozidla.¹²

U nás v dobách počátku motorizace nebyla dopravní nehodovost považována za vážný problém vzhledem k její nízké úrovni. V 60. letech minulého století začal prudce vzrůstat počet usmrcených osob při dopravních nehodách díky pozvolnému nárůstu motorizace. Nejhorším rokem z hlediska dopravní nehodovosti byl rok 1969, kdy bylo

¹² Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta. *Vývoj dopravní výchovy – Iva Provalilová*. Dostupné z: <http://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/32/32/texty/provalilova.pdf>

pokořeno tzv. historické maximum – 1758 osob usmrcených do 24 hodin od nehody. Tento růst pokračoval až do 90. let minulého století, kdy se Česká republika propadla do nejslabších států v ohledu na úroveň dopravní nehodovosti.¹³

V roce 1963 byla v České republice založena „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“. Vznik komise byl podmíněn zvýšeným počtem prodejů aut osobních aut a tím i narůstajícím počtem hrůzných následků dopravních nehod. O čtyři roky později, tj. 1. května 1967, pak vznikl BESIP jako její výkonný orgán. Po dlouholetém vývoji vystupuje v současné době „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“ pod názvem „Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu“ a BESIP je dnes útvarům Ministerstva dopravy ČR.¹⁴

2.2.3 Příčiny a vývoj silničních dopravních nehod

Ve sdělovacích prostředcích můžeme často zaslechnout, že dopravní nehodu způsobila mlha či náledí, to ovšem nelze pokládat za stoprocentní pravdu. Pokud bychom chtěli příčiny dopravních nehod rázně shrnout, byl by tou hlavní příčinou, jak již bylo výše řečeno, samozřejmě člověk. Naopak když vezmeme rozdělení příčin podle dopravní policie, rozdělíme je následovně: rychlost, přednost, způsob jízdy, předjíždění, nezavinění řidičem a technická závada. Nejčastější hlavní příčinou dopravních nehod je nesprávný způsob jízdy, kvůli kterému zemřelo v roce 2013 na našich silnicích 218 osob. Druhou nejčastější příčinou dopravních nehod je nepřiměřená rychlost, kdy díky tomu zemřelo v roce 2013 v provozu na pozemních komunikacích 209 osob.

V roce 2013 šetřila Policie České republiky 84 398 nehod v silničním provozu. Od roku 1961 byl počet usmrcených osob při dopravních nehodách v roce 2013 nejnižší, a to 583 osob, pod hranici 600 osob se tento počet dostal taktéž poprvé. Nárůst oproti roku 2012 je zaznamenán v počtu nehod o 2 994, tj. o 3,7% a v odhadu hmotné škody o 62,76 mil. Kč, tj. o 1,3%. Naopak pokles je kromě počtu usmrcených osob i v počtu těžce zraněných osob, a to o 240 osob, tj. o 6,8%. Počet lehce zraněných klesl o 13 osob, tj. o 0,1%. (Tesařík, Sobotka, 2012)

¹³ Observatoř bezpečnosti silničního provozu. *Všeobecný vývoj nehodovosti na pozemních komunikacích*. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/vseobecny-vyvoj-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich/>

¹⁴ BESIP. *Historie BESIPu*. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>

2.2.4 Dopravní nehodovost na území Jihočeského kraje

Hlavním faktorem ovlivňujícím regionální rozdíly intenzity nehodovosti je hustota a hierarchie komunikační sítě. Dalšími faktory pak jsou fyzicko-geografické faktory, kvalita dopravního značení, regulační zásahy zainteresovaných veřejných institucí a především dovednosti a chování řidičů. Rostoucí nehodovost taktéž ovlivňují suburbanizační procesy a intenzivnější dojíždění za prací do měst ze vzdálenějších obcí.

Díky výše zmíněným faktorům dochází v Jihočeském kraji k nejvyššímu počtu nehod s následky na zdraví, ačkoliv nejvyšší počet nehod celkem tento kraj nemá.

Do konce listopadu 2014 šetřila Policie České republiky 78 090 nehod na pozemních komunikacích, kdy došlo k usmrcení 577 osob, 2 546 osob bylo těžce zraněno a 21 784 osob bylo zraněno lehce. Hmotná škoda byla odhadnuta na místě dopravní nehody dopravní policií na 4 498,492 mil. Kč. Nejčastější hlavní příčinou dopravních nehod byl nesprávný způsob jízdy. Nejvíce usmrcených osob připadá na dopravní nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy a nesprávného způsobu jízdy.

V Jihočeském kraji bylo do konce listopadu 2014 způsobeno 3 438 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení 58 osob.¹⁵

V následující tabulce je zobrazen stručný přehled dopravní nehodovosti v Jihočeském kraji v letech 2010 až 2014.

Tabulka č. 1: Přehled dopravních nehod a jejich následků v Jihočeském kraji v letech 2010 až 2014

ROK	2010	2011	2012	2013	2014
POČET ŠETŘENÝCH NEHOD	2 899	3 015	3 207	3 557	3 753
POČET USMRCENÝCH OSOB	72	67	71	54	63
POČET TĚŽCE ZRANĚNÝCH OSOB	207	266	240	208	203
POČET LEHCE ZRANĚNÝCH OSOB	1 603	1 758	1 803	1 797	1 902
HMOTNÁ ŠKODA v mil. Kč	230,7	233,48	229,74	264,45	288

¹⁵ Policie České republiky. *Statistika nehodovosti*. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Nejčastějším viníkem dopravních nehod jsou i na jihu Čech řidiči motorových vozidel, i hlavní příčiny dopravních nehod jsou totožné. Nejčtenější je tedy nesprávný způsob jízdy, hned za ním následuje nepřiměřená rychlost jízdy. (Tesařík, Sobotka, 2013)

V druhé kapitole své bakalářské práce jsem se věnovala dopravě, její historii a s tím související dopravní nehodovosti a jejím stavem. Ačkoliv je silniční doprava tím nejstarším a nejbezpečnějším odvětvím dopravy, stále každým dnem ohrožuje mnoho lidských životů. Dopravní nehodovost je nejvíce ovlivněna lidským faktorem. Proto nelze opomíjet lidské chování a rizikové faktory v silniční dopravě. Naopak je nutné věnovat pozornost dopravní výchově, a to již od útlého věku.

3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Vzhledem k rychlému rozvoji motorismu a jeho každodenním použití, je silniční doprava tou nejnebezpečnější a do počtu zmařených životů nejnákladnější formou dopravy. Ke změně tohoto faktu velmi přispívá právě dopravní výchova.

3.1 Počátky dopravní výchovy

Vznik dopravní výchovy je spojován s negativními dopady motorizace na společnost, především se snižováním závažné dopravní nehodovosti. Na základě tohoto se vyskytuje názor, že by se dopravní výchova měla stát plnohodnotnou a pedagogicky účinnou součástí výchovy mladého člověka.

Počátky dopravní výchovy směřují k 30. létům 20. století, kdy již bylo zřejmé, že rozvoj motorismu nebude jen společenským kladem. Napovídaly tomu policejní statistiky dopravních nehod a úrazů, způsobených při dopravních nehodách, které už v této době byly velmi podrobné. Jako příklad uveďme rok 1931 v Praze. Tehdy bylo v Praze zhruba 26 000 vozidel, vyjma vozidel armády, poštovní správy a elektrických drah a autobusů. V takovémto počtu utrpělo lehké zranění 3 263 osob, těžké 1 122 osob a 48 lidí zemřelo.

Tento rok, kdy nehodovost stoupla o 6% oproti roku předchozímu, byl podnětem, kdy společnost vzala tento stav na vědomí a začala se jím zabývat. Ujaly se toho tehdejší tři hlavní instituce, zabývající se bezpečností silničního provozu. Těmito institucemi byly, a to Autoklub republiky Československé, Elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy a Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze. Hlavními otázkami, které tyto instituce řešily, byl problém nehodovosti dětí a mládeže, nedostatky ve výchově řidičů motorových vozidel a nedostatky v metodice a náročnosti vlastních řidičských zkoušek. Jednou z důležitých příčin dopravních nehod byl již v té době i alkohol.

Tyto otázky byly následně na základě vědeckých poznatků prakticky řešeny. Značnou roli tehdy sehrával autoklub při provádění řidičských zkoušek. V září roku 1932 byl Národním komitétem pro vědeckou organizaci v Praze uspořádán tzv. Bezpečnostní týden spojený s ochranou před úrazem a požárem. Součástí byla i výstava, kde expozice Autoklubu republiky Československé byla věnována jedinému tématu – dopravní

výchově. Široká veřejnost byla seznamována se zvýšením bezpečnosti na silnicích a novými druhy výstražných značek.

Na Bezpečnostním týdnu byly i další stánky – Policejní ředitelství v Ostravě, Elektrické dráhy a autobusy, Svaz řidičů automobilů v ČSR a další. Stánek Elektrických drah a autobusů poukazoval na fakt, náročný, na vědecké bázi prováděný výběr schopného personálu, má své pozitivní výsledky. Počet dopravních nehod u tohoto podniku od roku 1928 klesal, přestože počet motorových vozidel v Praze se ve stejné době více než zdvojnásobil.

Po třech letech od Bezpečnostního týdne, uspořádal Autoklub republiky Československé specificky zaměřenou výstavu, a to Výstavu dopravní bezpečnosti. Vzhledem k posunu vpřed v dopravním myšlení za uplynulé tři roky, byla tato výstava pro velký zájem prodloužena. Autoklub republiky Československé poukázal na *Výstavě dopravní bezpečnosti* dosažené výsledky v dopravní výchově za uplynulé tři roky. Ta byla zaměřena na děti a mládež na školách a kursy probíhaly i přímo v budově Autoklubu. Jednalo se o tzv. hodinky bezpečnosti, kdy v Praze bylo proškoleny 15 000 dětí obecných škol a dalších 20 000 dětí pak v ostatních městech. Na venkově byly tyto hodinky vysílány rozhlasem pro školy. V těchto hodinkách bezpečnosti byl poprvé použit termín dopravní výchovy, bylo tomu tak v roce 1935 a užil jej F. L. Elstner. Elstnerovo pojetí dopravní výchovy bylo tak nadčasové, že se z něj vychází v oblasti dopravní výchovy až dodnes. (Límová, 2006)

3.2 Dopravní výchova v obecném pojetí

Vzhledem k neutěšené situaci v chování účastníků silničního provozu je dopravní výchova základním předpokladem zlepšení této situace. Zároveň je nedílnou součástí všeobecného vzdělávání jak dětí, tak i dospělých, což bývá často opomíjeno. (Límová, 2006)

Vše je právě výstižně shrnuto v metodické příručce vydané BESIPem: *Dopravní výchova jako součást vzdělání každého občana je proces dlouhodobý, nepřetržitý. Začíná prakticky tehdy, kdy dítě vedeno za ruku poprvé vstoupí do provozu a končí vlastně až tehdy, kdy je člověk tohoto pohybu v provozu nucen se vzdát.* (BESIP, 2001)

Ačkoliv je dopravní výchova celoživotním procesem, hlavní pozornost je věnována především dětem. Z výše uvedeného hlediska bereme dopravní výchovu jako přípravu dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu a na jejich budoucí roli řidičů vozidel. Přestože není nutné, aby děti znaly přesné znění pravidel silničního provozu a všechny dopravní značky, měly by pochopit důležitost pravidel a zásad bezpečného chování, poznat své kolegy v dopravě a být k nim ohleduplný. Z toho pak vyplývá cíl dopravní výchovy, kdy by jejím prostřednictvím děti měly získat schopnost sebejistého a obezřetného chování v silničním provozu, společně s tím si pak uvědomit a pochopit důležitost partnerských vztahů a znalosti, posléze dodržování, pravidel silničního provozu.

Z výše zmíněného vyplývá rozdělení dopravní výchovy na výchovnou a naukovou část. Výchovná část zahrnuje systematické působení na dítě, jehož cílem je vypěstování návyků dodržování vhodného chování v dopravě jako jejího aktivního i pasivního účastníka. Druhá část pak obsahuje určitý výběr pravidel provozu na pozemních komunikacích přiměřených věkové specifikaci dětí. S tím jsou samozřejmě spojené i poznatky dotvářející pochopení vznikajících situací a na ně vhodných reakcí. (BESIP, 2001) Toto tvrzení uvádí ve své knize i Havlík, který tvrdí, že dopravní výchova by neměla být jen deklamováním předpisů a instrukcí správného chování, ale i souhrnem přetváření osobnosti dítěte a podpory daných vlastností, které utvářejí jeho disciplínu a vhodné chování v dopravní situaci. (Havlík, 2005)

Rozdělení dopravní výchovy do dvou fází podporují ve své knize i Štikar, Hoskovec a Šmolíková. První fázi nazývají informativním působením na dítě, druhá je formováním dětí. Ti také krátce a výstižně definovali pojem dopravní výchovy: *Dopravní výchova je příprava osob na bezpečný pohyb v silničním provozu.* (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006)

Volný ve své knize zmiňuje, že nelze opomíjet zákonitosti psychiky cílové skupiny, pro kterou je dopravní výchova určena. Je nutné porozumět vývojovým a individuálním zvláštěnostem jedinců, což pak tvoří psychologický základ výchovného působení. (Volný, 1980)

3.3 Systém dopravní výchovy

V České republice je hlavním garantem veškerých aktivit v oblasti dopravní výchovy BESIP (zkratka pro bezpečnost silničního provozu). Je zřízen Ministerstvem dopravy jako součást jeho oddělení Centra služeb pro silniční dopravu. Smyslem tohoto oddělení je zaměření se na aktivity spojené s prevencí v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. BESIP taktéž spolupracuje s dalšími orgány státní správy a územní samosprávy v oblasti prevence dopravních nehod. (Lukeš, 2011) Mezi tyto orgány patří Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo zdravotnictví, Policie České republiky, Autoklub České republiky, Ústřední automotoklub České republiky, Český Červený kříž, Český rozhlas, Česká televize, pojišťovny a další instituce. Koordinaci dopravně výchovného působení na úrovni krajů, okresů a měst pak zajišťují při odborech dopravy příslušných magistrátů měst, do čehož spadá i spolupráce s odbory školství a školami. Tímto je pak dotvořen systém trvalého působení a ovlivňování veřejnosti vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. (Nykodýmová, 2014)

3.4 Rozdělení dopravní výchovy

Hlavním pramenem poznání v dopravní výchově jsou psychologické poznatky. Jsou pramenem toho, jak usnadnit a zpřesnit analýzu a volbu výchovných postupů a opatření. Především nelze opomíjet duševní stav dítěte, které je právě účastníkem silničního provozu, který se podstatně podílí na tom, zda dopravní situace ohrozí nebo neohrozí bezpečnost dítěte. V průběhu lidského života prochází duševní činnost člověka různými změnami, které jsou výrazem duševního vývoje člověka. Tento vývoj je závislý na dědičnosti, prostředí a výchově. Jak Volný ve své publikaci uvádí, je nutné, aby reakce organismu na různé podněty a tím i chování dítěte bylo odpovídající dopravní situaci, tím pádem nelze spoléhat pouze na vrozené reakce, ale je potřeba dítě naučit i dalším novým reakcím. Proto je nezbytná organizovaná a systematická příprava, která rychleji a bezpečněji naučí dítě novým a vhodným reakcím. Tomu musí odpovídat i dané rozdělení dopravní výchovy. (Volný, 1980)

3.4.1 Dopravní výchova v rodině

Brzký začátek dopravní výchovy je podstatným základem dalšího působení k dopravnímu vzdělávání, který bývá často podceňován. Největší roli v začátku dopravní výchovy sehraávají rodiče, na které jsou kladeny největší nároky. (Límová, 2006)

Působení rodičů na děti rozděluje Votruba do tří etap: rodiče dětí předškolního věku, 6 – 10letých dětí a 11 – 15letých dětí. V každé kategorii platí především to, že rodič musí jít svému dítěti příkladem. Jednotlivé činnosti odpovídající věku dítěte, které by měli rodiče se svými dětmi měli provádět, uvádím v příloze. Votruba taktéž upozorňuje na to, že co vstoupíme dítěti v prvních letech života, se stane základem, na který budou navazovat činitelé mimo rodinu. (Votruba, 2001)

3.4.2 Dopravní výchova v mateřských školách

Vedle rodiny je mateřská škola institucí, která sehraává významnou roli při výchově dětí k dopravní kázni. Postupuje obdobným způsobem jako rodina dítěte. Měla by dětem předávat znalosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy, aby u nich posléze docházelo k utváření správných návyků, vštěpování ukázněnosti a následnému uvědomění si nebezpečí s jakým se mohou v provozu setkat.

Mateřská škola samozřejmě nemůže nahradit rodinnou výchovu, ale taktéž může na dítě působit jak příznivě, tak i nepříznivě. Věk do šesti let je obecně odborníky považován za obzvláště důležitý z hlediska vývoje člověka; formování jeho charakteru i intelektových schopností. Cílem dopravní výchovy v mateřské škole je všestranná příprava dětí na bezpečnou účast v provozu na pozemních komunikacích. Výchova by měla být zaměřena na psychofyzilogické zvláštnosti dětí v předškolním věku a na specifiku rozvoje poznání předškolního dítěte. Toto dítě jedná a myslí podle zvláštností tohoto věku a znalost těchto zvláštností je velmi podstatná pro účinek výchovného působení. Dítě předškolního věku se nejlépe učí prostřednictvím činnosti, proto by dopravní výchova měla probíhat formou nácviku orientace v dopravních situacích nejvíce podobným reálným situacím.

Hlavním prostředkem dopravní výchovy v předškolním věku je hra, která rozvíjí tělesnou i duševní stránku dítěte. Do jejich chování v tomto věku patří i spontánnost a impulzivnost, což se projevuje například v jejich vběhnutí do vozovky. S tím je potřeba při práci s nimi počítat a podporovat až do chvíle, kdy dospějí do stádia, kdy budou umět nutkové impulzy tlumit. Výše uvedenou skutečnost by měli mít na paměti jak pedagogové, tak i řidiči, kteří jim v důsledku neznalosti dětské psychiky mohou v provozu na pozemních komunikacích svým jednáním ublížit. (Límová, 2006)

BESIP udává, čemu bychom měli věnovat pozornost a čemu by se děti formou her a zábavy měly naučit:

- *získat vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy k vytváření správných návyků, vztahů k okolí a k lidem, vštěpovat jim ukázněnost, vztah ke zdraví, opatrnost*
- *rozvíjet vlastnosti, které ovlivňují reakci dětí při chování v určitých dopravních situacích, tj. paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost, vnímání i orientaci v prostoru a čase, vnímání nebezpečí, výcvik prospěšný jejich bezpečnému pobytu venku, v silničním provozu.*¹⁶

3.4.3 Dopravní výchova na základních školách

Vzhledem k tomu, že dopravní výchova není v naší republice brána jako samostatný vyučovací předmět, jsou vědomosti a dovednosti z této oblasti zahrnuty do ostatních předmětů, jako jsou například prvouka, tělesná nebo občanská výchova a podobně. (BESIP, 2001)

Výuka dopravní výchova na základní škole je rozdělena dle věku následujícím způsobem:

- *6 – 9 let – žák jako chodec*
- *9 – 12 let – žáka jako cyklista začátečník*
- *12 – 14 let chování v silničním provozu*
- *14 – 15 let – problematika přípravy řidiče malého motocyklu.* (Matěna, 2011)

Tematicky je výuka rozdělena do 5 částí:

¹⁶ BESIP. *Předškolní děti*. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/predskolni-deti>

- 1) teoretické znalosti pravidel silničního provozu
- 2) speciální praktický výcvik
- 3) taktika bezpečného chování a jednání při chůzi a jízdě v silničním provozu
- 4) podmínky provozu na silnicích
- 5) technické podmínky provozu vozidel. (Votruba, 1996)

Cílem dopravní výchovy na prvním stupni základní školy je naučit žáka prakticky uplatňovat obecné zásady účelného a bezpečného chování i jednání účastníka provozu na pozemních komunikacích, samostatně používat prostředky hromadné dopravy osob, znát obecné příčiny nesprávného chování a jednání chodců, uvědomovat si odpovědnost za vlastní chování a jednání v dopravním provozu, uvědomovat si odlišné možnosti jízdy a zastavení na různých druzích vozovky, projevovat uvědomělou kázeň a ohleduplnost k ostatním účastníkům provozu na pozemní komunikaci, umět přivolat pomoc při dopravní nehodě a znát zásady poskytování první pomoci v podmínkách, které odpovídají jeho schopnostem a možnostem a uvědomovat si význam řízení provozu včetně činnosti dopravní policie a plně je respektovat.

Na druhém stupni základní školy je pak cílem výuky dopravní výchovy naučit žáka chápat dodržování zásad účelného a bezpečného chování a jednání účastníků provozu na pozemních komunikacích jako svoji základní povinnost, uplatňovat tyto základy v souvislostech morální a právní odpovědnosti, znát příčiny a důsledky nesprávného chování a jednání chodců a řidičů a snažit se jim předcházet, znát zásady údržby jízdního kola a prakticky je ovládat, znát negativní vlivy dopravy na životní prostředí a respektovat řízení provozu dopravními značkami, světelnými signály, jinými zařízeními a pokyny dopravní policie a uvědomovat si jejich význam.

Vyvrcholením dopravní výchovy na základní škole by měla být možnost žáka získat řidičské oprávnění skupiny „AM“. (Límová, 2006)

3.4.4 Dopravní výchova na středních školách

Teoreticky připravený jedinec je ideálem uchazeče o řidičské oprávnění, aby se výuka teorie v autošколе mohla posléze věnovat především zdokonalujícím a nadstavbovým oblastem týkajícím se hlavně jízdy v automobilu na pozemních komunikacích. Následná

výuka v autoškole by pak navazovala na znalosti, které již žadatelé o řidičské oprávnění mají z předchozí výuky.

Proto měly střední školy před několika lety možnost začlenit do svého vzdělávacího procesu jako nepovinný předmět *řízení motorových vozidel*, jehož cílem bylo připravit ohleduplného a zodpovědného řidiče motorových vozidel. Studenti se vzdělávali v teoretických předmětech (pravidla provozu na pozemních komunikacích, konstrukce a údržba osobních automobilů, základy jejich ovládání a bezpečné jízdy, zásady první pomoci), výuky se zúčastňovali povinně a byli pravidelně přezkušováni. V dnešní době tato výuka na našich středních školách už neprobíhá, tudíž získání řidičského oprávnění je záležitostí čistě autoškol. To způsobuje, že žadatel o řidičské oprávnění přijde do autoškoly s téměř nulovými znalostmi a musí se s výukou začít od začátku. Ta pak potřebuje mnohem více času než je zpravidla v autoškolách k dispozici. (Límová, 2006)

3.4.5 Dopravní výchova dospělých

V rámci dopravní výchovy dospělých se setkáváme se dvěma možnostmi. Jedna skupina dospělých si v souladu s příslušnými právními předpisy svou odbornou způsobilost musí povinně zvyšovat (řidiči z povolání). Druhou skupinu tvoří tzv. řidiči amatéři, jejichž zvyšování způsobilosti se zakládá na dobrovolnosti. V některých státech Evropské unie se můžeme setkat i s kurzy pro řidiče, kteří opakovaně způsobili dopravní nehodu. Bohužel u nás toto neplatí, ani to, že by byla věnována větší pozornost těm, kteří se v provozu na pozemních komunikacích chovají riskantně a ohrožují zdraví a životy ostatních účastníků. Bohužel tato pozornost není věnována ani těm, jimž byl řidičský průkaz odebrán. (Límová, 2006)

3.4.5.1 Dopravní výchova řidičů profesionálů

Tato forma dopravní výchovy je zákonem stanovená a rozděluje se na řidiče osobních automobilů a řidiče nákladních automobilů. U řidičů osobních vozidel vyplývá povinnost zúčastnit se školení řidičů a ověření jejich znalostí ze zákona č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, a týká se všech zaměstnanců, kteří fyzicky řídí vozidlo. U řidičů nákladních vozidel vyplývá tato povinnost ze zákona č. 247/2000

Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů. (Novák, 2012)

3.4.5.2 Dopravní výchova řidičů amatérů

Dopravní výchova řidičů amatérů se zakládá na jejich dobrovolné vůli, navštěvují pak různé kurzy, jakými jsou například kurzy bezpečné jízdy, škola smyku nebo kondiční jízdy. Všechny tyto aktivity nalezneme po celé České republice, kde jsou organizovány mnoha institucemi působícími v oblasti dopravní výchovy. (Límová, 2006)

Dopravní výchova má v České republice dlouhou historii a již od svého vzniku se zaměřovala na řešení negativních následků spojených se silniční dopravou. Třetí kapitulu své bakalářské práce jsem věnovala právě dopravní výchově od jejích počátků až do její dnešní podoby. Podstatnou roli zde hraje i rozdělení dopravní výchovy a jednotlivé činnosti, které by v daném životním období měly být prováděny. Na základě toho nelze opomenout fakt, že dopravní výchova by měla být celoživotním procesem, protože je pravdou, že se učíme po celý život a s každou novou zkušeností.

4 PROJEKTY DOPRAVNÍ VÝCHOVY REALIZOVANÉ V OKRESE ČESKÉ BUDĚJOVICE

Ve čtvrté kapitole své bakalářské práce jsem se věnovala projektům realizovaným v okrese České Budějovice. Některé z nich, které jsou v současné době organizované v celorepublikovém měřítku, mají svůj původ právě v Českých Budějovicích, například úspěšné projekty Zebra se za tebe nerozhlédne a Jezdíme s úsměvem.

4.1 Zebra se za tebe nerozhlédne

Tento preventivní program je realizován Policejním prezidiem ve spolupráci s Ministerstvem vnitra a BESIPem od roku 2007. Tato dopravně bezpečnostní akce probíhá dvakrát ročně po dobu jednoho týdne, na začátku školního roku a v jeho druhé polovině. Cílem tohoto projektu je preventivně zapůsobit na účastníky provozu na pozemních komunikacích, především na chodce a děti. Je zaměřen zejména na osvojení si dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky a odbourání mýtu o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce.

Zebra uvádí 4 základní pravidla:

- *Vozovku přecházej na přehledném místě, pokud je v blízkosti přechod pro chodce, použij ho!*
- *Do vozovky smíš vstoupit po bezpečném rozhlédnutí. Pravidlo zní: 3x se rozhlédni: vlevo, vpravo, vlevo a rychle přejdi!*
- *Vždy si počínej tak, aby řidič měl šanci zastavit vozidlo před přechodem pro chodce!*
- *Do vozovky vstupuj, a kdy vozidla bezpečně zastaví, nikdy nevbíhej před jedoucí vozidla.¹⁷*

4.2 Ajaxův zápisník

Ajaxův zápisník je projekt organizovaný Policejním prezidiem, určený pro žáky 2. tříd základních škol. Žáci dostávají zápisník, se kterým celý školní rok spolu s učiteli a rodiči pracují. Zápisník obsahuje 10 témat, včetně témat, které se věnují oblasti dopravní výchovy. Na měsíc říjen je přiděleno téma dítěte jako chodce. Za použití

¹⁷ Policie České republiky. *Zebra se za Tebe nerozhlédne!* Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>

různých pomůcek se děti seznamují se zásadami správného pohybu po komunikacích a učí se základní dopravní značky a také pokyny policisty pro případ nefunkčnosti světelné signalizace na křižovatce. V listopadu pak následuje téma Vlastní bezpečnosti, a to zahrnuje mimo bezpečnosti dítěte ve škole a doma, i jeho bezpečnost na ulici. Téma Dítěte jako cyklisty je probíráno v měsíci březnu. Během tohoto měsíce je dětem připomínána nutnost ochranné přilby při jízdě na kole a použití ostatních ochranných prvků, je prohlubována znalost dopravních předpisů včetně dopravních značek a všeobecná bezpečnost na pozemních komunikacích.¹⁸

4.3 Na kolo jen s přilbou

Kampaň Na kolo jen s přilbou převzalo město České Budějovice od města Kroměříž, kde tuto akci inicioval MUDr. Sedlák. Kromě města České Budějovice se do kampaně zapojila Městská policie, Policie České republiky, BESIP a řada sponzorů. Cílem této kampaně bylo zvýšit bezpečnost dětí – cyklistů v provozu na pozemních komunikacích a propagovat nošení cyklistické přilby u cyklistů do 15 let. Akce probíhala na městských sídlištích, v okolí řek a na přilehlých cyklostezkách. Kampaň byla realizována na základě těchto 3 kroků – odměňování za nošení přilby (blikačky, světýlka, taštičky), doprovodná osvětová činnost a finanční motivace v podobě slev na koupi přilby.

Tato kampaň byla ukončena na podzim roku 2008 a v roce 2011 ji vystřídal projekt Na kole jen s přilbou. Bezpečně na silnicích o.p.s. společně s Horskou službou a BESIPem realizují tento projekt s cílem ovlivnit cyklisty směrem k bezpečnějšímu a zodpovědnějšímu chování. V roce 2013 se projekt rozšířil na celou Českou republiku a je realizován ve všech sedmi horských oblastech spravovaných Horskou službou ČR. Cyklohlídky v těchto oblastech budou oslovovat cyklisty a předávat jim cyklistické desatero BESIP.¹⁹

¹⁸ Policie České republiky. *Ajaxův zápisník*. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/ajaxuv-zapisnik-328720.aspx>

¹⁹ Město České Budějovice. *Kampaň „Na kolo jen s přilbou skončila v roce 2008, ale nese své kladné plody dodnes“*. Dostupné z: <http://www.c-budejovice.cz/cz/magistrat/odbory/oozp/stranky/kampan-na-kolo-jen-s-prilbou.aspx>

4.4 Jezdíme s úsměvem

Preventivní projekt „Jezdíme s úsměvem“ probíhal několik let pouze v Českých Budějovicích, ale od roku 2005 je realizován v celorepublikovém měřítku. Je založen na spolupráci pracovníků preventivně informačních skupin, služby dopravní policie a sponzoru České Pojišťovně. Základem tohoto projektu je dopravní akce, na které se společně s policisty podílejí i děti ze základních škol. Řidiči pak následně při silniční kontrole dostávají obrázky od dětí jako hodnocení za své chování v provozu, a to buď obrázky usměvavého, nebo zamračeného autíčka. Projekt probíhá každoročně v období od května do října, s výjimkou letních prázdnin.

Tento projekt nahradil dřívější projekt „Jablko nebo citron“.²⁰

4.5 Dopravní soutěž mladých cyklistů

Dopravní soutěž mladých cyklistů je projekt určený pro děti starší 10 - ti let, který je každoročně vyhlašován Radou vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu a Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci s Policejním prezidiem, Českým červeným křížem, Ústředním automotoklubem České republiky a Autoklubem České republiky. Projekt je rozdělen do teoretické a praktické části a má svá základní kola ve školách, nejlepší družstva pak postupují do okresních kol. Ti nejlepší, kteří projdou i krajským kolem, postupují do celorepublikového finále.

Dopravní soutěž mladých cyklistů přispívá ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách a správnému a bezpečnému chování dětí v silničním provozu a následnému snižování dopravní nehodovosti. Při svém průběhu prohlubuje a prověřuje znalosti a dovednosti žáků v uplatňování pravidel silničního provozu pro cyklisty, v technice jízdy na kole a zvyšuje zájem žáků o bezpečnou dopravu a o dopravní výchovu.²¹

4.6 The Action

Tento specifický emotivní projekt je zaměřen především na mladé a začínající řidiče za pomoci použití moderních komunikačních prostředků srozumitelných pro cílovou

²⁰ Policie České republiky. *Jezdíme s úsměvem*. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/akce-a-projekty-jezdime-s-usmevem.aspx>

²¹ BESIP. *Dopravní soutěž mladých cyklistů*. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-soutez-mladych-cyklistu>

skupinu, promítání necenzurovaných videí, vtáhnutí diváků do děje, jejich aktivní účast na ději, výrobek umělé mlhy a další. V programu dochází ke konfrontaci světa, který znají z masmédií a reality opravdového života zasaženého dopravní nehodou. Díky moderním uměleckým prostředkům a dějovým zvratům je divák vtažen do příběhu a emocí, jež se odehrávají v průběhu dopravní nehody a bezprostředně po ní. Taktéž je divák seznamován s potencionálními dopady, jako je trvalé zdravotní postižení. Součástí inscenačního týmu jsou kromě tanečníků a obětí, také policisté, hasiči a záchranáři, kteří představení dodávají dramatictější prožitek.

Cílem tohoto projektu je preventivní působení na užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorového vozidla a během něj, především v návaznosti na předchozí návštěvu diskoték a podobných klubů. Zároveň klade důraz na používání pásů.

Organizace se ujala agentura Euronet.cz ve spolupráci s BESIPem, kdy inspiraci našli v Holandsku, kde tento projekt úspěšně probíhal již několik let předtím.²²

4.7 Zastav jízdu smrti

Tato preventivní a informační kampaň byla zahájena v dubnu roku 2014. Organizátorem této akce je jihočeská policie spolu s BESIPem, záštitu nad ní převzal Jihočeský kraj. Až do léta probíhala kampaň pouze ve sdělovacích prostředcích, kdy veřejnost oslovovala s nejrůznějšími informacemi týkajícími se bezpečnosti v dopravě. Poté policisté přesunuli kampaň i na pozemní komunikace a pořádali zvýšené množství dopravně bezpečnostních kontrol, při kterých řidiče nejen kontrolovali, ale i upozorňovali na nebezpečné chování v provozu na pozemních komunikacích. Během kontrol rozdávali policisté mimo rad i reflexní vesty a jednorázové alкотestery s logem kampaně.

Cílem kampaně „Zastav jízdu smrti“ je především zvýšit informovanost veřejnosti v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.²³

²² The Action. *Základní informace o projektu The Action*. Dostupné z: <http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=3&sh=-1553656506>

²³ Policie České republiky. *Zastav jízdu smrti*. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/zastav-jizdu-smrti.aspx>

4.8 Tým bezpečnosti Jihočeského kraje

Tým bezpečnosti Jihočeského kraje byl ustaven na základě potřeby naplňovat cíle stanovené ve Strategii bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje na období 2014 – 2020, zvýšit vědomí společnosti o nutnosti dodržování zásad bezpečnosti v silničním provozu v kraji, působit na široký okruh veřejnosti s cílem snížit dopravní nehodovost v kraji a v neposlední řadě propagovat i činnost Jihočeského kraje v oblasti BESIP.

Zajištěním těchto úkolů byl pověřen Automotoklub České Budějovice, který společně s ÚAMK ČR vytvořil materiální, technické a lektorské předpoklady pro realizaci stanovených cílů.

Tým bezpečnosti Jihočeského kraje má z hlediska technických prostředků k dispozici otočný a nárazový trenažér, cyklotrenažer, automobilový trenažer velkoplošnou a menší obrazovku pro promítání videoklipů z oblasti bezpečnosti v silničním provozu.

Tento tým se účastní několika akcí, kde propaguje svou činnost, například Přes kopec na Hradec, Den otevřených dveří BESIP, Dětský den v ZOO, Den na DDH Týn nad Vltavou, Bambiriáda, Mobil salon (od roku 2015 Svět v pohybu), Akademie Martina Smrže a další.

4.9 Řídím, piju nealko pivo

Tento projekt vznikl ve spolupráci Českého svazu pivovarů a sladoven, Policie České republiky a BESIPu a zaměřuje se na prevenci alkoholu za volantem a zodpovědný přístup řidičů k pití alkoholu.

V rámci projektu probíhaly bezpečnostně preventivní kontroly, kdy promotéři Českého svazu pivovarů a sladoven předali řidičů, kteří úspěšně podstoupili silniční kontrolu, alkotester a nealkoholické pivo.

Cílem projektu „*Řídím, piju nealko pivo*“ je představení a rozšíření povědomí o nápoji pro řidiče, který je plnohodnotnou náhradou z hlediska bezpečnosti a dodržování dopravních předpisů.²⁴

²⁴ Řídím, piju nealko pivo. *Stop alkoholu za volantem!* Dostupné z:

4.10 Besedy pro seniory

Vzhledem k biologickým a psychologickým faktorům začíná seniorský věk v 65 letech a právě pro tuto skupinu jsou určeny besedy pořádané krajským koordinátorem BESIPu ve spolupráci s Policií ČR. Na těchto besedách jsou senioři upozorňováni na jejich práva a povinnosti v silničním provozu, jejich aktuální změny a je jim přednášeno o tom, jak by se měli v silničním provozu správně chovat.²⁵

Poslední kapitola teoretické části je věnována projektům realizovaným v oblasti dopravní výchovy v okrese České Budějovice. I v této kapitole vidíme, že je nutné zabývat se dopravní výchovou jako celoživotním procesem. V okrese České Budějovice jsou organizovány nejrůznější projekty v oblasti dopravní výchovy věnované jak dětem v roli chodce či cyklisty, tak mladým řidičům, řidičům amatérům a seniorům. Každý z projektů je mířen na zvýšení bezpečnosti silničního provozu a každý z nich zanechává ve společnosti pozitivní následky. Ojedinělým projektem je projekt The Action, protože svou výjimečností zanechává v návštěvnicích této akce hluboké prožitky. Díky necenzurovaným videím ze života ohrožujících situací a tematicky podobným scénkám inscenovaným na jevišti, si návštěvníci dokážou uvědomit, jakým nebezpečím každodenně vystavují své životy v silničním provozu. Jejich ohlasy si lze přečíst na internetových stránkách The Action, kde je možné shlédnout i videozáznamy z několika představení.

Při hodnocení účinnosti různých projektů bychom si měli uvědomit, že výsledky nelze očekávat okamžitě, ale je třeba je posuzovat v delším časovém horizontu. Například, pokud výchovně působíme na kategorii desetiletých cyklistů, stále zde budou i jiné věkové kategorie s odlišnými návyky, a dokud tato jiná věková kategorie nevymizí, nelze očekávat stoprocentní obrat k požadované změně. Proto je podstatné vytrvat i přesto, že očekávané změny nejsou vidět okamžitě a neustále v preventivně výchovné činnosti v oblasti silniční dopravy pokračovat. Výsledek však bude vždy nejasný. Je to také otázkou morálky nás všech a k morálce patří především dodržování daných norem

<http://www.ridimpijunealkopivo.cz/o-projektu.php>

²⁵ BESIP. *Senioři v silniční dopravě – pomocník a rádce seniorům*. Dostupné z:

<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/senior/seniori-prirucka.pdf>

a zákonů a samozřejmě i v oblasti silničního provozu a začít by měl každý u sebe. Nedílnou součástí je i to, že si musíme uvědomit, co všechno je v sázce. To bohužel přichází, až když se člověk ocitne tváří v tvář hrozícímu nebezpečí, a to je mnohdy pozdě.

.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem mé bakalářské práce je zmapovat současný systém a úroveň dopravní výchovy v okrese České Budějovice a poukázat na její důležitost především v prevenci dopravní nehodovosti převážně dětí a mladých řidičů. Dále by měla sloužit široké veřejnosti, aby lidé získali jednoduše a stručně více informací z oblasti dopravní výchovy a mohli se tak důsledněji zamyslet nad její potřebou v celé naší společnosti, protože dopravní výchova by se neměla týkat pouze dětí a mladých řidičů, ale měla by se stát celoživotní záležitostí.

Praktická část mé bakalářské práce je rozdělena do dvou dílů. V prvním díle jsem zpracovala kvalitativní výzkum na základě čtyř výzkumných otázek, jež jsem položila dvěma stěžejním pracovníkům pohybujícím se v oblasti dopravní výchovy takřka celý jejich život. Druhý díl výzkumné části je vytvořen kvantitativně pomocí dotazníku.

6 KVALITATIVNÍ VÝZKUM

V rámci kvalitativního výzkumu pro svou bakalářskou práci jsem se na doporučení jednoho z jihočeských preventistů obrátila na dvě významné osobnosti na poli dopravní výchovy v okrese České Budějovice – na pana Václava Kováře a pana magistra Františka Špaleho. S oběma pracovníky, kteří pracující ve svém oboru již dlouhá léta, jsem se rozhodla provést kvalitativní šetření formou strukturovaného rozhovoru. Rozhovor probíhal v poklidném prostředí jejich kanceláře v sídle Ústředního automotoklubu v Českých Budějovicích.

6.1 Cíl výzkumu

Cílem kvalitativního výzkumu prováděného formou strukturovaného rozhovoru s výše jmenovanými pracovníky bylo zjistit a zhodnotit stav, úroveň a nedostatky současné dopravní výchovy.

6.2 Výzkumné otázky

- 1) V čem je dle Vás současná dopravní výchova nedostatečná?
- 2) Co by se dalo dle Vašeho názoru zlepšit v rámci oblasti dopravní výchovy?
- 3) Jaký vliv má dopravní výchova na bezpečnost silničního provozu?

6.3 Zhodnocení výzkumných otázek

Vzhledem k výsledkům, ke kterým jsem se v průběhu rozhovorů dopracovala, jsem se rozhodla pojmout hodnocení výzkumných otázek jako celku. Nechci hodnotit každou z odpovědí na danou otázku zvlášť, protože jak otázky, tak i odpovědi na sebe navazují a vzájemně se prolínají. Kromě toho se odpovědi jednotlivých účastníků taktéž shodují či doplňují.

Mezi hlavní nedostatky v oblasti dopravní výchovy patří dle zmíněných pracovníků, tak jako ve většině ostatních oblastech, nedostatek finančních prostředků, který ve výsledku ovlivňuje naprosto vše, co se dopravní výchovy a jejího provádění dotýká. Na to navazuje i další jmenovaný nedostatek, kterým jsou zkušenosti pedagogů. Mnoho pedagogů, kteří dopravní výchovu vyučují na základních školách, nemá dobré ani správné zkušenosti v přípravě řidičů. Najdou se i tací, kteří nemají vůbec žádné. Vyučovat by měli odborníci, kteří mají svým žákům co předat a povedou je ke zvýšení jejich informovanosti v oblasti dopravní výchovy, což by opět mělo vést ke zvýšení jejich bezpečnosti při výskytu v silničním provozu. Nevhodné vyučování posléze zapříčiní, že žáci nemají dostatečné znalosti, na které by navazovaly další instituce následujících *stupňů* dopravní výchovy. Dalším problémem je právě skutečnost, že v dopravní výchově neexistuje uzavřený celistvý systém. Neprovázanost systému dopravní výchovy může být také zapříčiněna nedostatkem financí, ale situace by byla nejspíš jiná, jak se shodli oba pracovníci, kdyby se vymezil na prvním stupni předmět, který by se zcela věnoval dopravní výchově a učil by ho člověk, k tomu kvalifikovaný s odpovídajícími předpoklady pro výuku dopravní výchovy. Samozřejmě také za pomoci odpovídajícího vybavení a pomůcek. K celistvosti systému by měla přispívat i dopravní výchova v rodině, kterou by dopravní výchova měla začít před dopravní výchovou v mateřské a základní škole a měla by pokračovat po skončení dopravní výchovy na základní škole a posléze by měla plynule navazovat autoškola. Bohužel je

dopravní výchova v rodině velmi podceňována a zanedbávána a dětem nejsou rodiče tím správným učitelem, jsou to právě oni, co nedodržují předpisy a mávají rukou nad tím, když je na chyby děti upozorní.

Jak jeden z tazatelů zmínil, pro tvorbu změn k lepšímu je vždy dostatek prostoru, ale musíme si uvědomit, že trvá dlouho, než se projeví. Může to trvat mnoho let v závislosti na tom, než se obmění populace. Například se můžeme snažit v současné době převychovat děti na ZŠ, ale než se dostanou plnohodnotně do provozu a než vymizí ti účastníci se starou výchovou, může to klidně trvat i 50 let. Toto je potřeba si uvědomit při vyhodnocování výsledků ve chvíli, kdy se snažíme o změnu.

Jednou z možností pro změnu by podle pana Kováře mohl být již zmíněný systém dopravní výchovy, který by především měl na sebe navazovat. Pomoci by tomu mohlo obnovení předmětu řízení motorových vozidel pro studenty středních škol a učilišť, který by navazoval na předchozí dopravní výchovu a zároveň by tak utvářel pevné podklady pro kvalitu následující výuku v autoškolách, kdy tento předmět se již praktikoval to roku 1989.

Podle pana Špaleho by jedna ze změn byla vhodná v úpravě zákonů a předpisů týkajících se provozu na pozemních komunikacích. Dle něho by bylo ideální, kdyby se plynule navazovalo na výuku v jednotlivých instancích s tlakem na vyšší intenzitu dopravní výchovy, a aby vše probíhalo prostřednictvím kvalifikovaných, zkušenějších a informovanějších pedagogů v oblasti dopravní výchovy. Na to by mělo navazovat dodržování a neobcházení zákonem dané normy na výcvik autoškolami. Ačkoliv to nejspíš nikdo nechce vnímat, v autoškole dochází k uplácení hesla, že čas jsou peníze a mnohdy žáci podstupují závěrečné zkoušky na řidičský průkaz, aniž by měli splněný stanovený hodinový rozsah teoretické či praktické výuky, který už tak je nechvalně nedostatečný. V rámci změn zákonných úprav by podle názoru pana Špaleho mohlo dojít i k částečné změně předpisu č.361/2000 Sb., Zákona o provozu na pozemních komunikacích. Ten se v § 122 a §124 dotýká prevence v provozu na pozemních komunikacích, ale odpovědnost subjektů za dopravní výchovu a prevenci zde není přesně vymezena, je interpretován různě, nenavazují na sebe, lidově řečeno to lze shrnout tak, že ohledně prevence a dopravní výchovy jsou zde mezery v zákoně.

Vliv dopravní výchovy je dle pracovníků, se kterými jsem výzkum prováděla, jednoznačný. Dopravní výchova vznikla, aby se postavila negativním dopadům rozvoje dopravy, a tento účel se jí každopádně daří plnit. Dopravně bezpečnostní působení je účelnější především u dětí, které jej snáze přijímají. V porovnání s ostatními členskými státy Evropské unie je v naší republice počet usmrčených dětí při dopravních nehodách nižší než je evropský průměr a má stále klesající tendenci (pozn.: v EU je při dopravních nehodách usmrceno v průměru 2,4 osob ve věku 0-14 let na milion obyvatel, v České republice je to 1,3 osob této věkové kategorie na milion obyvatel). Dopravní nehodovost dospělých má v České republice také klesající tendenci, ale výchovné působení na dospělé jedince je dle slov odborníků náročnější, než výchovné působení na dětskou populaci. Dospělí mají často zažité nesprávné návyky chování v silničním provozu, ale sami je považují za správné, tudíž je nic nenutí k tomu, aby tyto návyky měnili. Na druhou stranu si dokážou lépe uvědomovat rizika spojené s provozem na pozemních komunikacích a s tím spojené možné tragické následky.

Pan Špale a pan Kovář ukončily náš rozhovor tvrzením, že v oblasti dopravní výchovy bohužel neplatí, že co se v mládí naučíš, ve stáří jako když najdeš. Naopak. Zde platí, že to co se dřív naučíš, tak to ztratíš ve chvíli, když nebudeš pokračovat v další výchově. Proto je důležité se systematicky věnovat provádění dopravní výchovy a jejímu rozvoji.

7 KVANTITATIVNÍ VÝZKUM

Jako metodu sběru dat pro kvantitativní výzkum jsem zvolila metodu dotazníkového šetření za pomoci sestaveného dotazníku zaměřeného na zmapování vědomostí žáků z oblasti dopravní výchovy. Testovány byly vědomosti ze všeobecné části zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Dotazník jsem sestavila s pomocí metodických příruček dopravní výchovy pro učitele na 1. stupni základních škol, kdy jsem otázky specifikovala právě na děti ve věku 10 – 11 let, tudíž na žáky 4. a 5. tříd. Za pomoci již zmíněných příruček jsem vytvořila dotazník, který se skládá ze 24 otázek. V úvodu dotazníku jsou dvě otevřené otázky. První otázka se ptá dětí na pohlaví, druhá pak na věk dítěte. Následující otázky jsou uzavřené se třemi možnostmi výběru odpovědi. Otázky č. 3 až č. 15 směřují k teoretickým znalostem žáka, které potřebuje, než se vydá do provozu na pozemních

komunikacích. Otázky č. 16 až č. 21 se věnují správnému porozumění základních dopravních značek, po nich následují poslední tři otázky, jejichž obsahem jsou ukázkové situace, které mohou v silničním provozu nastat a mají nastínit, zda se žák umí na základě teoretických znalostí rozhodnout i v praxi.

Dotazník byl respondentům rozdán ve 4. a 5. třídě jedné ze základních škol v Českých Budějovicích za pomoci jedné z učitelek této základní školy. Žákům byl omezen časový limit na vyplnění dotazníků na 30 minut, který se osvědčil jako naprosto dostačující, někteří z nich odevzdali vyplněný dotazník ještě před vypršením časového limitu.

7.1 Cíl výzkumu

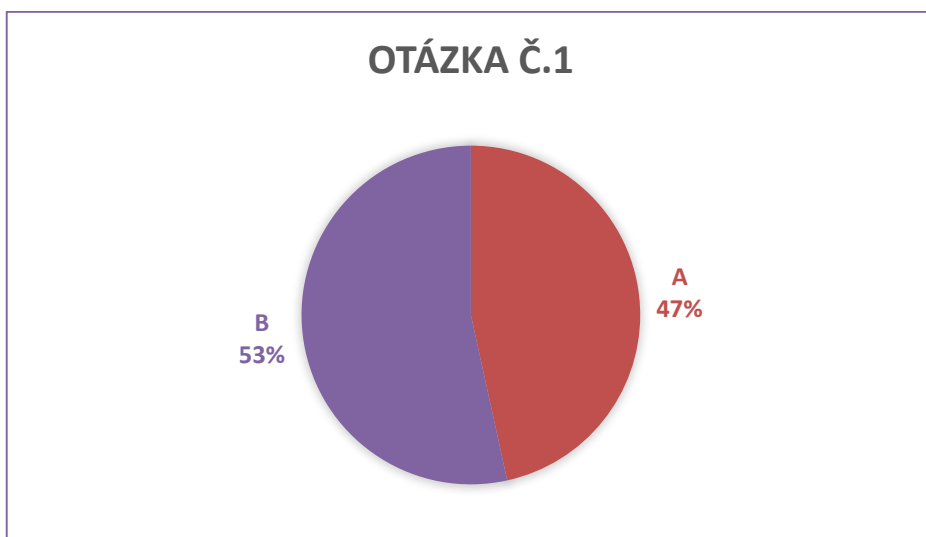
Cílem dotazníkového šetření bylo zmapovat za pomoci sestaveného dotazníku zmapovat úroveň vědomostí žáků v oblasti dopravní výchovy, kteří ji v minulosti již absolvovali v rámci výuky. Jednalo se o 4. a 5. ročník základní školy.

7.2 Vyhodnocení kvantitativního šetření

V úvodu této podkapitoly bych popsala formu zpracování vyhodnocení kvantitativního šetření. U každé otázky je uvedené znění otázky a možnosti odpovědí, vyjma u otázky č. 2, kdy otázka byla otevřená. Součástí vyhodnocení každé otázky je výsečový graf, který vyobrazuje procentuální zastoupení odpovědí na danou otázku a jednoduchá tabulka zobrazující totéž v přesných číslech. V grafech i tabulkách se kromě písmen odpovědí, vyskytuje i písmeno N, které je označením pro neoznačení žádné z nabízených odpovědí na položenou otázku. Tučně je vždy označena správná odpověď na konkrétní otázku. Ke každé z otázek pak náleží i krátký komentář se zhodnocením výsledku dané otázky.

Otázka č. 1 zjišťovala, zda je daný jedinec výzkumného vzorku chlapec nebo dívka, kdy možnost A je chlapec a možnost B dívka.

Graf č. 1: Otázka č. 1



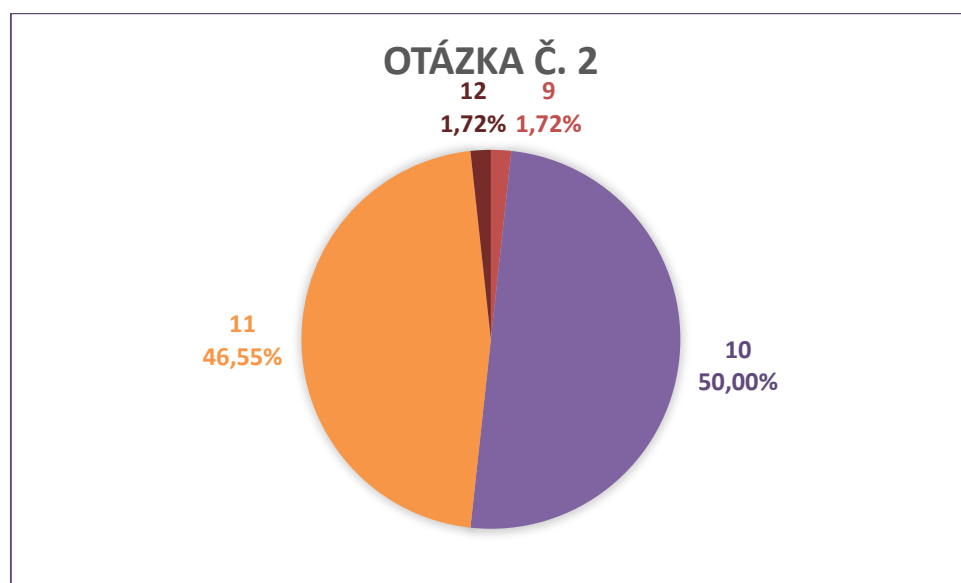
Tabulka č. 2: Otázka č. 1

A	B
27	31

Z grafu č. 1 vyčteme jaké je procentuální zastoupení chlapců a dívek ve výzkumném vzorku, a to 47% tvořili chlapci a 53% pak dívky. Z tabulky je pak vidět, že zastoupení ve výzkumném vzorku bylo poměrně vyrovnané, 27 chlapců a 31 dívek.

Otázka č. 2 zjišťovala věk daného jedince výzkumného vzorku, otázka neměla předem specifikovaný výběr správné odpovědi, byla otevřená.

Graf č. 2: Otázka č. 2



Tabulka č. 3: Otázka č. 2

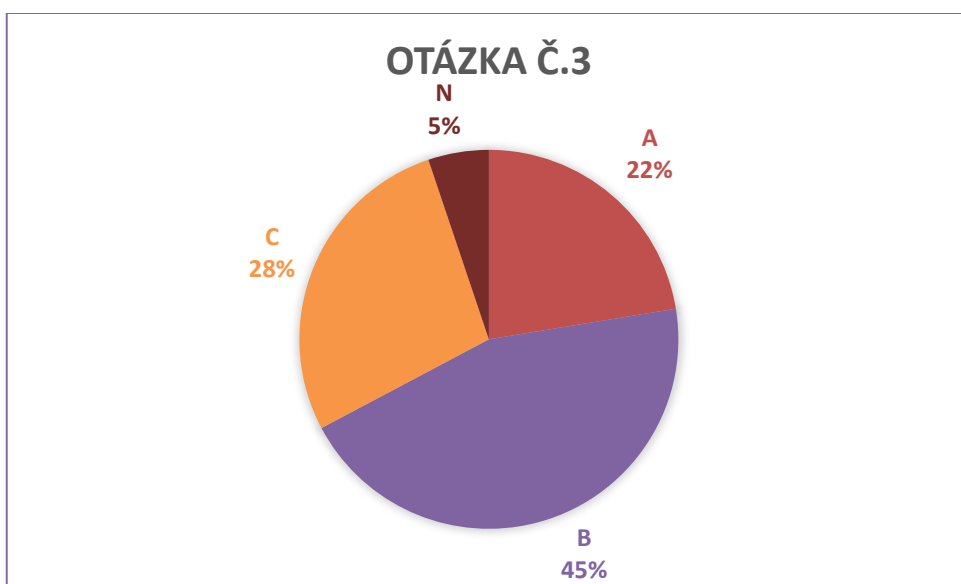
VĚK ŽÁKŮ	9	10	11	12
POČET ŽÁKŮ	1	29	27	1

V grafu č. 2 vidíme zobrazeno věkové zastoupení výzkumného vzorku. Přesných 50% tvoří 10 – ti letí žáci, 46% pak 11 – ti letí žáci a 9 – ti letí a 12 – ti letí žáci jsou zastoupeni pouze po jednom.

Otázka č. 3 spolu s možnostmi odpovědí zněla: v místech, kde není chodník, se chodí:

- a) po té straně, kde je více místa
- b) po pravém okraji vozovky
- c) po levé straně vozovky**

Graf č. 3: Otázka č. 3



Tabulka č. 4: Otázka č. 3

A	B	C	N
13	26	16	3

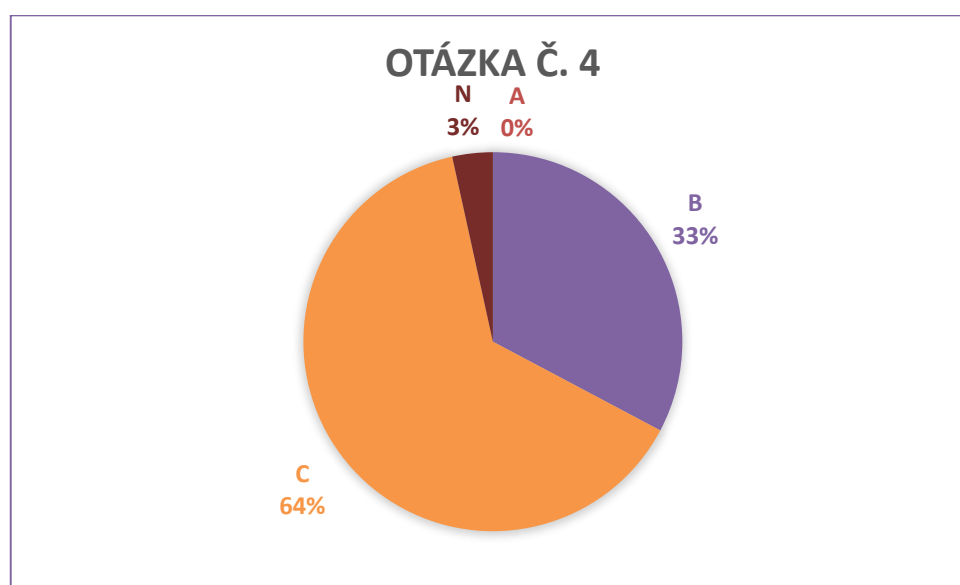
V grafu č. 3 vidíme procentuální zastoupení jednotlivých odpovědí na danou otázku. Jak může být jak z grafu, tak i z tabulky, které uvádí zastoupení jednotlivých odpovědí v přesných číslech, zřejmé, že správnou odpověď označilo méně než polovina žáků. To

by mělo být výstrahou především pro rodiče dětí, vzhledem k tomu, že chození po správné straně vozovky je jedna z prvních věcí v silničním provozu, se kterou se dítě setká a která může zásadně ovlivnit jeho bezpečný pohyb v tomto provozu.

Otázka č. 4 spolu s možnostmi odpovědí zněla: vozovku smíme přecházet:

- a) šikmo a co nejrychleji
- b) urychleně a opatrně kolmo k ose vozovky**
- c) jakýmkoliv způsobem, především opatrně

Graf č. 4: Otázka č. 4



Tabulka č. 5: Otázka č. 4

A	B	C	N
0	19	37	2

Graf č. 4 vyobrazuje zastoupení odpovědí na výše uvedenou otázku, kdy většina dětí vybrala správnou odpověď. Vzhledem k tomu, že se opět otázka týká jedné ze základních znalostí pravidel silničního provozu, které by dítě mělo znát, je zastoupení nesprávně zvolených odpovědí přece jen značné.

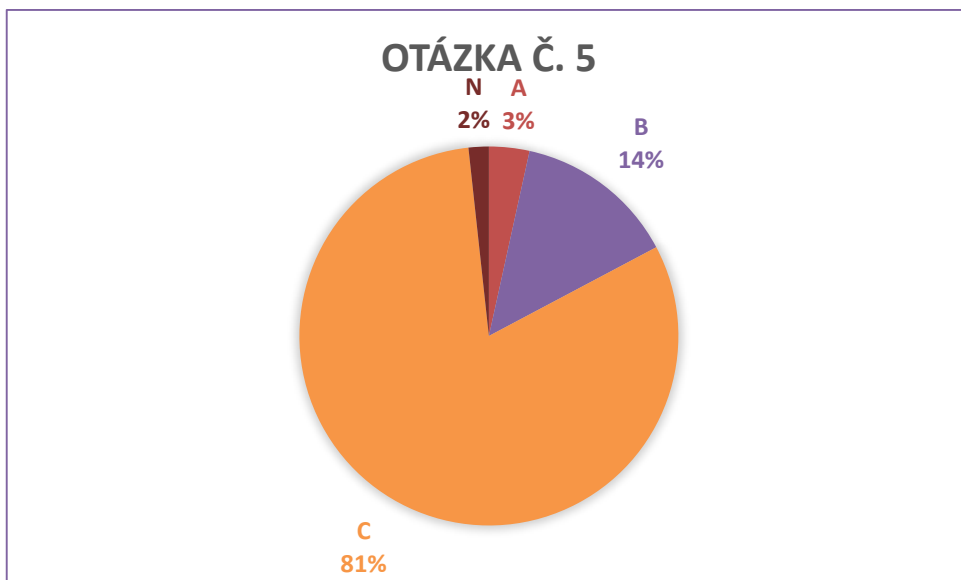
Otázka č. 5 spolu s možnostmi odpovědí zněla: mimo vyznačené přechody pro chodce je nejbezpečnějším místem pro přecházení vozovky:

- a) před nebo za vrcholem stoupání vozovky

b) přímo v zatáčce

c) na přímém a přehledném úseku vozovky

Graf č. 5: Otázka č. 5



Tabulka č. 6: Otázka č. 5

A	B	C	N
2	8	47	1

Graf č. 5 zobrazuje již uspokojivější množství správně zvolených odpovědí na další otázku ze základní znalosti pravidel silničního provozu. S 81% správných odpovědí už bychom se relativně mohli spokojit, avšak stále je co zlepšovat.

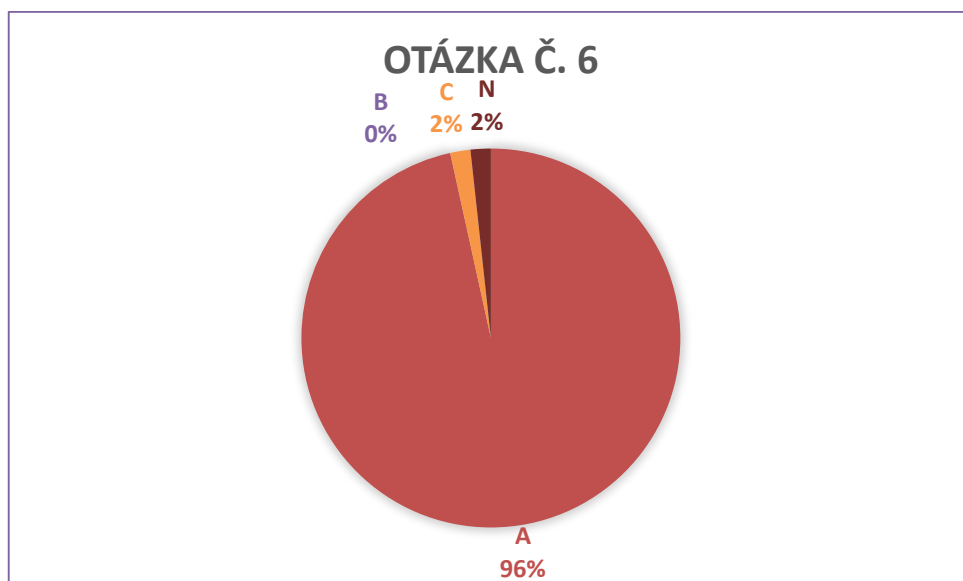
Otázka č. 6 spolu s možnostmi odpovědí zněla: zelený signál ve tvaru kráčejícího chodce na semaforu znamená:

a) Můžeš vstoupit na přechod a urychleně ho přejít

b) Pozor!

c) Nesmíš vstoupit do vozovky

Graf č. 6: Otázka č. 6



Tabulka č. 7: Otázka č. 6

A	B	C	N
56	0	1	1

V grafu č. 6 jsou vyobrazeny výsledky na danou otázku, které můžeme považovat za velmi uspokojující, patří mezi nejúspěšněji zodpovězené otázky tohoto dotazníku. Dvě nesprávné odpovědi přikládám spíše k nepozornosti konkrétního žáka než k jeho neznalosti.

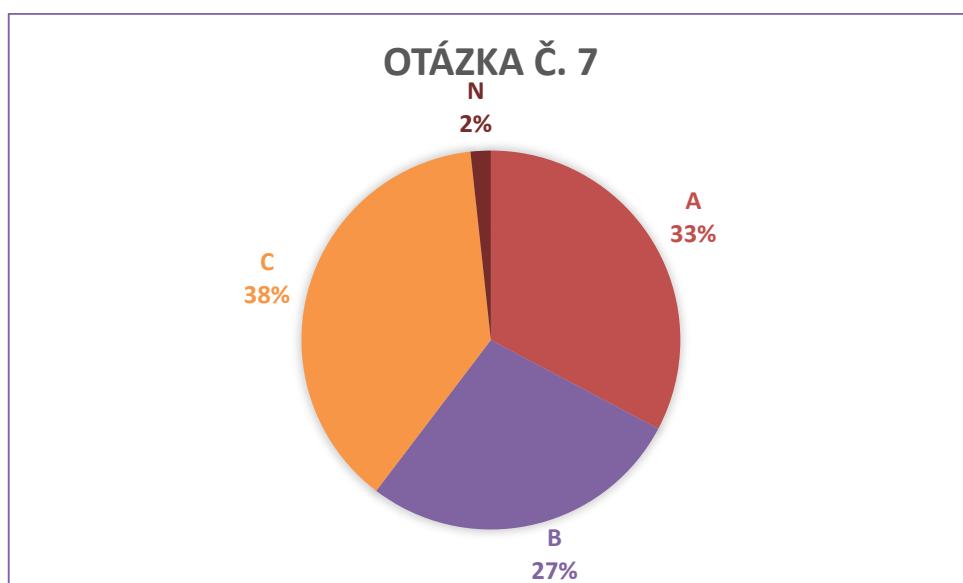
Otázka č. 7 i s možnostmi odpovědí zněla: od kolika let smí jet cyklista samostatně po silnici bez dozoru?

a) Od 10 let

b) Od 12 let

c) Od 15 let

Graf č. 7: Otázka č. 7



Tabulka č. 8: Otázka č. 7

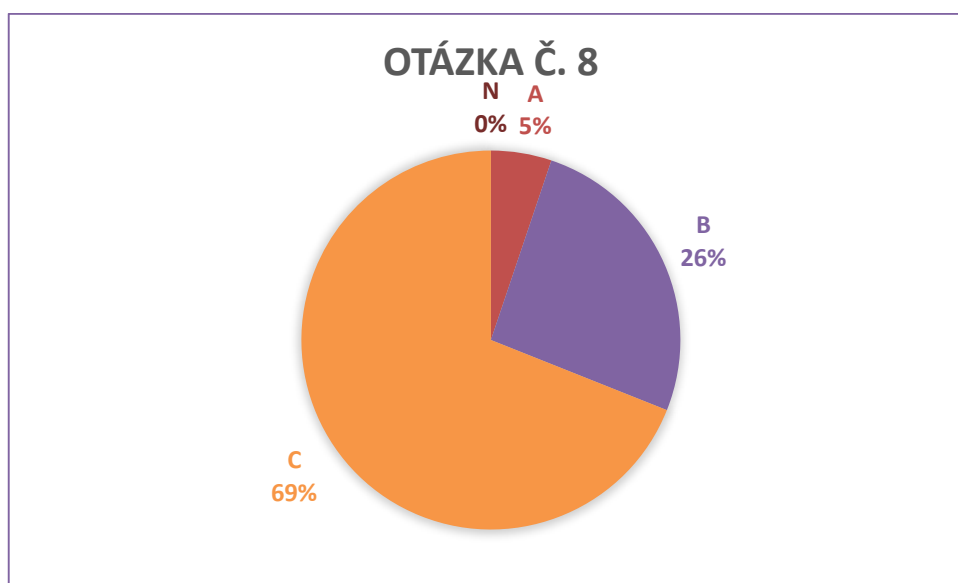
A	B	C	N
19	16	22	1

V grafu č. 7 je zobrazeno vyrovnané zastoupení odpovědí na sedmou otázku. Množství nesprávných odpovědí tvoří většinu, ačkoliv tohoto věkového mezníku by si všechny děti ve výzkumném vzorku měly být vědomy. Už jen z pohledu toho, že se nacházejí ve věku blízkému 10 let a navíc v tomto věku skládají zkoušku na průkaz mladého cyklisty.

Otázka č. 8 i s možnostmi odpovědí zněla: každé jízdní kolo musí být vybavené zadní odrazkou. Jakou barvu musí mít tato odrazka?

- a) Bílou
- b) Oranžovou
- c) Červenou

Graf č. 8: Otázka č. 8



Tabulka č. 9: Otázka č. 8

A	B	C	N
3	15	40	0

Z grafu č. 8 vyplývá, že pouze 69% respondentů si uvědomuje barvu zadní odrazky na kole. Může to být bohužel způsobeno i tím, že ačkoliv je zadní odrazka červené barvy v povinné výbavě jízdního kola, tak ji respondenti na svém jízdním kole i přesto nemají.

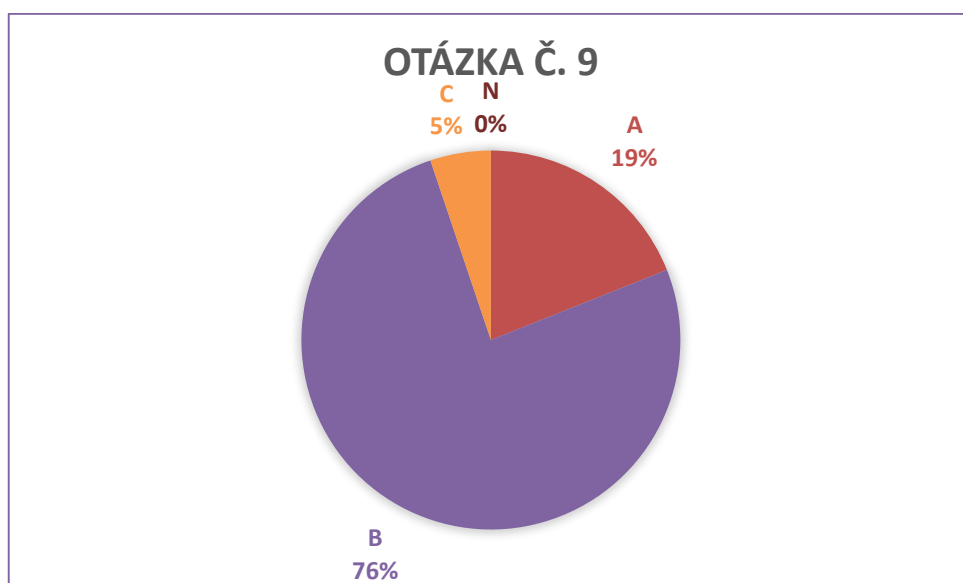
Otázka č. 9 i s možnostmi odpovědí zněla: co nesmí dělat cyklista při jízdě na kole?

a) Brzdit přední brzdou

b) Vozit kamaráda na nosiči nebo rámu kola

c) Šlapat vestoje

Graf č. 9: Otázka č. 9



Tabulka č. 10: Otázka č. 9

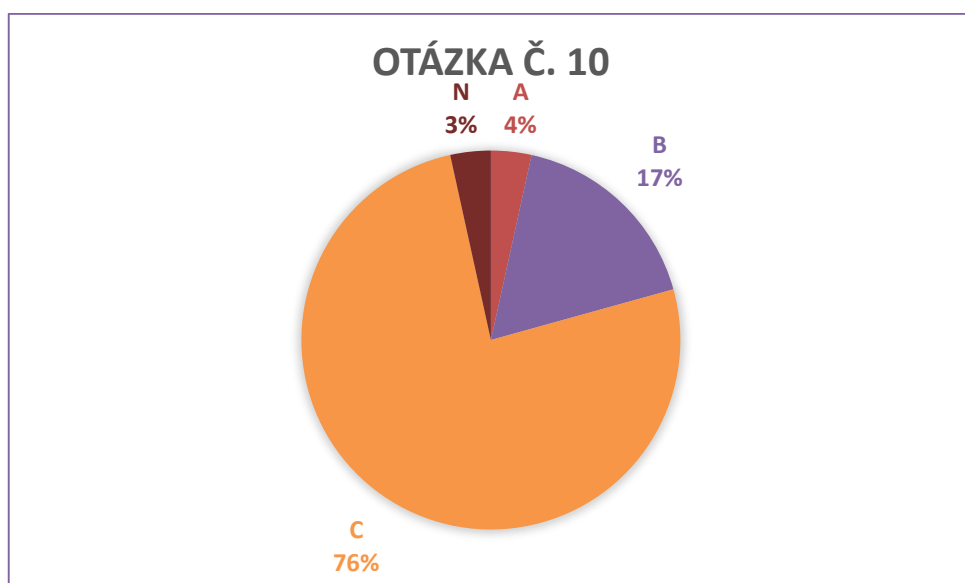
A	B	C	N
11	44	3	0

Ačkoliv dle setkání s dětmi – cyklisty v silničním provozu to nemusí být zřejmé, tak z grafu č. 9 zřejmé je, že většina dětí si uvědomuje, co z vybraných možností je při jízdě na kole zakázáno. Z toho by pro rodiče mělo plynout další zamyšlení, proč to děti dělají, přestože ví, že je jim to zakázáno. Jsou si dostatečně vědomy možného ohrožení na zdraví?

Otázka č. 10 i s možnostmi odpovědí zněla: smí vést cyklista jízdní kolo po chodníku?

- a) Ne
- b) Ano, ale jen když je chodník dostatečně široký
- c) Ano, ale nesmí přitom ohrozit chodce**

Graf č. 10: Otázka č. 10



Tabulka č. 11: Otázka č. 10

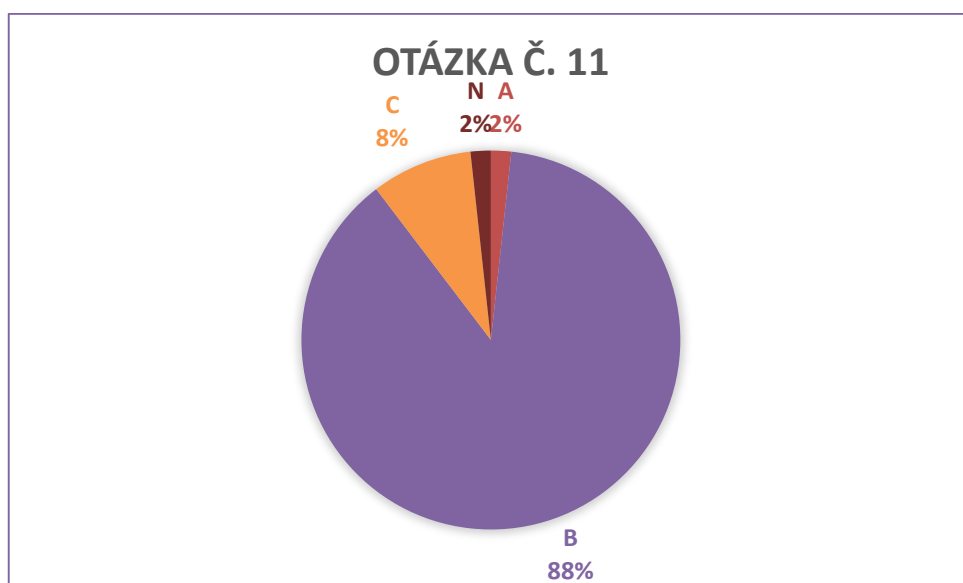
A	B	C	N
2	10	44	2

Graf č. 10 znázorňuje zastoupení všech odpovědí na jednu z dalších otázek z oblasti dítěte jako cyklisty. Opět je procento správných odpovědí stejné jako u předchozí otázky, avšak chybování v této otázce není tak závažnou nevědomostí jako v otázce předchozí, nehrozí zde takové nebezpečí újmy na zdraví.

Otázka č. 11 i možnostmi odpovědí zněla: cyklista je povinen jet po vozovce:

- a) vpravo, co nejbližší středu vozovky
- b) vpravo, co nejbližší k pravému okraji vozovky**
- c) vpravo, je jedno v jaké části vozovky

Graf č. 11: Otázka č. 11



Tabulka č. 12: Otázka č. 11

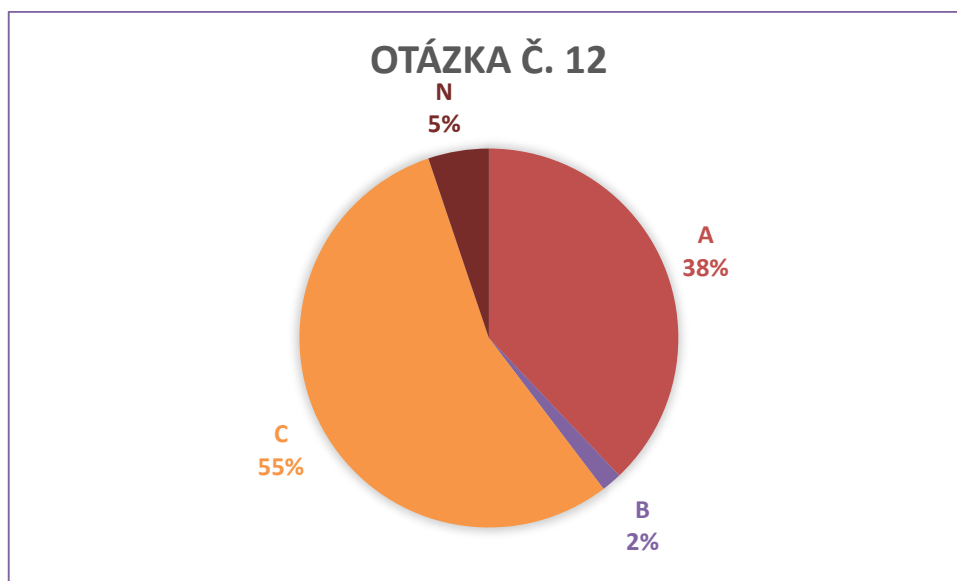
A	B	C	N
1	51	5	1

Graf č. 11 zobrazuje znázornění odpovědí na výše položenou otázku. 88% respondentů vybralo správnou odpověď, tudíž lze předpokládat, že si uvědomují, co mohou a co by měli pro svou bezpečnost v silničním provozu v tomto případě udělat.

Otázka č. 12 i s možnostmi odpovědí zněla: které součásti jízdního kola patří do povinné výbavy:

- a) Brzdy, kryt řetězu, odrazová skla
- b) Nosič zavazadel, brzdy, blatníky, zvonek
- c) Brzdy, odrazky, za snížené viditelnosti přední a zadní světlo**

Graf č. 12: Otázka č. 12



Tabulka č. 13: Otázka č. 12

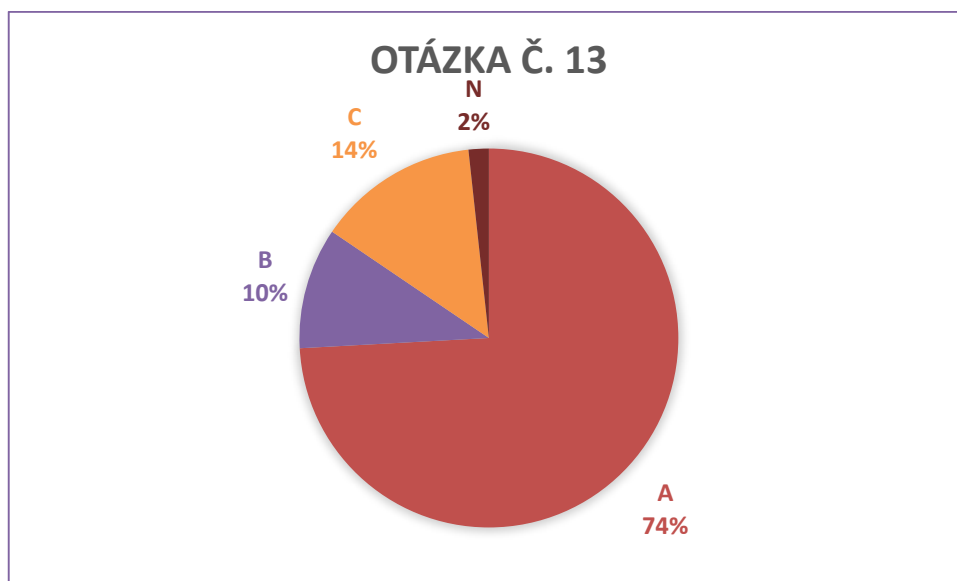
A	B	C	N
22	1	32	3

Graf č. 12 zobrazuje poměr zvolených odpovědí na otázku, co všechno z nabízeného patří do povinné výbavy jízdního kola. Možnost B vybral pouze jeden respondent výzkumného vzorku. Další nesprávnou odpověď vybralo 38% respondentů a jen 55% vybralo odpověď správnou. Vzhledem k výše popsanému lze usuzovat, že si děti neuvědomují buď to, že povinnou výbavu mají na svém kole kvůli ochraně svého zdraví nebo nechápou, jaké ochranné prvky plní svou funkci na jízdním kole.

Otázka č. 13 i s možnostmi odpovědí zněla: po vozovce smějí jet cyklisté:

- a) jen jednotlivě za sebou
- b) dva vedle sebe
- c) vedle sebe, pokud je vozovka dostatečně široká

Graf č. 13: Otázka č. 13



Tabulka č. 14: Otázka č. 13

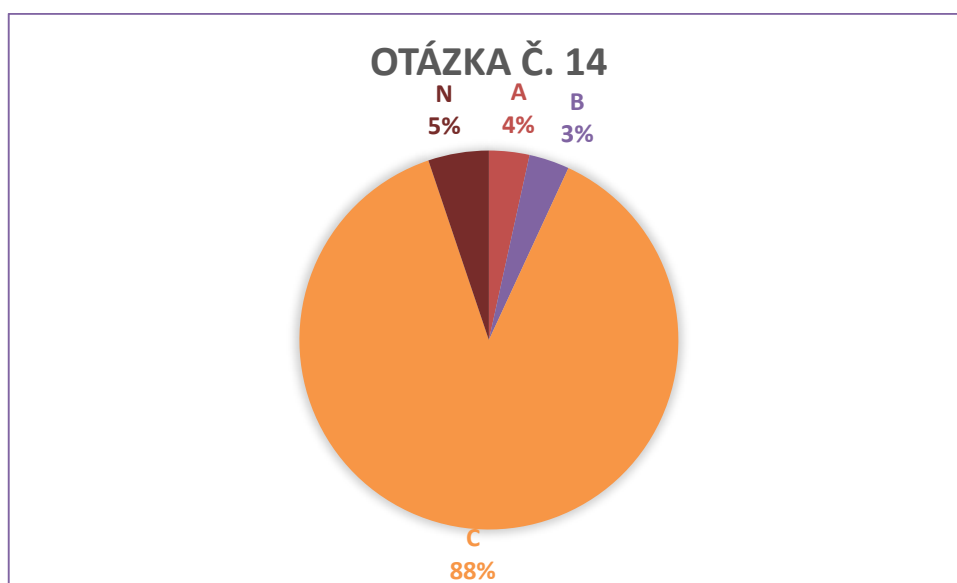
A	B	C	N
43	6	8	1

Z grafu č. 13 vyplývá, že téměř tři čtvrtiny dětí z výzkumného vzorku zvolily správnou odpověď na položenou otázku. Vzhledem k náročnosti otázky a důležitosti znalosti odpovědi na tuto otázku, je nesprávných odpovědí stále nezanedbatelné množství, a to 26 %.

Otázka č. 14 i s možnostmi odpovědí zněla: cyklistickou přilbu musí mít cyklista:

- a) Při jízdě na kole v obci
- b) Při jízdě na kole mimo obec
- c) Vždy při jízdě na kole**

Graf č. 14: Otázka č. 14



Tabulka č. 15: Otázka č. 14

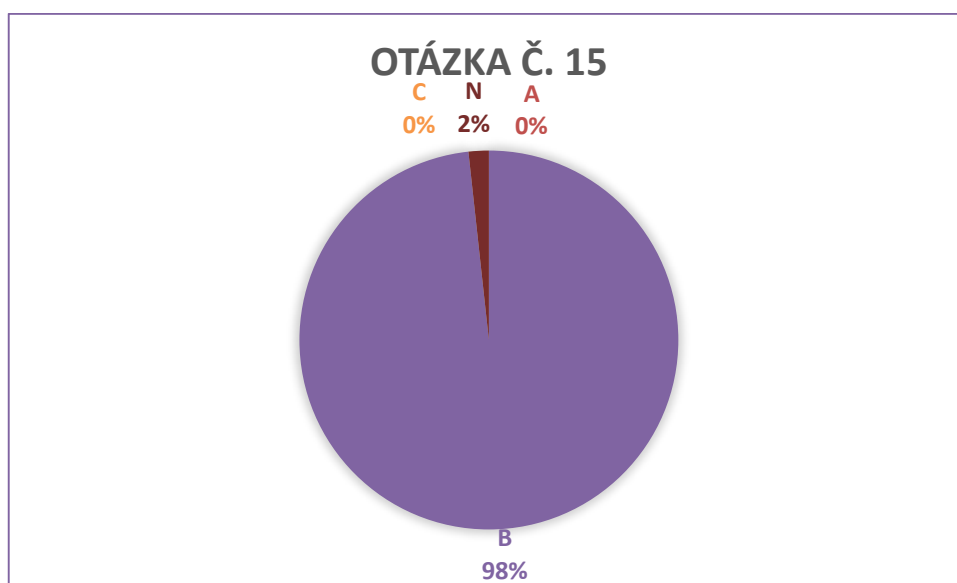
A	B	C	N
2	2	51	3

Graf č. 14 shrnuje odpovědi na otázku, která se respondentů ptala na povinnost nosit při jízdě na kole cyklistickou přilbu. Nesprávné odpovědi tvořily 12% odpovědí všech respondentů, což je opět s přihlédnutím na důležitost používání cyklistické přilby při jízdě na jízdním kole poměrně vysoké procento.

Otázka č. 15 i s možnostmi odpovědí zněla: když pojeděš s kamarádem na kole a tvůj kamarád havaruje a vážně se zraní, po poskytnutí první pomoci zatelefonuješ pro vozidlo zdravotnické záchranné služby na bezplatné telefonní číslo:

- a) 150
- b) 155**
- c) 158

Graf č. 15: Otázka č. 15

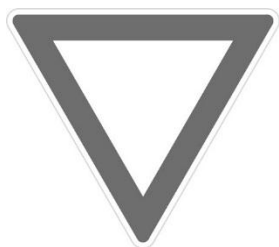


Tabulka č. 16: Otázka č. 15

A	B	C	N
0	57	0	1

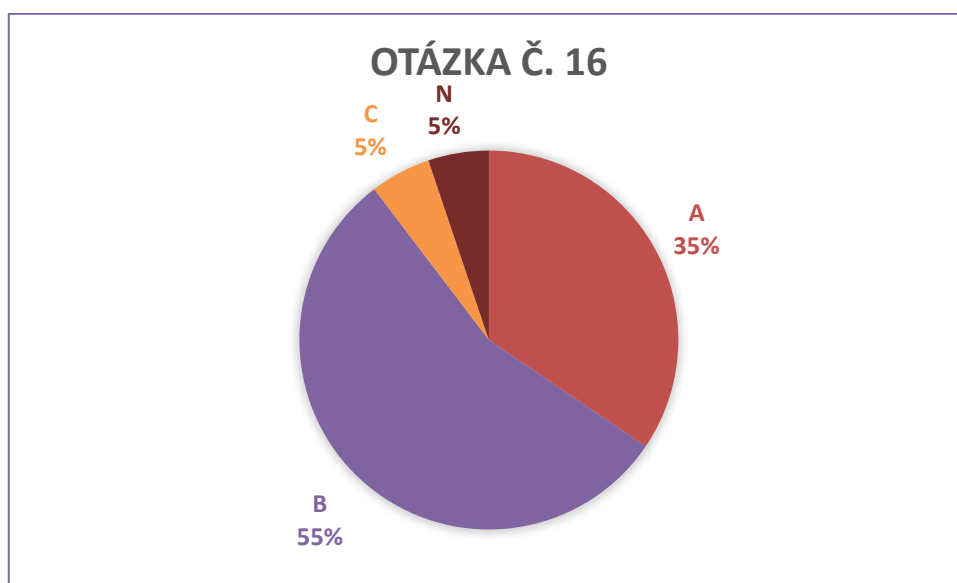
Z grafu č. 15 je zřejmé, že kromě jednoho z respondentů, odpověděli na tuto otázku všichni ostatní správně. Výsledek této otázky považují za velmi uspokojující, u žádné z dalších otázek se nevyskytovalo tak vysoké procento úspěšnosti. Z toho lze usuzovat, že výzkumný vzorek zná jednotlivá telefonní čísla IZS a ví, pro jaké účely jaké telefonní číslo může použít.

Otázka č. 16 i s možnostmi odpovědí a přiloženým obrázkem dopravní značky zněla: tato dopravní značka znamená:



- a) Stůj, dej přednost v jízdě
- b) Dej přednost v jízdě**
- c) Pozor, křižovatka

Graf č. 16: Otázka č. 16

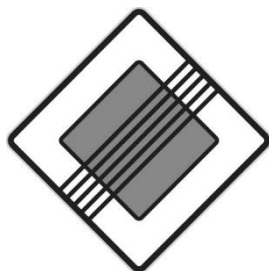


Tabulka č. 17: Otázka č. 16

A	B	C	N
20	32	3	3

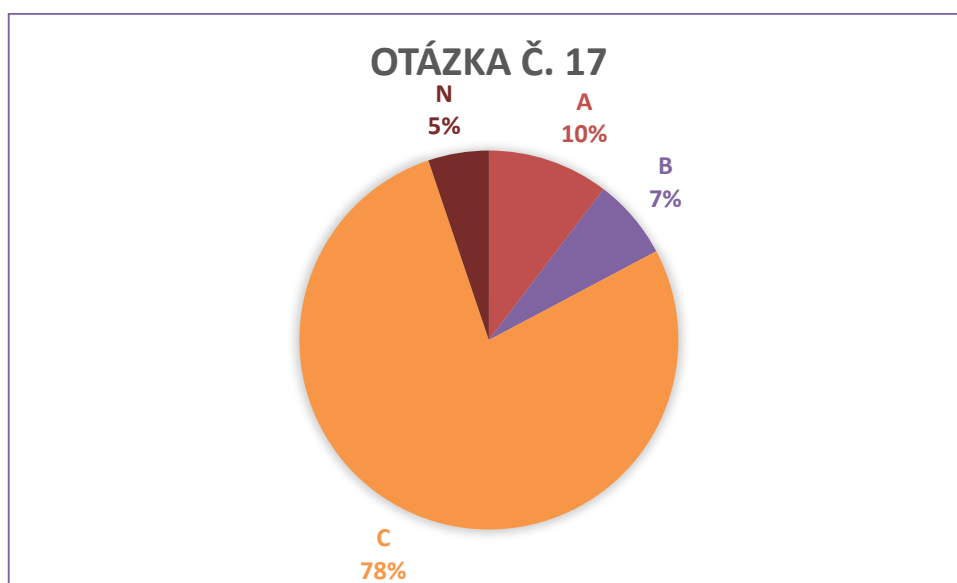
Graf č. 16 znázorňuje alarmující odpovědi na otázku, zda děti znají význam dopravní značky č. P4 „Dej přednost v jízdě“. Pouze 55% z respondentů uvedlo správnou odpověď, zbylých 45% uvedlo odpověď chybnou. Zde bych se pozastavila nad tím, že bychom se měli zamyslet nad následujícím – pouze 55% dětí z nich většina používá v silničním provozu běžně jízdní kolo, zná význam výše znázorněné dopravní značky. Je toto bezpečné?

Otázka č. 17 i s možnostmi odpovědí a přiloženým obrázkem dopravní značky zněla: tato dopravní značka znamená:



- a) Hlavní pozemní komunikace
- b) Vedlejší pozemní komunikace
- c) Konec hlavní pozemní komunikace**

Graf č. 17: Otázka č. 17

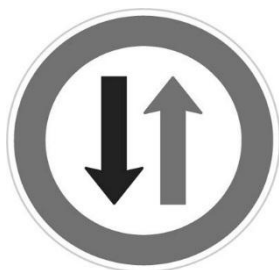


Tabulka č. 18: Otázka č. 17

A	B	C	N
6	4	45	3

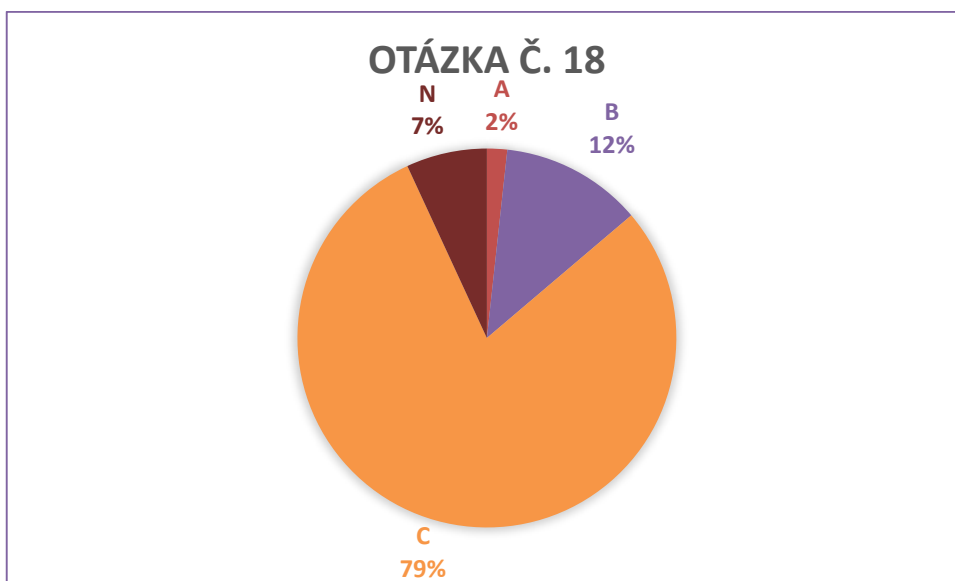
Graf č. 17 znázorňuje zastoupení odpovědí na otázku, co znamená dopravní značka na obrázku výše. Dle odpovědí výzkumného vzorku chápe tuto značku více dětí než značku Dej přednost v jízdě, ale zjevně si jí 7% z nich plete s označením vedlejší komunikace. Odpovědi 10% respondentů, že se jedná o hlavní pozemní komunikaci, příkládám především jejich nepozornosti při zodpovídání otázek dotazníků.

Otázka č. 18 i s možnostmi odpovědí a přiloženým obrázkem dopravní značky zněla: co musí udělat cyklista za touto dopravní značkou?



- a) Vždy zastavit
- b) Nic, má přednost a může pokračovat v jízdě
- c) Musí dát přednost protijedoucím vozidlům**

Graf č. 18: Otázka č. 18



Tabulka č. 19: Otázka č. 18

A	B	C	N
1	7	46	4

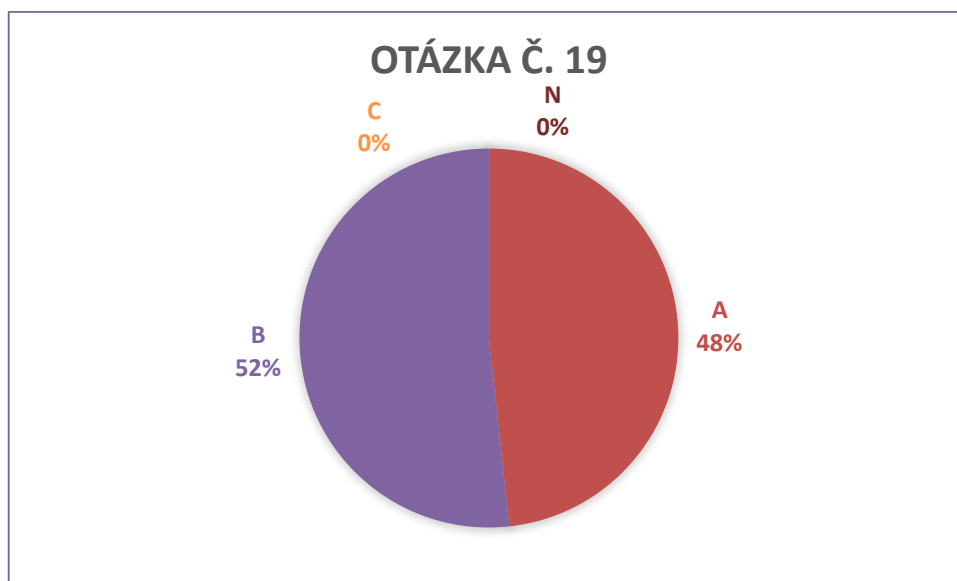
V grafu č. 18 je vyjádřeno zastoupení odpovědí na otázku, jak se má cyklista zachovat, když spatří znázorněnou značku. Téměř čtvrtina respondentů, tj. 21%, označila nesprávnou odpověď a zřejmě by se bez ostychu rozjela na jízdním kole kupříkladu proti autu, kterému měla na základě této dopravní značky dát přednost. Měli bychom si uvědomit, že ač se neznalost dopravních značek dětí tohoto věku může zdát banální, může mít takřka až fatální následky.

Otázka č. 19 i s možnostmi odpovědí a přiloženým obrázkem dopravní značky zněla: tato dopravní značka znamená:



- a) Jednosměrný provoz
- b) Příkazaný směr jízdy zde vpravo**
- c) Přednost před protijedoucími vozidly

Graf č. 19: Otázka č. 19



Tabulka č. 20: Otázka č. 19

A	B	C	N
28	30	0	0

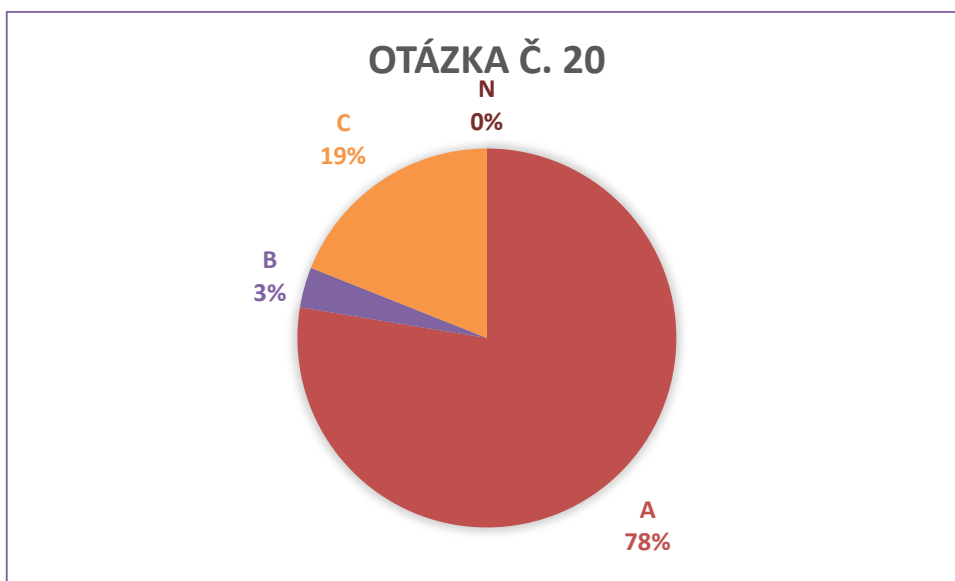
V grafu č. 19 jsou vyobrazeny odpovědi na položenou otázku. Ve vybraných odpovědích jsou zastoupeny pouze dvě možnosti, možnost B a možnost A, a jejich počet je velmi vyrovnaný. Možnost B, jakožto tu správnou, zvolilo pouze 52% dětí a možnost A, tj. tu nesprávnou 48 % dětí. Ačkoliv tato dopravní značka nepatří mezi nejdůležitější dopravní značky pro dítě – cyklistu, je poměr správných a nesprávných odpovědí značný.

Otázka č. 20 i s možnostmi odpovědí a přiloženým obrázkem dopravní značky zněla: tato dopravní značka znamená:



- a) Stezka pro chodce a cyklisty
- b) Zákaz vstupu chodců a cyklistů
- c) Dej přednost chodcům a cyklistům

Graf č. 20: Otázka č. 20



Tabulka č. 21: Otázka č. 20

A	B	C	N
45	2	11	0

Z grafu č. 20 je zřejmé, že správnou odpověď na otázku ptající se na význam vyobrazené značky, zodpovědělo správně 78% dětí z výzkumného vzorku. Zbývajících 22% připadá na nesprávné označení odpovědi, ačkoliv je toto číslo poměrně vysoké, vzhledem k četnosti setkání dítěte cyklisty s touto dopravní značkou.

Otázka č. 21 i s možnostmi odpovědí a přiloženou skupinou obrázků dopravních značek zněla: za těmito čtyřmi značkami:

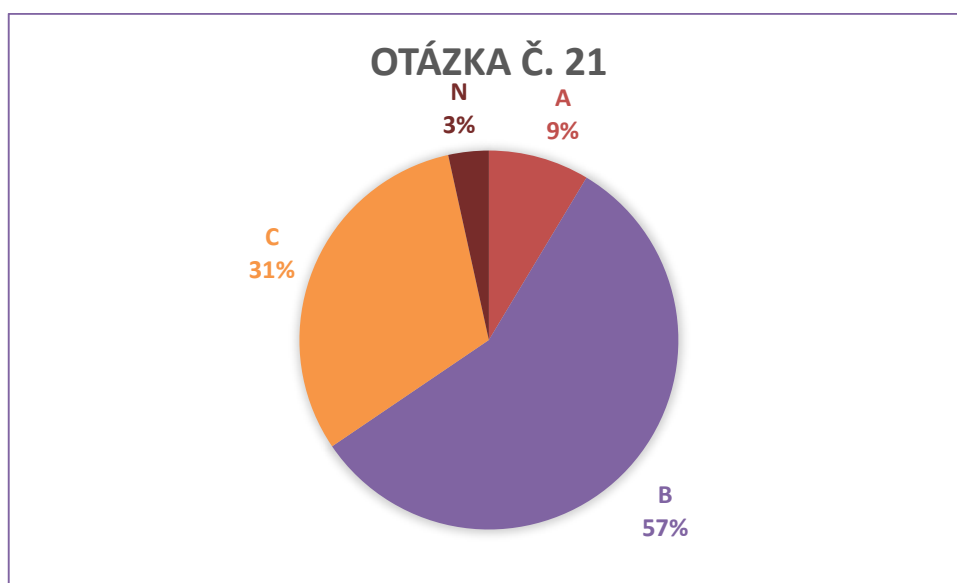
a) může cyklista pokračovat v jízdě na pozemní komunikaci

b) nemůže cyklista pokračovat v jízdě na pozemní komunikaci

c) může cyklista mladší 10- ti let pokračovat v jízdě na pozemní komunikaci, pouze však za doprovodu osoby starší 15 – ti let



Graf č. 21: Otázka č. 21



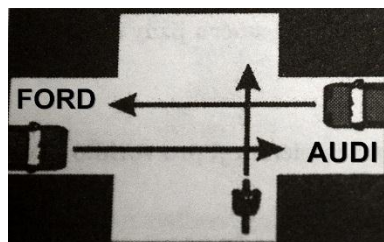
Tabulka č. 22: Otázka č. 21

A	B	C	N
5	33	18	2

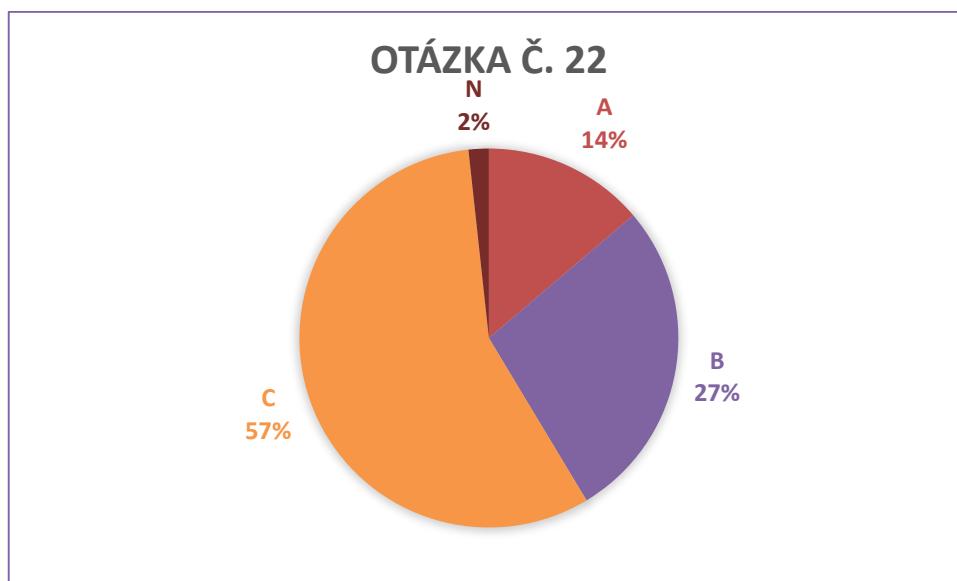
V grafu č. 21 vidíme vyobrazené odpovědi na otázku č. 21. Pouze 57% dotázaných dětí zodpovědělo tuto otázku správně, 43% pak označilo nesprávnou odpověď. Když se nad tím pozastavím, samotnou mě zarazí podíl možnosti odpovědi C, kdy 31% respondentů by bylo svým způsobem ochotno jakožto cyklista mladší 10 – ti let za doprovodu osoby starší 15 – ti let vjet na jízdním kole na dálnici nebo rychlostní komunikaci.

Otázka č. 22 i s možnostmi odpovědí a obrázkem zobrazujícím dopravní situaci zněla: v jakém pořadí projede cyklista?

- a) první
- b) druhý**
- c) třetí



Graf č. 22: Otázka č. 22



Tabulka č. 23: Otázka č. 22

A	B	C	N
8	16	33	1

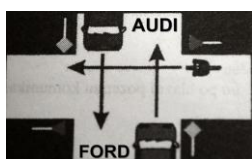
Graf č. 22 vyobrazuje zastoupení odpovědí na otázku č. 22 – první otázku týkající se dopravní situace a praktického uplatnění pravidel silničního provozu. Celých 57% respondentů označilo možnost C, dohromady 73% otázek bylo respondenty zodpovězeno nesprávně. Výsledek této otázky je více než alarmující. V otázkách č. 16 – č. 21 věnovaných dopravním značkám měli respondenti úspěšnost 66,4%, avšak v otázce, kde měla být použita znalost pravidel silničního provozu a dopravního značení, byla tato úspěšnost pouze 27%.

Otázka č. 23 i možnostmi odpovědí a obrázkem zobrazujícím dopravní situaci zněla: v jakém pořadí projedou vozidla křižovatkou?

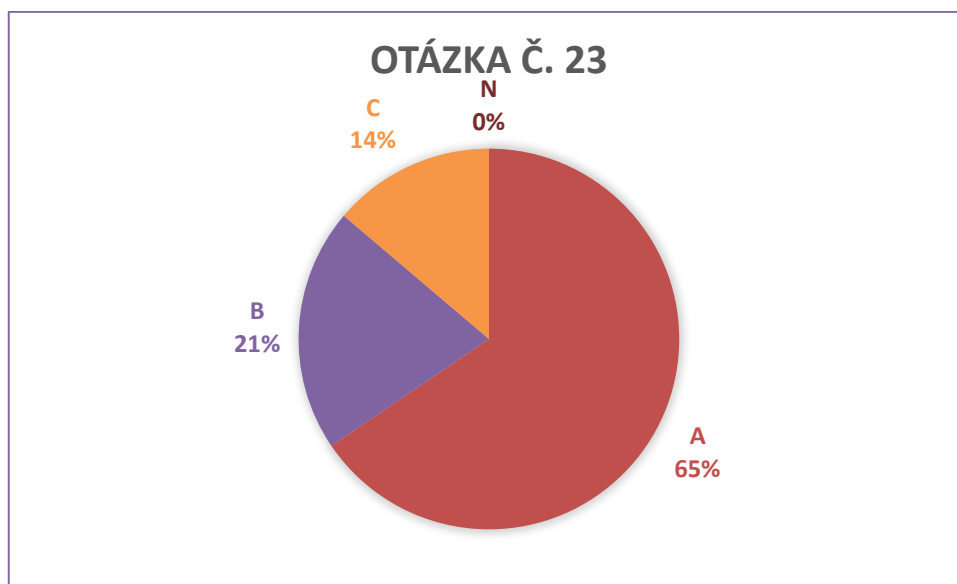
a) 1. Audi současně Fordem, 2. cyklista

b) 1. Audi, 2. Cyklista, 3. Ford

c) 1. Cyklista, 2. Audi současně s Fordem



Graf č. 23: Otázka č. 23



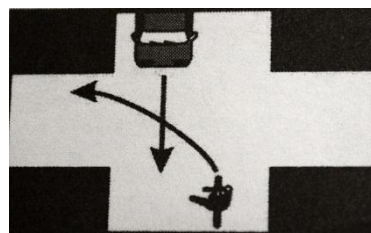
Tabulka č. 24: Otázka č. 23

A	B	C	N
38	12	8	0

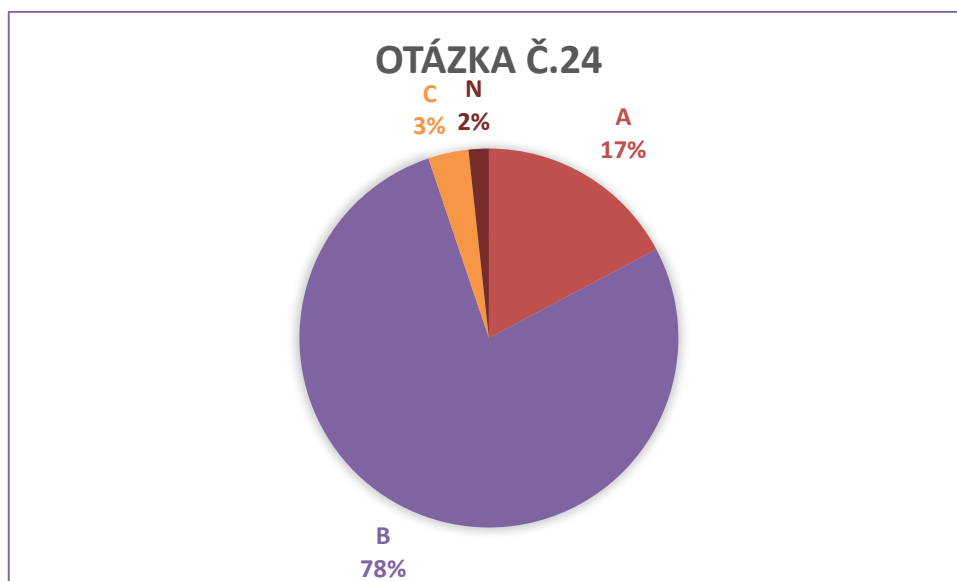
Z grafu č. 23 je zřejmé, že většina respondentů zodpověděla danou otázku správně, ale i nesprávné odpovědi čítají vysoké procento. Obě odpovědi, kdy by dítě – cyklista s největší pravděpodobností vjel pod kola aut, dosáhly 35%.

Otázka č. 24 i možnostmi odpovědí a obrázkem zobrazujícím dopravní situaci zněla: v jakém pořadí projede cyklista křižovatkou?

- a) první
- b) druhý**
- c) Současně s vozidlem



Graf č. 24: Otázka č. 24



Tabulka č. 25: Otázka č. 24

A	B	C	N
10	45	2	1

V grafu č. 24 vidíme jisté zlepšení v procentu správných odpovědí oproti dvěma předchozím otázkám. Správnou odpověď označilo 78% dětí z výzkumného vzorku, ale přesto 17% respondentů, tj. 10 dětí, by ač možná nevědomky riskovalo a nedalo přednost protijedoucímu motorovému vozidlu.

8 SHRUTÍ PRAKTICKÉ ČÁSTI

V praktické části bakalářské práce jsem provedla kvalitativní a kvantitativní výzkum. Kvalitativní výzkum probíhal formou strukturovaného rozhovoru s krajským koordinátorem BESIP pro Jihočeský kraj, panem Kovářem a českbudějovickým předsedou ÚAMK, panem magistrem Špalem. Kvalitativní výzkum poukazuje na nedostatky současné dopravní výchovy, mezi které patří především nedostatek finančních prostředků a kvalifikovaných pedagogů, kteří dopravní výchovu vyučují. Na zhodnocení nedostatků dopravní výchovy navazují návrhy na změny v dopravní výchově, a to především úprava zákonných norem, lepší provázanost systému dopravní výchovy a více zkušenějších a kvalifikovaných pedagogů. Konec kvalitativního

výzkumu je věnovaným vlivu dopravní výchovy, který v současné době přináší úspěch v podobě neustále klesající úmrtnosti na českých silnicích.

Kvantitativního výzkumu se zúčastnilo celkem 58 žáků 4. a 5. třídy základní školy, z čehož bylo 27 chlapců a 31 dívek. Žáci byli v době výzkumu ve věku 9 – 12 let, jejich věkový průměr činil 10 let a 6 měsíců.

Otázkou s nejvyšší úspěšností, a to 98%, byla otázka č. 15, která se ptala na telefonní číslo záchranné služby. Naopak nejnižší úspěšnost měla otázka č. 22, která znázorňovala dopravní situaci, a žák měl za úkol vybrat, v jakém pořadí projede cyklista křižovatkou. Průměrná úspěšnost celého dotazníku pak byla 67,3%.

Výsledky dotazníků pro mě byly více než překvapivé, osobně si myslím, že by nás to mělo vést k zamyšlení. Ve chvíli, kdy jsem dotazníky zpracovávala, jsem se nepřestávala divit. Pořád jsem přemýšlela, kde se stala chyba, že výsledky jsou tak nechvalně ohromující. Během tvorby mé bakalářské práce jsem došla k závěru, že dopravní výchova v rámci institucí udělala za posledních několik let pokrok, včetně rozšíření dětských dopravních hřišť, širšího spektra pomůcek používaných k výuce a dalšího. Jenže to bohužel nestačí. Pochopila jsem, když jsem vyšla z domu, sedla do auta a vyrazila do města. Pomalu mi to začalo docházet. Nikdy mě totiž nepřestane udivovat neohleduplnost, nebezpečnost, sebejistota řidičů v provozu na pozemních komunikacích, jejich zdánlivá nesmrtelnost a umění. Ti pak mají děti. A mají je vychovávat. Jak v obecné rovině, tak i v rovině dopravní výchovy. Na dopravní výchovu v rodině pak navazuje dopravní výchova na všech stupních škol, měl by to být základní stavební kámen dopravní výchovy. Ale pokud rodiče dětem předávají to, co sami nedělají správně, nemůže být ani výsledek správný a školy pak nemají na čem stavět. Tudíž je v zájmu nás všech, abychom si každý nahlédl do svého vlastního svědomí a zamyslel se nad tím, že jednotlivci tvoří celek a ten celek je ohrožen riziky, které můžeme regulovat svou ukázněností v silničním provozu. Přece nikdo z nás nechce platit daň za komfort motorismu tou nejvyšší možnou hodnotou – svým životem.

ZÁVĚR

Provoz na pozemních komunikacích je bezpochyby nedílnou součástí života každého z nás. Touto součástí se stává už v prvních okamžicích našeho života, kdy spatříme světlo světa. Už jako novorozenec, který opouští zdi porodnice, jsme součástí silniční dopravy. Doprava nám náš život značným způsobem ulehčuje, dokážete si dnes představit nést nákup zásob jídla na dva týdny několik kilometrů domů? Na druhou stranu sebou nese i rizika dopravních nehod, čímž si za to bere tu nejvyšší možnou daň – naše zdraví, v horším případě i naše životy. Vzhledem k tomu, že bezpečnost silničního provozu a riziko dopravních nehod jsou ovlivněny v první řadě lidským faktorem, je pouze na nás, zda budeme ochotni tuto daň i nadále platit či ne. A tímto směrem se nás snaží vést dopravní výchova. Učí nás, jak se správně chovat v silničním provozu v každé z našich rolí, minimalizovat tím nebezpečí hrozící v provozu na pozemních komunikacích a měla by nás provázet po celý náš život stejně, jako my jsme celý život součástí silniční dopravy.

Právě díky výše zmíněnému jsem si jako téma pro svou bakalářskou práci vybrala systém dopravní výchovy v okrese, kde trávím celý svůj život – v okrese České Budějovice. Teoretickou část jsem zahájila krátkým uvedením do problematiky dopravní nehodovosti, tomu jak se vyvíjela a jaký stav odpovídá současnosti. Zbytek teoretické části jsem věnovala pouze dopravní výchově a projektům z oblasti dopravní výchovy realizovaným v okrese České Budějovice. Je nutné si uvědomit, že dopravní výchova nespočívá pouze v návštěvách autoškol při příležitosti dosáhnutí řidičského oprávnění. Naopak, dopravní výchova by měla začít již v útlém věku v rodině, zde pak nadále pokračovat a navazovat na dopravní výchovu realizovanou na školách.

V praktické části jsem provedla kvalitativní a kvantitativní šetření. V kvalitativním jsem se zaměřila na zhodnocení nedostatků a možnosti zlepšení dopravní výchovy v okrese České Budějovice, což je možná přiléhavé i ostatním částem České republiky, nejen našemu okresu. Kvalitativní výzkum proběhl formou strukturovaného rozhovoru se dvěma odborníky na dopravní bezpečnost – s panem Kovářem, krajským koordinátorem BESIP a s panem magistrem Špalem, českobudějovickým předsedou ÚAMK, za což jsem jim velmi vděčná. Po vyhodnocení rozhovorů jsem došla k závěru, že ačkoliv je dopravní výchova v okrese České Budějovice na kvalitní úrovni a řádně plní funkci, kvůli které vznikla, je zde stále značný prostor pro změnu a vyšší efektivitu dopravní

výchovy. Jedním z nedostatků, které postihují dopravní výchovu, je jako na většině ostatních míst nedostatek finančních prostředků, neméně podstatným nedostatkem je odbornost a kvalifikace pedagogů, kteří dopravní výchovu vyučují. Žádný z nedostatků ovšem není neřešitelný a je jen otázkou času, kdy i tyto nedostatky budou eliminovány.

Dále jsem se věnovala kvantitativnímu výzkumu, který probíhal formou dotazníkového šetření. Dotazníkové šetření provedené pomocí sestaveného dotazníku směřovalo ke zmapování znalostí žáků z oblasti dopravní výchovy a toho, jak je umí v praxi využít. Dotazníky byly rozdány dětem 4. a 5. třídy jedné ze základních škol v Českých Budějovicích. Výsledky těchto dotazníků pro mě byly poněkud zarážející, čekala jsem, že znalosti z oblasti dopravní výchovy mají děti tohoto věku už rozšířenější a umí s nimi lépe pracovat. Dotazník byl sestaven pomocí metodických příruček pro učitele dopravní výchovy 4. a 5. tříd na základních školách, přesto průměrná úspěšnost celého dotazníku činila pouze 67,3%. Nejúspěšnější byli žáci v otázkách týkajících se zásad bezpečné jízdy na jízdním kole. Naopak nejhorších výsledků dosáhli v otázkách, které byly zaměřeny na řešení vzniklých dopravních situací.

Možná zrovna tato práce bude i pro ostatní mezníkem, aby se zastavili a nad nutností dopravní výchovy v naší společnosti se trochu více zamysleli. S tím je samozřejmě spojené i naše vlastní chování v silničním provozu. Musíme si uvědomit, že jsme součástí světa, ve kterém žijeme a podílíme se na jeho utváření. A je pouze na nás, jak svou chvilku zde prožijeme a zda si jí svým chováním prodloužíme či zkrátíme.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literatura

ALEXOVÁ, V. *Dopravní nehodovost v České republice a její možná prevence: diplomová práce*. Brno: Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta, 2013. Vedoucí diplomové práce Ing. Jan Děcký.

BAČOVSKÝ, J. *Dopravní výchova na základních školách a prevence ke snižování dopravní nehodovosti dětí: bakalářská práce*. Olomouc: Univerzita Palackého, Pedagogická fakulta, 2012. Vedoucí bakalářské práce PhDr. PaedR. Václav Klapal, PhD

BESIP. *Policie a dopravní výchova dětí*. Praha, MDS – BESIP, 2001, s. 25.

BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999, s. 112. ISBN 80-7184-923-5.

DOLÁKOVÁ, M. *Dopravní výchova jako součást kurikula základních škol: diplomová práce*. Olomouc: Univerzita Palackého, Pedagogická fakulta, 2011. Vedoucí diplomové práce PhDr. Michaela Prášilová, PhD.

HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 223. ISBN 80-7178-542-3.

KONSBUL, O. *Dopravní výchova jako specifický pedagogicko – psychologický problém: bakalářská práce*. Brno: Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta, 2009. Vedoucí bakalářské práce doc. RNDr. PhDr. Mojmír Stojan, CSc

KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost policie*. Praha: PA ČR, 1999, s. 109. ISBN 80-7251-020-7.

KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost policie. (Zvláštní část)*. Praha: Policejní akademie České republiky, 1996, s. 199. ISBN 8085981262.

LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Univerzita Karlova, Karolinum, 2006, s. 82. ISBN 80-246-1157-0.

LUKEŠ, M. *Dopravní výchova na školách jako předpoklad snižování dopravní nehodovosti: rigorózní práce*. Olomouc: Univerzita Palackého, Pedagogická fakulta, 2011.

MATĚNA, Z. *Dětská dopravní hřiště a jejich využití v dopravní výchově: bakalářská práce*. Brno: Masarykova univerzita, Fakulta pedagogická, 2011. Vedoucí bakalářské práce doc. RNDr. PhDr. Mojmír Stojan CSs.

NOVÁK, L. *Dopravní výchova: bakalářská práce*. Brno: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta humanitních studií, Institut mezioborových studií Brno, 2012. Vedoucí práce PhDr. Miloslav Jůzl, Ph.D

NYKODÝMOVÁ, Z. *Dopravní výchova na druhém stupni základní školy: diplomová práce*. Olomouc: Univerzita Palackého, Pedagogická fakulta, 2014. Vedoucí práce Mgr. Pavel Neumeister, PhD.

ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum, 2006, s. 218. ISBN 80-246-1096-5.

ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Univerzita Karlova Praha: Karolinum, 2003, s. 208. ISBN 80-246-0606-2

ŠTÁRAL, J. *Právní a zdravotně sociální aspekty dopravních nehod z pohledu poškozeného: bakalářská práce*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Zdravotně sociální fakulta, 2010. Vedoucí práce JUDr. Ing. Daniel Prouza, PhD.

ŠTÁRALOVÁ, R. *Stresové faktory ovlivňující vznik dopravních nehod: bakalářská práce*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Pedagogická fakulta, 2001. Vedoucí práce Ing. Lubomír Veselý.

TESAŘÍK, J., SOBOTKA, P. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2013.

VOLNÝ, J. a kol., *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy*. Praha: SPN, 1980, s. 145.

VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v rodině*. Praha: Fortuna, 2001, s. 24. ISBN 80-7168-790-1.

VOTRUBA, J. *Učivo dopravní výchovy*. Praha: Fortuna, 1996, s. 24. ISBN 80-7168-392-2.

Internetové zdroje

BESIP. *Cyklista*. Dostupné z:

<http://www.ibesip.cz/cz/cyklista>

BESIP. *Dopravní soutěž mladých cyklistů*. Dostupné z:

<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-soutez-mladych-cyklistu>

BESIP. *Historie BESIPu*. Dostupné z:

<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>

BESIP. *Kdo jsme*. Dostupné z:

<http://www.ibesip.cz/kdo-jsme>

BESIP. *Předškolní děti*. Dostupné z:

<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/predskolni-deti>

BESIP. *Senioři v silniční dopravě – pomocník a rádce seniorům*. Dostupné z:

<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/senior/seniori-prirucka.pdf>

Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta. *Vývoj dopravní výchovy – Iva Provalilová*. Dostupné z:

<http://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/32/32/texty/provalilova.pdf>

Masarykova univerzita. *Život s autem. Historie dopravy*. Dostupné z:

<http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html#motor>

Město České Budějovice. *Kampaň „Na kolo jen s přilbou skončila v roce 2008, ale nese své kladné plody dodnes“*. Dostupné z:

<http://www.c-budejovice.cz/cz/magistrat/odbory/oozp/stranky/kampan-na-kolo-jen-s-prilbou.aspx>

Observatoř bezpečnosti silničního provozu. *Všeobecný vývoj nehodovosti na pozemních komunikacích*. Dostupné z:

<http://www.czrso.cz/clanky/vseobecny-vyvoj-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich/>

Policie České republiky. *Ajaxův zápisník*. Dostupné z:

<http://www.policie.cz/clanek/ajaxuv-zapisnik-328720.aspx>

Policie České republiky. *Co je vlastně dopravní nehoda?* Dostupné z:

<http://www.policie.cz/clanek/co-je-vlastne-dopravni-nehoda.aspx>

Policie České republiky. *Jezdíme s úsměvem*. Dostupné z:

<http://www.policie.cz/clanek/akce-a-projekty-jezdime-s-usmevem.aspx>

Policie České republiky. *Statistika nehodovosti*. Dostupné z:

<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Policie České republiky. *Zastav jízdu smrti*. Dostupné z:

<http://www.policie.cz/clanek/zastav-jizdu-smrti.aspx>

Policie České republiky. *Zebra se za Tebe nerozhledne!* Dostupné z:

<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>

Repado – programy pro řidiče. *Dopravní bezpečnost a dopravní nehody*. Dostupné z:

<http://www.repado.cz/projekt/dopravni-bezpecnost-a-dopravni-nehody/>

Řídím, piju nealko pivo. *Stop alkoholu za volantem!* Dostupné z:

<http://www.ridimpijunealkopivo.cz/o-projektu.php>

The Action. *Základní informace o projektu The Action*. Dostupné z:

<http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=3&sh=-1553656506>

Zákony pro lidi. *Předpis č. 32/2001 Sb. – Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o evidenci dopravních nehod*. Dostupné z:

<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-32>

Zákony pro lidi. *Předpis č. 361/2000 Sb. zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. Dostupné z:

<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 Činnosti, které by měli rodiče se svými dětmi v rámci dopravní výchovy v rodině probírat přiměřeně k jejich věku

Příloha č. 2 Dotazník

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA č. 1

Činnosti, které by měli rodiče se svými dětmi v rámci dopravní výchovy v rodině probírat přiměřeně k jejich věku:

Rodiče dětí předškolního věku:

- *sami dodržují pravidla provozu na pozemních komunikacích a jsou svým dětem dobrým příkladem*
- *učí děti obratnosti, disciplíně a rozvíjejí jejich motorické schopnosti*
- *zajistí dětem vhodné prostory pro hry a trvají na zákazu her na ulici, v její blízkosti a na nebezpečných místech*
- *seznamují děti se základními barvami a se základními tvary dopravních značek*
- *názorným příkladem a vysvětlením pomáhají dětem orientovat se v základních dopravních situacích*
- *cvičí s dětmi přecházení ulice na řízených křižovatkách a na vyznačených přechodech*
- *seznamují děti s druhy dopravních prostředků*
- *učí děti ohleduplnému chování v dopravních prostředcích*
- *cvičí s dětmi rozlišování pravé a levé strany*
- *naučí děti významu některých dopravních značek, které jsou v blízkosti bydliště.*

Rodiče dětí 6 – 10letých:

- *naučí dítě znát nejbezpečnější cestu do školy a zpět*
- *učí dítě znát základní dopravní předpisy a dopravní značky pro chodce a cyklisty a jejich význam a správné reakce na ně; vysvětlí význam vyznačených přechodů pro chodce, nadchodů a podchodů, křižovatek se světelnými signály a podmínky pro přecházení*
- *seznámí dítě s úlohou policistů*
- *seznámí dítě s významem ročních období a s vlivem povětrnostních podmínek na provoz na pozemních komunikacích*
- *postupně vedou dítě k samostatnosti, ale stále prověřují jeho znalosti*

- *pomáhají dětem při osvojování základních cyklistických dovedností, jak prakticky, tak i teoreticky*
- *kontrolují, zda děti při jízdě na kole (i dětském) používají cyklistickou přilbu.*

Rodiče dětí 11 – 15letých:

- *trvají na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích a prohlubují znalosti dítěte*
- *učí dítě samostatnosti při jízdě na kole a péči o něj*
- *rozvíjejí morální vlastnosti dítěte, které mohou uplatnit v provozu, upozorňují na možnost dopravních nehod a jejich trestních důsledků*
- *dbají, aby dítě při jízdě na kole mělo cyklistickou přilbu*
- *prohlubují znalosti dítěte o první pomoci*
- *seznámí dítě s některými postihy, které mají v pravomoci policisté*
- *rozšiřují znalosti dítěte o pozemních komunikacích v republice*
- *seznamují dítě s podmínkami pro získání řidičských oprávnění*
- *vychovávají budoucího zodpovědného řidiče*
- *učí dítě pomáhat méně zkušeným (mladším) chodcům a starším lidem.*

PŘÍLOHA č. 2

Dotazník

Dotazník – Dopravní výchova

Dobrý den, chtěla bych vás poprosit o vyplnění dotazníku, který je součástí výzkumu k mé bakalářské práci na téma Systém dopravní výchovy v okrese České Budějovice. Dotazník obsahuje 24 otázek z oblasti dopravní výchovy. Kromě otázky č. 2, kde odpovíte číslovkou, jsou všechny otázky uzavřené. Vámi určenou odpověď jako správnou zakroužkujte. Vždy jen jedna odpověď je správná.

Děkuji za vaši ochotu a vyplnění dotazníku.

Renata Šťáralová, studentka Pedagogické fakulty Jihočeské univerzity.

1) Jsem:

a) chlapec

b) dívka

2) Je mi roků.

3) V místech, kde není chodník, se chodí:

a) po té straně, kde je více místa

b) po pravém okraji vozovky

c) po levé straně vozovky

4) Vozovku smíme přecházet:

a) šikmo a co nejrychleji

b) urychleně a opatrně kolmo k ose vozovky

c) jakýmkoliv způsobem, především opatrně

5) Mimo vyznačené přechody pro chodce je nejbezpečnějším místem pro přecházení vozovky:

a) před nebo za vrcholem stoupání vozovky

b) přímo v zatáčce

c) na přímém a přehledném úseku vozovky

6) Zelený signál ve tvaru kráčejícího chodce na semaforu znamená:

a) Můžeš vstoupit na přechod a urychleně ho přejít

b) Pozor!

c) Nesmíš vstoupit do vozovky.

7) Od kolika let smí jet cyklista samostatně po silnici bez dozoru?

a) Od 10 let

b) Od 12 let

c) Od 15 let

8) Každé jízdní kolo musí být vybavené zadní odrazkou. Jakou barvu musí mít tato odrazka?

a) Bílou

b) Oranžovou

c) Červenou

9) Co nesmí dělat cyklista při jízdě na kole?

- a) Brzdit přední brzdou
- b) Vozit kamaráda na nosiči nebo rámu kola
- c) Šlapat vestoje

10) Smí vést cyklista jízdní kolo po chodníku?

- a) Ne
- b) Ano, ale jen když je chodník dostatečně široký
- c) Ano, ale nesmí přitom ohrozit chodce

11) Cyklista je povinen jet po vozovce:

- a) vpravo, co nejbližší střed vozovky
- b) vpravo, co nejbližší k pravému okraji vozovky
- c) vpravo, je jedno v jaké části vozovky

12) Které součásti jízdního kola patří do povinné výbavy:

- a) Brzdy, kryt řetězu, odrazová skla
- b) Nosič zavazadel, brzdy, blatníky, zvonek
- c) Brzdy, odrazky, za snížené viditelnosti přední a zadní světlo

13) Po vozovce smějí jet cyklisté:

- a) jen jednotlivě za sebou
- b) dva vedle sebe
- c) vedle sebe, pokud je vozovka dostatečně široká

14) Cyklistickou přilbu musí mít cyklista:

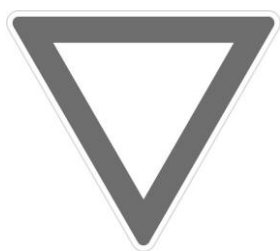
- a) Při jízdě na kole v obci
- b) Při jízdě na kole mimo obec

c) Vždy při jízdě na kole

15) Když pojedeš s kamarádem na kole a tvůj kamarád havaruje a vážně se zraní, po poskytnutí první pomoci zatelefonuješ pro vozidlo zdravotnické záchranné služby na bezplatné telefonní číslo:

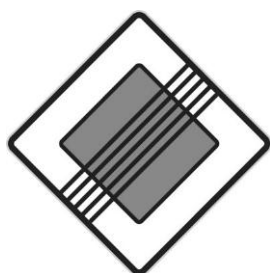
- a) 150
- b) 155
- c) 158

16) Tato dopravní značka znamená:



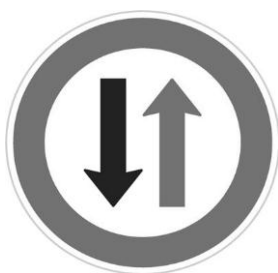
- a) Stůj, dej přednost v jízdě
- b) Dej přednost v jízdě
- c) Pozor, křižovatka

17) Tato dopravní značka znamená:



- a) Hlavní pozemní komunikace
- b) Vedlejší pozemní komunikace
- c) Konec hlavní pozemní komunikace

18) Co musí udělat cyklista za touto dopravní značkou?



- a) Vždy zastavit
- b) Nic, má přednost a může pokračovat v jízdě
- c) Musí dát přednost protijedoucím vozidlům

19) Tato dopravní značka znamená:



- a) Jednosměrný provoz
- b) Příkazáný směr jízdy zde vpravo

c) Přednost před protijedoucími vozidly

20) Tato dopravní značka znamená:



- a) Stezka pro chodce a cyklisty
- b) Zákaz vstupu chodců a cyklistů
- c) Dej přednost chodcům a cyklistům

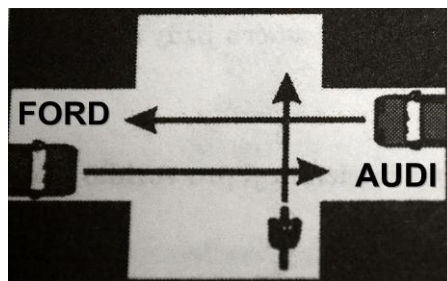
21) Za těmito čtyřmi značkami:



- a) může cyklista pokračovat v jízdě na pozemní komunikaci
- b) nemůže cyklista pokračovat v jízdě na komunikaci
- c) může cyklista mladší 10- ti let pokračovat pozemní komunikaci, pouze však za osoby starší 15 – ti let

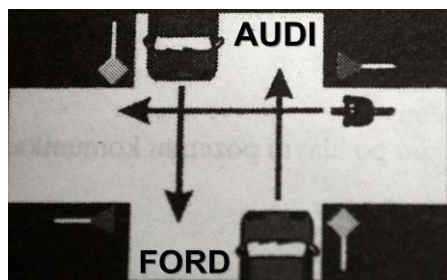
22) V jakém pořadí projede cyklista?

- a) první
- b) druhý
- c) třetí



23) V jakém pořadí projedou vozidla křižovatkou?

- a) 1. Audi současně Fordem, 2. cyklista
- b) 1. Audi, 2. Cyklista, 3. Ford
- c) 1. Cyklista, 2. Audi současně s Fordem



24) V jakém pořadí projede cyklista křižovatkou?

- a) první
- b) druhý
- c) Současně s vozidlem

