

Dopravní výchova ve střediscích volného času v Přerově

Ladislav Petráš

Bakalářská práce
2015



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta humanitních studií

Ústav pedagogických věd

akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ladislav Petráš**
Osobní číslo: **H12255**
Studijní program: **B7507 Specializace v pedagogice**
Studijní obor: **Sociální pedagogika**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Dopravní výchova ve střediscích volného času
v Přerově**

Zásady pro vypracování:

Zpracování rešerše a studium odborné literatury.

Vymezení terminologie a teoretických východisek z oblasti dopravní výchovy, volného času a institucí zabývajících se realizací dopravní výchovy.

Příprava metodiky empirické části, zpracování projektu výzkumu a stanovení výzkumného problému.

Realizace kvantitativního výzkumu formou dotazníku.

Zpracování a vyhodnocení získaných dat, včetně jejich interpretace.

Prezentace výsledků výzkumu, jejich shrnutí a doporučení pro praxi.

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Ministerstvo dopravy, 2011. MD: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 [online]. MD, copyright 2011 [cit.2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>
PÁVKOVÁ, Jiřina. Pedagogika volného času. Teorie, praxe a perspektivy výchovy mimo vyučování a zařízení volného času. Praha: Portál, 2002. ISBN 8071787116.
PRŮCHA, Jan, Eliška WALTEROVÁ a Jiří MAREŠ. Pedagogický slovník. Praha: Portál, 2013. ISBN 978-80-262-0403-9.
KOLÁŘ, Zdeněk. Výkladový slovník z pedagogiky: 583 vybraných hesel. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-3710-2.
CHRÁSKA, Miroslav. Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu. Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1369-4.

Vedoucí bakalářské práce:

doc. PhDr. Mgr. Jaroslav Balvín, CSc.

Ústav pedagogických věd

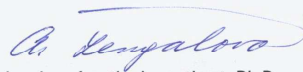
Datum zadání bakalářské práce:

23. ledna 2015

Termín odevzdání bakalářské práce:

30. dubna 2015

Ve Zlíně dne 23. ledna 2015



doc. Ing. Anežka Lengálová, Ph.D.
děkanka





Mgr. Jakub Hladík, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

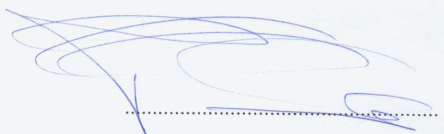
Beru na vědomí, že

- odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby ¹⁾;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 ²⁾;
- podle § 60 ³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 ³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že

- elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné;
- na bakalářské práci jsem pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.

Ve Zlíně
29.4.2015



1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odplácí-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídá k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá současným stavem výuky dopravní výchovy ve střediscích volného času v Přerově. Teoretická část popisuje dopravní výchovu, její základní teoretická východiska a pojmy. Zabývá se historií a současnou koncepcí dopravní výchovy, pohlíží na dopravní výchovu jako na prevenci rizikového chování v dopravě a hledá způsoby jejího zkvalitnění. Praktická část zjišťuje zájem dětí a jejich rodičů o zlepšení, či rozšíření vzdělávání v oblasti dopravní výchovy v Přerově. V empirické části popisuje výsledky kvantitativního šetření pomocí dotazníků, které byly určeny dětem, mládeži a také jejich rodičům. V průběhu těchto výzkumů bylo zjištěno, že zde chybí letní tábor pro děti, který by byl zaměřen na dopravní výchovu jako celek.

Klíčová slova: rizikové chování v dopravě, prevence, dopravní výchova, volný čas, střediska volného času dětí a mládeže

ABSTRACT

This bachelor thesis deals with the current state of traffic education in leisure centers in Prerov. The theoretical part describes traffic education, its basic theoretical background, and concepts. It deals with historical and current concepts of traffic education, looks at traffic education as prevention of risky behavior in traffic, and looks for ways of improvement. The practical part follows the interest of children and their parents about improvement or expansion of traffic education. The empirical section describes the results of a quantitative survey using questionnaires, which were intended for children, youth and their parents. In the course of these investigations, there was found to be a lack of summer camps for children, which focus on traffic education as a whole.

Keywords: risk behavior in transportation, prevention, traffic education, leisure, leisure centers for children and youths

Děkuji doc. PhDr. Mgr. Jaroslavu Balvínovi, CSc. za odborné vedení bakalářské práce, za cenné rady, ochotu a vstřícnost, s kterou se mi po celou dobu věnoval při zpracování mé bakalářské práce.

„Člověk se v životě hodně naježdí, začíná v kočárku a končí na pohřebním voze.“

Jean-Louis Fournier

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

| | |
|--|-----------|
| ÚVOD..... | 9 |
| I TEORETICKÁ ČÁST..... | 10 |
| 1 K TEORETICKÝM VÝCHODISKŮM A POJMŮM..... | 11 |
| 1.1 O STAVU VÝZKUMNÉHO TÉMATU V LITERATUŘE..... | 11 |
| 1.2 VZTAH TÉMATU K SOCIÁLNÍ PEDAGOGICE..... | 13 |
| 1.3 K ZÁKLADNÍM POJMŮM..... | 15 |
| 1.4 REALIZOVANÉ VÝZKUMY NA DANÉ TÉMA | 17 |
| 2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA VE SPOLEČNOSTI..... | 18 |
| 2.1 HISTORIE DOPRAVNÍ VÝCHOVY | 20 |
| 2.2 SOUČASNÁ KONCEPCE DOPRAVNÍ VÝCHOVY | 24 |
| 2.3 PROJEKTY PODPORUJÍCÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVU..... | 30 |
| 3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA VE STŘEDISCÍCH VOLNÉHO ČASU | 33 |
| 3.1 DOPRAVNÍ VÝCHOVA JAKO PREVENCE RIZIKOVÉHO CHOVÁNÍ V DOPRAVĚ..... | 34 |
| 3.2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA A STŘEDISKA VOLNÉHO ČASU..... | 37 |
| 3.3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA JAKO VOLNOČASOVÁ AKTIVITA DĚTÍ A MLÁDEŽE..... | 44 |
| II PRAKTICKÁ ČÁST | 47 |
| 4 VÝZKUMNÝ PROBLÉM..... | 48 |
| 4.1 CÍL VÝZKUMU | 48 |
| 4.2 VYMEZENÍ VÝZKUMNÉHO SOUBORU A ZPŮSOB JEHO VÝBĚRU | 49 |
| 4.3 VYMEZENÍ VÝZKUMNÝCH OTÁZEK..... | 49 |
| 4.4 METODA SBĚRU DAT A METODA ANALÝZY DAT | 50 |
| 5 ANALÝZA VÝZKUMNÝCH DAT..... | 51 |
| 5.1 INTERPRETACE DAT | 81 |
| 5.2 NÁVRHY NA DOPORUČENÍ A OPATŘENÍ..... | 82 |
| ZÁVĚR | 83 |
| SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY..... | 84 |
| SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK..... | 88 |
| SEZNAM GRAFŮ | 89 |
| SEZNAM TABULEK..... | 90 |
| SEZNAM PŘÍLOH..... | 92 |

ÚVOD

K základním potřebám každého člověka patří péče o vlastní zdraví. Z této potřeby tedy vyplývá, že by měl být schopen si vlastní zdraví také ochránit. S dopravou jako celkem se setkáváme téměř každý den. Úrazy způsobené dopravou jsou nejčastější příčinou zdravotního poškození či smrti u dětí a mládeže. Okamžitě se tedy nabízí potřeba snížit počet těchto úrazů a nejlépe je úplně eliminovat, což asi nikdy nepůjde.

V první fázi výchovy mají významný vliv rodiče, kteří své dítě mohou hodně ovlivnit ať už to výchovou nebo svým postojem k dodržování zásad bezpečnosti na pozemních komunikacích. Se zvyšujícím se věkem dítěte tuto úlohu částečně přebírá mateřská, základní a střední škola formou dopravní výchovy. Škola je samozřejmě velice vhodným typem organizace, která nabízí výuku dopravní výchovy v různých podobách. Tato bakalářská práce se zabývá dopravní výchovou jako volnočasovou aktivitou. Hledá další možnosti efektivní prevence rizikového chování v dopravě. Zkoumá možnosti, které nabízí volnočasové organizace a navrhuje další alternativy zkvalitnění této výchovy. Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část.

První kapitola teoretické části práce se věnuje teoretickým východiskům a pojmům. V širším pohledu popisuje vztah výzkumného tématu k sociální pedagogice a jeho zakotvení v literatuře. Druhá kapitola se zabývá významem dopravy a dopravní výchovy pro společnost. Pro pochopení významu dopravní výchovy je nutné porozumět historii dopravní výchovy, která je úzce spjata s rozvojem dopravy u nás. Se zvyšujícím se počtem motorových vozidel na našich cestách se zvyšuje také riziko zranění či úmrtí. Práce také statisticky mapuje aktuální dopravní situaci a současnou koncepci dopravní výchovy. Třetí kapitola je zaměřena na dopravní výchovu a volný čas.

Cílem praktické části bylo zjistit zájem dětí a rodičů o dopravní výchovu v městě Přerově a další možnosti jejího zkvalitnění ve formě dětského dopravního tábora. Tato forma dopravní výchovy s sebou přináší obrovské výhody do života každého jedince, protože se zde naučí zvládat každodenní situace a bude pro něj daleko snazší začlenění do dopravního provozu v dospělosti například při řízení automobilu. Na téma dopravní výchovy bylo provedeno několik výzkumů. Převážně se ale jednalo o výzkumy z oboru dopravní psychologie a dopravní bezpečnosti.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 K TEORETICKÝM VÝCHODISKŮM A POJMŮM

Dopravní výchova jako prevence rizikového chování v dopravě nás provází celým životem. Již v předškolním věku nás rodiče upozorňují, kde si máme dávat pozor. Upozorňují nás, když hrozí nebezpečí. Křičí na nás: „Pozor, auto! Pozor, kolo!“ Hlavním smyslem je ochrana našeho zdraví. S tím jak rosteme, tak se postupně mění i naše role, učíme se nové znalosti a dovednosti. Začínáme jezdit na rozmanitých odrážedlech, tříkolkách, koloběžkách a kolech. Ty pak postupně měníme za motocykly či automobily. V první řadě jde ale vždy o bezpečnost. Dopravní výchova má dva hlavní úkoly. Prvním úkolem je prevence rizikového chování v dopravě a druhým úkolem je naučit se řídit motorová či nemotorová vozidla.

S rozmanitostí dopravní výchovy také souvisí její propojení s různými obory. Dopravní výchovou se zabývají již učitelé v mateřských školách. Některé mateřské školy mají své vlastní malé dopravní hřiště. Při vycházkách se stávají účastníky silničního provozu. Učitelé je vybavují reflexními vestami, dávají jim pracovní listy s dopravní tematikou. Na ně navazují pedagogové základních škol, středních škol a také autoškol. Pro žáky základních škol upravuje zařazení dopravní výchovy do výuky Rámcový vzdělávací program. Některé střední školy nabízí svým žákům a studentům obory, jejichž součástí je získání řidičského oprávnění na různé typy vozidel. Rizikové chování v dopravě je součástí národní strategie primární prevence rizikového chování dětí a mládeže. Prevencí nehodovosti a dopravní výchovou se dále zabývají preventivní programy, které pořádá BESIP ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Policií České republiky. Další významná školská zařízení, zabývající se dopravní výchovou jako prevencí rizikového chování v dopravě, jsou střediska volného času. Ty pak nabízí kroužky a semináře orientované na různé věkové skupiny. Teoretická východiska a pojmy dopravní výchovy vychází ze sociální pedagogiky, pedagogiky volného času, práva a dopravní psychologie.

1.1 O stavu výzkumného tématu v literatuře

Dopravní výchova zasahuje do třech oblastí. Oblast školství, zdravotnictví a dopravy. Oblast školství řeší koncepci dopravní výchovy jako takové a prevenci rizikového chování v dopravě. Oblast zdravotnictví pohlíží na dopravní výchovu jako na prevenci úrazů, které jsou způsobeny dopravou. Oblast dopravy řeší terminologii a pravidla silničního provozu. O dopravní výchově pojednává řada odborné i zábavné literatury. Některé publikace a

dokumenty nabízí konkrétní výukové postupy, jiné se zabývají dopravní výchovou spíše okrajově.

Z oblasti školství je základním dokumentem řešícím výuku dopravní výchovy na základních školách *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání* (MŠMT, 2007). Problematika dopravní výchovy je zde rozložena do několika vzdělávacích oblastí. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy zpracovalo pro lepší přehlednost dokument: *Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách* (MŠMT, 2013b). V tomto dokumentu jsou uvedeny cíle výuky, dílčí výstupy a učivo pro jednotlivé ročníky.

O dopravní výchově existuje mnoho publikací, které jsou určeny dětem, mladistvým, jejich rodičům a také učitelům. Jedná se o literaturu, která je psaná zábavnou formou. Sem řadíme také učebnice a pracovní listy. Liší se jen věkem dětí, pro které jsou určeny. Za všechny uvedu jen pár příkladů. Pro mateřské školy je určena například publikace *Kluci, pozor, červená!* (Vosková, 1979) od autorů Lenky Voskové, Jiřího Havla a Radka Pilaře. Pro základní školy je určena kniha *Stůj! Pozor! Volno!* (Votruba, 1980) od Josefa Votruby. Zajímavou publikací je kniha *Nové pohádky o dopravních značkách* (Stoličný, 2013) od Petra Stoličného a pro starší žáky je určena například kniha *Mysli, přece si o ně neumažeš kola!* (Fournier, 2001) od Jean-Louis Fournier.

Základním dokumentem, týkající se prevence rizikového chování v dopravě je *Národní strategie primární prevence rizikového chování dětí a mládeže na období 2013 až 2018* (MŠMT, 2013a). Konkrétně dopravní výchovy se týká Příloha č.2 – *Rizikové chování v dopravě* (MŠMT, 2013c)

„Počet usmrcených zranitelných účastníků silničního provozu je chápán jako jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v České republice. Chodci a cyklisté, nejzranitelnější účastníci silničního provozu, tvoří 30 % obětí v silničním provozu a tento podíl se nedaří snižovat.“ (MŠMT, 2013b, s. 1)

Prevenici dětských úrazů řeší *Národní akční plán prevence dětských úrazů na léta 2007 až 2017* (MZČR, 2007).

Z oblasti dopravy je významným dokumentem *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 až 2020* (MDČR, 2011). V dokumentu jsou zaneseny dosavadní měření nehodovosti a další očekávání do příštích let s důrazem na snížení nehodovosti.

Dalším důležitým dokumentem z oblasti dopravy je *zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (silniční zákon)* (ČESKO, 2000). Tento zákon upravuje práva a

povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy. Dále silniční zákon vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky. Pro naši bakalářskou práci je důležité zejména vymezení základních pojmů: chodec, cyklista, řidič, chodník nebo pozemní komunikace. Tento zákon je z tohoto hlediska stěžejní (ČESKO, 2000).

Vymezení vozidel, které se mohou pohybovat v provozu na pozemních komunikacích, nalezneme v *zákoně č.56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích* (ČESKO, 2001). Toto vymezení je důležité například ve vztahu k použití kolečkových bruslí na pozemních komunikacích, které jsou dnes mezi dětmi a mládeží velmi oblíbené. Dále tento zákon upravuje podmínky pro technické vybavení a světelné označení kol a cyklistů.

1.2 Vztah tématu k sociální pedagogice

Vzdělávání a výchovu dětí chápeme jako velmi zodpovědnou činnost. Osobnost dítěte je velmi lehce ovlivnitelná a může být taky velmi lehce zranitelná. Dítě zejména v mladším školním věku je ochotné a připravené naslouchat a učit se novým informacím, které se mu snažíme podávat. S ohledem na tuto skutečnost nám nabízí sociální pedagogika mnoho možností, které můžeme využít, aby tato činnost byla pro dítě co nejpřitažlivější. Významná je zde prevence rizikového chování dětí v dopravě. Ať mluvíme o dítěti jako chodci či o řidiči motorového či nemotorového vozidla. Prevence je v tomto případě velmi důležitá. Dítě si díky dopravní výchově uvědomí význam svého vlastního chování. Uvědomí si následky, které mohou z jeho chování vyplývat. Netolerantní či dokonce agresivní chování v dopravě může mít fatální důsledky na další životy lidí.

„V rámci preventivních aktivit v dopravě předcházíme: nehodám, úrazům, ztrátám na životech, psychickým traumatům, materiálními škodám, negativním ekonomickým dopadům a ničení životního prostředí.“ (MŠMT, 2013c, s. 2)

Úlohou sociálního pedagoga ve středisku volného času je zaměřit se na ohroženou skupinu dětí a mládeže a formou dopravní výchovy zaplnit volný čas dětí v době, kdy se jim rodiče nemohou dostatečně věnovat.

Sociální pedagogika umožňuje používat sociální hry jako prostředek k uvědomění si následků například dopravní nehody. Využití nejrůznějších sociálních her je tedy určitě výbornou alternativou striktního přístupu k osvojování základních znalostí dopravní výchovy. Pedagogika ze svého širšího zaměření nám poskytuje kvalitní vzdělávací program, který má jasná východiska a jasné cíle. Když tyto dvě stránky věci dáme dohromady, tak nám z toho může vzniknout velice kvalitní dopravní výchova, která je vedená kompetentním sociálním pedagogem. Lze tedy předpokládat, že děti budou při tomto vedení schopny si osvojit základní dovednosti bez větších problémů a přehnaných nároků na utvářející se osobnost dítěte. Dítě během života musí přivykat spoustě nových okolností, které nemají pouze přímý vztah k dopravní výchově, jakožto učebnímu předmětu ve škole. Nové okolnosti spočívají v tom, že se spousta dětí pohybuje v rámci své lokality bez dozoru rodičů. Děti si musí umět poradit v různých dopravních situacích sami. Rozhodnutí mohou mít velký vliv na jejich zdravotní stav po zbytek života. Nástrahy a nebezpečí na ně číhají téměř na každém kroku a proto by mělo být cílem jejich rodičů, aby své dítě na tento vstup do života připravili co nejlépe.

V tomto případě se nabízí dopravní výchova pod vedením kompetentního sociálního pedagoga v některém ze středisek volného času a dalších volnočasových organizací jako výbornou volbou. Nelze opomenout ani fyzickou stránku dítěte. Dítě je v mladším školním věku zranitelnější než dospělý člověk. Je tedy na zvážení každého rodiče, zda chce udělat něco víc, aby předešel možným nešťastným událostem, které ovlivní celou rodinu. Úloha rodiče je v této situaci zcela jasná. Musí být dítěti dobrým vzorem a nedopouštět se takových činů v dopravě, které nechce, aby opakovalo jeho dítě. Dítě v tomto věku není schopno ještě rozpoznat závažnost svého chování a hlavně jeho možné důsledky. Ve středisku volného času mu s jistotou nikdo nebude vštěpovat činnosti, které jsou v dopravě rizikové a mohli by vést k dopravní nehodě a třeba následnému úrazu nebo úmrtí.

Ve starším školním věku dopravní výchova obohacuje znalosti a zkušenosti dítěte o nové dovednosti a situace. V tomto věku se již od dítěte neočekává pouze samostatná chůze a jízda na kole pod dozorem rodičů, ale i samostatný pohyb po silnici na kole a často také na motocyklu. Tím se z něj stane cyklista či motocyklista a s tím jsou spojené nové povinnosti. Zde je výborné využití dopravního hřiště, kde může sociální pedagog demonstrovat nejrůznější modelové situace. Můžeme si být jisti, že velká část dětské populace bude z této nové činnosti nadšena a užije si spoustu legrace. Tato hra je určitě nesmírně důležitá pro děti, ale bohužel materiální vybavenost našich základních škol tuto

činnost ne vždy umožňuje. Proto se opět jako alternativa školní dopravní výchovy nabízí střediska volného času a další volnočasové organizace. Možnosti těchto organizací jsou samozřejmě různé a mohou se lišit zejména od velikosti města, kdy ve větších městech se předpokládá vybavenost těmito dopravními hřišti. Určitě se ale můžeme setkat s dopravními hřišti také v malých městech nebo vesnicích s tím, že kompetentní sociální pedagog si improvizovaně poradí i bez materiálního vybavení dopravním hřištěm.

Největší problém může určitě nastat ve věku pubescence a adolescence. Dopravní výchova už není organizována školou. Z toho tedy vyplývá, že není vůbec předmětem výuky na školách a proto v tomto věku mají střediska volného času a další volnočasové organizace obrovský význam. Mládež, jakožto každá napříč všemi generacemi, začíná poznávat zakázané. Do toho se samozřejmě mohou promítnout i další negativní činitelé jako například drogy nebo alkohol, které mohou mít velký vliv na jejich úsudek v dopravních situacích. Zde mohou pomoci suplovat výuku ve školách autoškoly. Víme, že v tomto věku může již mládež získat v autoškolách různé stupně řidičských oprávnění.

Z výše uvedených tří základních skupin dětí a mládeže je zřejmé, že dopravní výchova by se měla uskutečňovat ve všech fázích vývoje dítěte pod dohledem kompetentního sociálního pedagoga. Je tedy nutné, abychom eliminovali možné chyby ve vzdělávání dětí v dopravní výchově. Doprava, jakožto taková, je bude určitě provázet celým zbytkem života a je tedy na nás, jaké dáme dětem základy do tohoto procesu.

1.3 K základním pojmům

Zásadním významem dopravní výchovy ve střediscích volného času je prevence rizikového chování. Nejprve si tedy musíme charakterizovat, co tento pojem znamená.

„Pojem **rizikové chování** zahrnuje rozmanité formy chování, které mají negativní dopady na zdraví, sociální nebo psychologické fungování jedince a/nebo ohrožují jeho sociální okolí.“ (MŠMT, 2013a, s. 9)

Rizikové chování v dopravě je jednání, které vede v rámci dopravního kontextu k dopravním kolizím, k úrazům nebo úmrtím. V případě, že mluvíme o rizikovém chování v dopravě, myslíme tím převážně agresivní, neočekávané či nezvyklé chování a chování, které je v rozporu s pravidly. (MŠMT, 2013c, s. 1-2)

Účelem dopravní výchovy je prevence rizikového chování v dopravě. **Prevence** je soubor opatření, jejichž účelem je předcházení nežádoucích jevů. Zde mluvíme o primární prevenci, jejímž úkolem je zabránění nežádoucích jevů. Dále mluvíme o sekundární prevenci, která pracuje s nežádoucími jevy v počáteční fázi jejich vzniku a o terciální prevenci, která pracuje s již vzniklými nežádoucími jevy a jejich důsledky. (Průcha, Walterová a Mareš, 2013, s. 219)

Dopravní výchova je výchova, která má za cíl naučit děti a mládež pohybovat se v silničním provozu tak, aby nedošlo k újmě na zdraví a ztrátám na majetku. Dopravní výchova je významnou aktivitou v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Jak jsme již zmínili, je součástí školního i mimoškolního vzdělávání. Od září 2013 je povinně zařazena prostřednictvím školních vzdělávacích programů do výuky na základních školách. Dopravní výchova je ve střediscích volného času a organizacích zabývajících se volným časem zajímavou formou, jak využít volný čas dětí a preventivně působit na jejich chování v dopravě.

Volný čas je doba, kdy nepracujeme, neučíme se a nemáme žádné další povinnosti. Je to čas, kdy se můžeme sami rozhodnout, co bude jeho náplní. Rozhodujeme, zda budeme odpočívat, věnovat se zájmové činnosti či zájmovému vzdělávání, sportu, zábavě, rekreaci či dalším činnostem. (Pávková, 2002, s. 13)

„Z hlediska dětí a mládeže do volného času nepatří vyučování a činnosti s ním související, sebeobsluha, základní péče o zevnějšek a osobní věci, povinnosti spojené s provozem rodiny, domácnosti, výchovného zařízení i další uložené vzdělávání a další časové ztráty. Součástí volného času nejsou ani činnosti zabezpečující biologickou existenci člověka (jídlo, spánek, hygiena, zdravotní péče).“ (Pávková, 2002, s. 13)

Dopravní výchova ve střediscích volného času je zaměřena převážně na primární prevenci. „**Střediska pro volný čas dětí a mládeže** (neboli střediska volného času) jsou domy dětí a mládeže a stanice zájmových činností. Jejich posláním je naplňovat rekreační a výchovně vzdělávací funkci širokou zájmovou činností. Střediska volného času řadíme mezi školská zařízení.“ (Pávková, 2002, s. 121)

1.4 Realizované výzkumy na dané téma

Výzkumy, které byly provedeny, se týkají především dopravní nehodovosti.

Tabulka 1. *Realizované výzkumy*

| | Název výzkumu | Autor | | Rok |
|----|--|--|---|------|
| 1. | Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu (ČSÚ, 2014) | Český statistický úřad | Bc. Jiří Kamenický | 2014 |
| 2. | Doprava v mikroregionálním pohledu (ČSÚ, 2009) | Český statistický úřad | Odbor veřejných databází | 2009 |
| 3. | Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za období leden až listopad 2014 (Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidenta ČR, 2014) | Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidenta České republiky | Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidenta České republiky | 2014 |

2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA VE SPOLEČNOSTI

Současná koncepce dopravní výchovy v našem státě je přímým odrazem naší společnosti. Je zde nepřímá úměrnost, kdy se společnost a její nároky na jedince vyvíjí nepoměrně rychleji než dopravní výchova. Společnost si v posledních letech dobře uvědomuje vztah k dopravě, ale nikoliv k dopravní výchově. Lidé si kupují nová bezpečnější a ekologičtější auta, povinné hodiny dopravní výchovy ale stále na základních školách nenajdeme.

Stav dopravy a jejich negativních vlivů je dnes a denně řešen v nejrůznějších informačních médiích, kdy tomuto tématu je věnováno stále více pozornosti. Společnost si tímto sice uvědomuje dopady nehodovosti na společnost, ale neklade větší nároky na prevenci. Musíme si uvědomit, že dopravní výchova, jakožto prevence rizikového chování v dopravě, je stále odsunována na vedlejší kolej (například za výuku cizích jazyků). Dle našeho názoru, kdyby společnost jako celek kladla větší důraz na dopravní výchovu, byly by statistiky nehodovosti a následků rozhodně příznivější. Současnou koncepci výuky dopravní výchovy na základních školách suplují střediska volného času a policie. Snahou RVP sice je zařazení dopravní výchovy do učebních osnov škol, ale nejedná se o systematicky řešenou vyučovací hodinu dopravní výchovy. Dopravní výchova je pouze sekundárně zařazena do dalších vyučovacích předmětů, vyučují ji učitelé všeobecných předmětů. Dopravní výchova nemá za úkol jen naučit děti význam značek, druhy motorových vozidel a základní pravidla silničního provozu, jejím smyslem je také naučit děti tolerance, pochopení druhého, obezřetnosti a předvídavosti. Nelze tedy chápat dopravní výchovu pouze jen jako nauku o provozu na pozemních komunikacích, ale je rovněž nutné se zaměřit na rozvoj odpovědného chování každého jedince. Tato činnost musí být realizována s přihlédnutím na osobní vlastnosti a kompetence každého jedince, dále vlivu prostředí, věku jedinců, jejich tělesných a duševních možností.

Základem rozvoje morálních vlastností musí být rodinné prostředí a přímý vliv členů rodiny. Při absenci kladných vzorů v rodině a přítomnosti negativních vlivů, nelze očekávat kvalitní výstupy ani při sebelepší koncepci dopravní výchovy MŠMT. Je velmi pravděpodobné, že arogantní chování rodičů jako řidičů motorových vozidel se také přenesou časem na jejich děti. Proto některé projekty dopravní výchovy zapojují do prevence také rodiče dětí (např. Oblékáme hada Edu). Morálně vyspělá společnost by měla sama klást velký důraz na výchovu a vzdělávání svých jedinců. Je tedy důležité zamyslet se nad tím, jak budeme dále vychovávat své děti. Vždyť nikdo z nás by si nechtěl vychovat budoucího vraha. Pokud tedy budou dodržena tyto základní pravidla odpovědného jednání,

lze očekávat úspěšnost institucionálního vzdělávání. Tato edukace, ač má široký záběr, nemůže suplovat morální hodnoty získané v rodině. Úlohou kompetentního pedagoga není pouze strohá výuka daného tématu a dosažení znalostí žáka, ale i působení svým kladným vzorem na osobnost jedince a rozvoj jeho kladných vlastností. Musí však přihlídnout ke specifickým možnostem každého z nich a aplikovat adekvátní přístup. Špatné nastavení pravidel silničního provozu se společností také negativně vrací, což pozorujeme ve statistikách dopravní nehodovosti. Například v silničním zákonu č. 361/2000 Sb. byly následující nedostatky. Řidič měl povinnost za jízdy použít bezpečnostní pásy, což vedlo k nesprávnému výkladu zákona a někteří řidiči jezdili v automobilech nepřipoutaní. Poutali se až, když uviděli hlídku dopravní policie. Dále zde bylo uvedeno, že řidič má mít za jízdy řádně připevněnou přilbu, nebylo ale specifikováno, že na hlavě. Tyto nedostatky byly odstraněny postupnými novelizacemi zákona.

Negativní vliv na dopravní výchovu ve společnosti měla také média, která chybně uvedla, že chodci mají na přechodech absolutní přednost. Lidé této informaci věřili a následně bezmyšlenkovitě vstupovali na přechod, aniž by akceptovali brzdnu dráhu a reakční schopnosti řidiče. Pozitivní vliv na společnost mají naopak dopravně bezpečnostní klipy. Význam médií má tedy v dopravní výchově také svou nezaměnitelnou roli.

Odpovědná společnost by se měla zabírat myšlenkou na vytvoření podmínek pro celoživotní dopravně výchovné vzdělávání účastníků provozu na pozemních komunikacích. Každý odpovědný účastník silničního provozu si je vědom neustálých změn v zákonech a předpisech, ale nemá relevantní znalost těchto zákonů, předpisů a nařízení. Cílem každé společnosti by mělo být vytvoření kvalitních podmínek dopravně výchovného vzdělávání svých jedinců, jejímž výstupem je slušný a ohleduplný účastník provozu na pozemních komunikacích.

2.1 Historie dopravní výchovy

Historie dopravní výchovy úzce souvisí s rozvojem motorismu a jejím negativním dopadem na společnost. Cílem byla především potřeba snížit nehodovost na silnicích a zvýšit bezpečnost silničního provozu.

Pro pochopení dané problematiky uvedeme stručnou historii vzniku motorismu u nás. Prvním automobilem v českých zemích a třetím automobilem ve světě byl vůz poháněný silou stroje, který zkonstruoval Josef Božka již v roce 1815. Během 19. století sice proběhly další pokusy o sestavení automobilu, éra motorismu ale začala až na počátku 20. století. První prakticky použitelný automobil byl sestaven až v roce 1893 díky libereckému továrníkovi Theodoru von Liebieg. Jednalo se o automobil Benz Victoria. Byl to také první automobil, kterým Theodor von Liebieg a Franz Stransky provedli o rok později první dálkovou jízdu v historii. Automobil dokázal ujet 939 km za 69 hodin (Králík, 2004, s. 3).

S ohledem na finanční možnosti výroby i zákazníků byly první roky éry motorizace spíše ve znamení motocyklů. Drobní mechanici, původně podnikající v cyklistice, hledali možnosti tvorby nového sportovního dopravního prostředku – motocyklu. Zásahu zde má především mladoboleslavská značka L&K pánů Václava Laurina a Václava Klementa (Králík, 2004, s. 3-4).

Dne 12. března 1904 založilo třináct nadšenců první motocyklový klub v Čechách. O pár dní později, 20. března 1904, byl založen první automobilový klub v Čechách. Úkolem obou klubů bylo také zajištění benzínu, tehdy dostupného pouze v lékárnách a u drogistů v litrových a třilitrových lahvích. První výstava motocyklů a automobilů se konala ve dnech 23. až 25. dubna 1904 ve dvoraně Průmyslového paláce v Praze. Během tří dnů navštívilo výstavu 11 tisíc diváků. Se vznikem klubů byla spojena také sportovní činnost jednotlivých klubů - pořádání závodů motocyklů a automobilů. Motorismus se stával stále oblíbenější. V roce 1912 bylo v Čechách registrováno 1603 automobilů a 2940 motocyklů. V roce 1930 bylo v zemi zaregistrováno již 100 000 motorových vozidel, z nichž bylo 41 020 osobních automobilů. Nejvíce byly zastoupeny vozidla značky Praga 18 570, L&K – Škoda 10 697 a Tatra 9032. Stupeň motorizace v českých zemích činil 1:118 (Králík, 2004, s. 4-14).

S rozvojem motorizace společnosti se zvyšoval rovněž počet nehod na silnicích. Narůstá význam bezpečnosti silničního provozu a potřeby chybějící dopravní výchovy (Pavlíček a Kopecký, 2005, s. 178).

Z policejních statistik, v tehdejší době již velmi podrobných víme, např. v Praze r. 1931 utrpělo lehké zranění 3263 osob, těžké zranění 1122 osob a 48 lidí tehdy na silnicích hlavního města zemřelo (Límová, 2006, s. 10).

Rok 1931 lze považovat jako počátek dopravní výchovy, i když termín „dopravní výchova“ byl použit až o několik let později. Velký vliv na zrod dopravní výchovy měla Evropská konference o jízdě silniční, která se konala v Ženevě od 16. do 30. března roku 1931. Tuto konferenci tehdy svolal generální tajemník Společnosti národů sir James Eric Drummond. Konference byla zakončena přijetím Úmluvy o unifikaci silniční signalizace. Tuto úmluvu přijalo 20 zúčastněných států, například Německo, Československo, Gdaňsko, Belgie, mimo Anglie a Irsko, které se řídili dopravním značením podle vzoru USA až do roku 1968. Irsko dokonce až do počátku 21. století. Přijetím se země zavázaly, že do pěti let od podpisu úmluvy sjednotí silniční signály (značky). Už na této konferenci si zástupci jednotlivých států uvědomovali nutnost vzdělávat děti a mládež. Výstup byl ve formě tzv. přání. Jednalo se o Návrh přání o poučování školní mládeže. Smyslem bylo, aby se mládež seznámila s prostředky jak čelit nebezpečím silnice. Jimi vyslovené přání odstartovalo zapracování dopravní výchovy do školských osnov, například byla součástí občanské výchovy nebo kreslení, kde děti kreslily a vybarvovaly dopravní značky (Zámek a Pavlíček, 2010).

Dle Límové (2006, s. 10-11) se v tehdejším Československu věnovaly bezpečnosti silničního provozu a výchově k dopravní bezpečnosti čtyři organizace: Autoklub republiky Československé, Elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy, Svaz řidičů automobilů a Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze. Tyto organizace se zabývaly obdobnými problémy, jako řešíme dnes: problém nehodovosti dětí a mládeže, potřeba školní a mimoškolní dopravní výchovy, nedostatky při pokoutním výcviku nových řidičů v nekoncesovaných autoškolách a vliv alkoholu na nehodovost. Tyto organizace prováděly osvětu pomocí rozhlasu a novin. V září 1932 uspořádal Národní komitét pro vědeckou organizaci v Praze „bezpečnostní týden“, jež byl součástí Výstavy ochrany před úrazem a požárem. Součástí této výstavy byly expozice zaměřené na dopravní výchovu, kde byli návštěvníci seznámeni například se všemi druhy výstražných značek, tehdy používaných (Límová, 2006, s. 10-11).

První významnou osobností dopravní výchovy byl psycholog a pedagog Josef Váňa, který od roku 1932 cíleně seznamoval širokou veřejnost s dopravně výchovnou problematikou. Zaměřil se na měření reakční doby řidičů a zabýval se psychickou způsobilostí k řízení

vozidla, dnes je považován za zakladatele dopravní psychologie (Pavlíček a Kopecký, 2004, s. 179-180).

Ve 30. letech probíhala snaha o definování celkového konceptu výuky v autoškolách. Za jednu z prvních publikací vyučující řízení motorových vozidel považujeme knihu *Jak se stanu dobrým šoférem: příručka pro kandidáty šoférství, řidiče motorových vozidel a jejich majitele* (Kučera, 1934) od Dr. Ing. I. Kučery. Jedná se o historicky velmi cennou publikaci z meziválečného období. Můžeme se zde dočíst základní informace o podmínkách získání tzv. vůdčího listu (dnes řidičského oprávnění), pravidla silničního provozu platící v tehdejší době, technickou skladbu automobilu a silniční turistiku. Součástí knihy je také kapitola věnující se slušnosti na silnicích. Je zde například uvedeno: „Slušnost káže, aby vozidlo pomaleji jedoucí vyhnulo se ihned vozidlu rychlejšímu, jakmile uslyší příslušný signál.“ (Kučera, 1934, s. 268). Zajímavé je také uvedení seznamu tehdejších autoškol a řešení škod v případě nehody. Například je zde uvedeno, že: „Při poranění osoby mají se nahradit výlohy léčení, ušlý zisk, bolestné a u žen v případě zohydění též zmenšené vyhlídky na vdavky.“ (Kučera, 1934, s. 236) Autor sám charakterizuje tuto knihu následovně: „*Co je v ní uvedeno, co vyobrazeno, toť druhý život – život u volantů! Tato kniha správně pochopená ve Vás vzbudí nejen víru v sebe, ale také víru ve stroj, který řídíte a jehož se stanete pánem a ne sluhou.*“ (Kučera, 1934, s. 1)

Ve školství si učitelé také brzy začali ovědomovat význam bezpečnosti školní mládeže pohybující se v dopravním prostředí. V roce 1934 byly prvky dopravní výchovy již součástí učebních osnov předmětů některých škol (Límová, 2006, s. 11-12).

Autoklub republiky Československé organizoval společně s Ministerstvem školství během roku 1935 tzv. „Hodinky bezpečnosti“. Tato první celostátní akce byla zaměřena na dopravní výchovu dětí a mládeže. Dnes ji označujeme za počátek dopravní výchovy u nás. Uskutečňovala se buď v prostorech Autoklubu republiky Československé anebo přímo ve školách. „Hodinky bezpečnosti“ současně vysílal Československý rozhlas pro školy. Obsah jednotlivých vyučovacích celků (tzv. hodinek) zpracoval pedagog a cestovatel František Alexandr Elstner, jenž je také autorem termínu dopravní výchova (Pavlíček a Kopecký, 2005, s. 181-182).

„Alexandr Elstner navrhoval zavést opatření, která jsou dnes již v řadě států běžně uplatňována a jsou prokazatelně účinná: zařazení dopravní výchovy do učebních osnov a učebních plánů, využívání nového masového média – rozhlasu, k jednotné výuce školní

dopravní výchovy, zřizování školních dopravních hlídek a aktivní podíl dopravní policie na dopravní výchově.“ (Pavlíček a Kopecký, 2005, s. 182)

Autoklub republiky Československé následně jako tzv. „strážce dopravní bezpečnosti“, z iniciativy Alexandra Elstnera, uskutečnil v roce 1935 v prostorách klubu v Opletalově ulici v Praze Výstavu dopravní bezpečnosti. Výstava měla původně trvat pouze dva týdny. Jelikož se setkala s obrovským úspěchem, tak byla pro zájem veřejnosti prodloužena. Součástí výstavy byly výstavní panely zobrazující předcházející kurzy „Hodinek bezpečnosti“ (Límová, 2006, s. 11).

Úplný útlum dopravní výchovy přišel s vývojem historických událostí, zejména s příchodem druhé světové války.

Na základě konzultace s krajským koordinátorem BESIPU pro Olomoucký kraj Ing. Miroslavem Charouzem, (vedeno v deníku konzultací dne 25. 2. 2015) uvádíme následující:

V poválečném období nebyla jasná koncepce dopravní výchovy na základních školách. Veškeré poznání záviselo na míře ochoty pedagogů, kteří dopravní výchovu zařazovali do svých hodin spíše sporadicky a podle svých znalostí a osobních zkušeností. Jejich výchovné působení bylo realizováno zejména v hodinách prvouky, občanské nauky nebo tělesné výchovy.

Za zlomové lze považovat období roku 1967 a s tím spojený vznik organizace **BESIP** – bezpečnost silničního provozu. Tato organizace byla nejprve příspěvkovou organizací, později spadala pod působnost Ministerstva dopravy. Začala úzce spolupracovat s dopravní policií a spolu vytvořili projekt cílených návštěv základních škol. Tato činnost ale nebyla systematická, protože stále závisela na dobrovolnosti škol přihlásit se k těmto návštěvám.

V 90. letech vznikla koncepce akcí pod názvem **Den dopravní prevence**. Stále však tyto snahy spočívaly na dobrovolnosti škol a míře ochoty spolupracovat s BESIPEM. Tato činnost byla úzce spjata s rozvojem dopravních hřišť, které byly zřizovány právě za tímto účelem. V této době začala vznikat spousta projektů a soutěží.

Obrat k lepšímu nastal s příchodem zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, kde je uvedeno v §124 odstavci 3 „Ministerstvo nebo jím pověřená osoba zajišťuje informovanost veřejnosti o situacích v

provozu na pozemních komunikacích, které mají vliv na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.“ (Česko, 2000, s. 4610) Od této doby BESIP systematicky, pomocí svých krajských koordinátorů zásobuje učebními materiály celou ČR. Cílem je, aby se materiály dostaly do každé školy.

Za nejzásadnější krok současnosti lze považovat schválení Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání, který má platnost od školního roku 2013/2014, kde je dopravní výchova pevně zanesena, včetně metodiky výuky.

2.2 Současná koncepce dopravní výchovy

Současná potřeba dopravní výchovy úzce souvisí s potřebou řešit velmi vysokou nehodovost, která má za následky újmu na majetku a zdraví. Z následující statistiky nehodovosti je zřejmé, že velkou vinu na nehodách mají také děti a to jak v roli chodce, tak v roli řidiče nemotorového vozidla (koloběžka, odrážedlo, kolo). Z celkového počtu nehod pak můžeme pozorovat počet těžce zraněných a usmrcených dětí.

Tabulka 2. *Nehody zaviněné dětmi - chodci*

| Rok | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------------|------|------|------|------|------|
| Počet dětí do 15-ti let | 454 | 461 | 424 | 478 | 405 |

Tabulka 3. *Nehody zaviněné dětmi - řidiči nemotorových vozidel*

| Rok | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------------|------|------|------|------|------|
| Počet dětí do 15-ti let | 241 | 204 | 291 | 279 | 226 |

Tabulka 4. Vývoj základních ukazatelů nehod

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Počet nehod | 74815 | 75522 | 75137 | 81404 | 84398 |
| Z toho usmrceno | 832 | 753 | 707 | 681 | 583 |
| Z toho těžce zraněno | 3536 | 2823 | 3092 | 2986 | 2782 |
| Z toho dětí těžce zraněno | 190 | 165 | 152 | 169 | 162 |
| Z toho dětí usmrceno | 14 | 17 | 12 | 15 | 8 |
| Z toho děti spolujezdcí | 8 | 10 | 7 | 8 | 2 |
| Z toho děti chodci | 5 | 6 | 4 | 6 | 3 |
| Z toho děti cyklisté | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 |
| Z toho děti řidič | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Zdroj – tabulka 2, tabulka 3, tabulka 4:

(Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2010;

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011;

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2012;

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2013;

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2014)

Současná koncepce dopravní výchovy se snaží tyto smutné hodnoty snižovat cílenými dopravně bezpečnostními akcemi, sankcemi obyvatelům, jež nedodržují pravidla bezpečnosti silničního provozu a prevencí. Prevence formou dopravní výchovy je rozdělena do čtyř oblastí: dopravní výchova v rodině, dopravní výchova ve školách, mimoškolní dopravní výchova a dopravní výchova v autoškolách.

Dopravní výchova v rodině je primárně nejdůležitějším základem pro bezpečný pohyb dítěte ve svém okolí. Rodiče ji často provádí, aniž by si to uvědomovali. Již od útlého věku

vozí své děti v autosedačkách, sami se poutají bezpečnostním pásem. Později učí děti rozhlížet se před vstupem do vozovky, učí je nosit cyklistickou ochrannou přilbu při jízdě na kole a koloběžce, usměrňují děti při hře v blízkosti cest. Povinnost používání autosedaček, ochranných přileb a povinné cyklistické výbavy je v současnosti zakotvena v zákoně č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Děti tyto situace vnímají jako normální a návyky získané v mládí si přenáší i do dospělosti. Bohužel existuje stále mnoho rodičů, které tyto pravidla považují za zbytečné a nerespektují je. Vždyť za jejich mládí také nejezdili v autosedačce, nepoužívali na kolo přilby, některé automobily ani bezpečnostní pásy na zadních sedačkách neměly. Neuvědomují si důsledky, které může tento přístup mít. Na tyto rodiče apeluje velmi realistická televizní kampaň Ministerstva dopravy „Nemyslíš, zaplatíš!“. Dopravní výchova probíhá v širším rozsahu za pomoci televize, rozhlasu, denního tisku, preventivních akcí pro děti a rodiče, případně brožurek vydávaných BESIPem a pohádkových knih pro děti s dopravní tematikou.

Dopravní výchova ve školách prodělala v roce 2013 zásadní změnu. V souladu s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 se stala součástí Rámcového vzdělávacího programu základního vzdělávání a tím také povinné školní docházky. Od školního roku 2013/2014 je již zapracována do jednotlivých školních vzdělávacích programů. Dopravní výchova je rozdělena do devíti vzdělávacích oblastí Rámcového vzdělávacího programu základního vzdělávání: jazyk a jazykové komunikace, matematika a její aplikace, informační a komunikační technologie, člověk a jeho svět, člověk a společnost, člověk a příroda, umění a kultura, člověk a zdraví, člověk a svět práce (MŠMT, 2007, s. 3-4). Dopravní výchova je tak součástí různých vyučovacích předmětů (např. český jazyk, anglický jazyk, občanská nauka, prvouka, vlastivěda, matematika, výtvarná výchova, chemie aj.). Stále ale není dopravní výchova ve školách zařazena jako samostatný předmět, jak je tomu například v Dánsku, Holandsku či Lucembursku (Límová, 2006, s. 7). Tuto situaci částečně kompenzuje mimoškolní dopravní výchova.

Mimoškolní dopravní výchova probíhá ve střediscích volného času a volnočasových organizací. Střediska a organizace nabízí různé kroužky, kurzy, jednodenní akce, příměstské a pobytové tábory s dopravní tematikou. Ve spolupráci s BESIPem, Městskou policií a autoškolami chystají soutěže pro děti a mládež. Smyslem středisek volného času je nabídnout dětem plnohodnotné trávení volného času. Dopravní výchova zde probíhá formou hry a zábavy. Hodiny na sebe koncepčně a tematicky navazují. Rozšiřují znalosti dětí a mládeže získané na základní škole.

Dopravní výchova v autoškolách probíhá ve formě kurzů určených žadatelům o řidičské oprávnění a profesní školení řidičů. Dále provádí kondiční jízdy u lidí, kteří již řidičské oprávnění mají, ale delší dobu nejezdili a za volantem se necítí bezpečně. Autoškoly také spolupracují se školami a dalšími organizacemi, které využívají trenažéry a vybavení autoškol pro dopravní výchovu.

Koncepce dopravní výchovy ve městě Přerov

Na základě konzultace se strážníky Městské policie Přerov Lenkou Škopovou a Pavlem Vojtáškem (vedeno v deníku konzultací dne 4. 2. 2015) uvádíme následující:

Magistrát města Přerova se dopravní výchovou dětí a mládeže primárně vůbec nezajímá. Tuto svou odpovědnost přesunul na působnost **Městské policie Přerov**. Myslíme si, že kdyby nebylo aktivity Městské policie a tlaku odborné veřejnosti, tak by tuto problematiku neřešil ve své podstatě dodnes.

V důsledku toho Městská policie v roce 2001 zřídila Oddělení prevence kriminality a na tuto činnost byli vyčleněni dva strážníci. Jejich činností mělo být cílené oslovování dětí a mládeže pomocí metodicky zpracovaných preventivních programů, které byly zaměřeny na prevenci sociálně patologických jevů, bezpečné chování a základy právního vědomí (Městská policie Přerov, 2003-2015).

V průběhu času se ale ukázalo, že tento program je pojat příliš široce a neplní svůj účel v požadovaném rozsahu. Toto zjištění bylo impulsem pro změnu, která nastala v roce 2004. Byla zřízena preventivní skupina. Do této skupiny byli povoláni odborníci i z jiných oblastí, s cílem vytvoření kvalitní spolupráce mezi nimi. Patří sem Městská policie, Policie ČR, Oddělení sociálně právní ochrany dětí MÚ Přerov a Pedagogicko-psychologická poradna Přerov (Městská policie Přerov, 2003-2015). V průběhu času se ale opět ukázalo, že to nebyla dobrá volba. Koordinace společné práce tolika institucí v terénu byla téměř nemožná a vykazovala značné nedostatky, což vedlo k rozpadu skupiny. Preventivní činnost zůstala opět na Městské policii. Tato rozpolcenost vedla ke zřízení školící místnosti v prostorách Magistrátu města Přerova na Bratrské ulici v Přerově. Zde už měla Městská policie zázemí pro realizaci svých preventivních programů, včetně dopravní výchovy. Po určité době v důsledku rozšiřování preventivních programů se tyto prostory staly

nedostačujícími. Preventivní skupina se přestěhovala do novějších a kvalitnějších prostor na ulici Kratochvílova v Přerově.

V současné době jsou na prevenci vyčleněni dva strážníci Městské policie – stráž. Lenka Škodová a stráž. Pavel Vojtášek, kteří se touto činností primárně zabývají. Jejich osvěta probíhá ve dvou úrovních. Prevence probíhá v terénu – účast na dopravních soutěžích, besedy ve školách, DDM. Dále také ve školicí místnosti, kde dochází děti a mládež z širokého okolí – Tovačov, Kojetín, Veselíčko a jiné. Výuku ve školicí místnosti shledávají strážníci přínosnější díky lepší technické vybavenosti než v terénu. Nabízí zde i zážitkovou činnost v podobě videoprojekce modelových situací vztahující se k dopravní výchově.

Náplň přednášek se od roku 2001 po současnost velice změnila. Dříve byl kladen větší důraz na prevenci kriminality a dopravní výchova zůstávala v pozadí. Dnes ale dopravní výchova tvoří 95% času přednášky. Posun byl zcela jednoznačný a to tím, že strážníci své přednášky každý rok upravují podle aktuálních požadavků veřejnosti. Dopravní výchova se tedy stala jednoznačně nejdůležitější a nejobsáhlejší náplní jejich přednášek.

Z hlediska tematického zaměření a věku dětí probíhají během roku následující preventivní programy:

Mateřské školy

V mateřských školách probíhají přednášky pouze na žádost pedagogických pracovníků. Jsou zde velice různorodé skupiny dětí, které reagují na přítomnost policisty různě. Některé děti jsou zvědavé, některé ale pláčou a bojí se uniformovaného policisty. Proto se na úrovni mateřských škol jedná pouze o seznámení se strážníky městské policie, strážníci rozdají dětem omalovánky, nálepky a povídají si s nimi.

Základní školy

I. stupeň

Bezpečné chování

V úvodu přednášek se žáci seznamují s funkcí městské policie v Přerově, její historií a přínosem pro každého obyvatele. Je jim objasňováno riziko spojené s kontaktem s cizími lidmi, dále se učí druhy nouzových telefonních čísel. V dopravní části se učí jak správně přecházet silnici, zejména na jakých místech.

Bezpečná jízda na kole

Zde se žáci učí poznávat značky, které jsou důležité pro každého cyklistu. Jaký je rozdíl mezi silnicí a cyklostezkou s ohledem na správné a bezpečné chování. Seznamují se i s povinnou výbavou jízdního kola a za jakého počasí ji musí používat.

II. stupeň

Situace na ulici

Žáci se učí správně vyhodnotit určité situace, aby si byli sami schopni rozhodnout jaký druh pomoci je adekvátní, tzn. kdy zavolat policii, záchranku, hasiče atd. Jsou jim objasňovány negativní dopady spojené s užíváním alkoholu mládeží, kouřením cigaret. Žáci jsou informováni, jak zacházet s nalezenou věcí a jaké jsou povinnosti majitelů domácích zvířat.

Co vědět v 15 letech

Žáci získávají základní povědomí o dopravních přestupcích a možných sankcích, vysvětluje se trestní odpovědnost na příbězích z praxe. Na závěr žáci vyplňují znalostní test, vztahující se k problematice chodců a cyklistů, který slouží jako zpětná vazba kvality výuky městské policie.

Senioři

Besedy jsou zaměřeny na bezpečnost, zejména doma, koho pustit domů, kde nechávat peníze, aby se nestali oběťmi trestných činů, předcházení rizikovým situacím v dopravě a ve společnosti atd.

Jednorázové programy

Každoročně probíhá v měsíci březnu program, který je tematicky zaměřen na kontrolu jízdnicích kol bez sankcí. Tuto činnost provádí všichni strážníci městské policie a tím dostává daleko větší rozměr a hloubku působení na veřejnost.

Městská policie tuto činnost provozuje zdarma. Obvyklá doba trvání těchto besed je 45 minut, pokud není stanoveno jinak.

2.3 Projekty podporující dopravní výchovu

V posledních letech proběhlo několik preventivních programů s tematikou bezpečnosti silničního provozu.

Kampaň **S motýlem na kapotě** probíhala v letech 1994 a 1995 za rozsáhlé podpory sdělovacích prostředků (Česká televize, Český rozhlas, Rádio Frekvence 1, Mladá fronta DNES, Lidové noviny, Časopis ABC aj.) ve spolupráci s BESIPem a se zapojením dopravní policie. Cílem kampaně bylo vytvořit nový postoj veřejnosti k bezpečnosti silničního provozu, působit proti agresivitě a nedostatku tolerance v dopravním dění, které v té době měly vzrůstající charakter. Kampaň měla působit především na rodiny, konkrétně na působení rodičů na děti, ale také dětí na rodiče jako řidiče motorových vozidel. Symbolem kampaně, jak již název napovídá, byly samolepky motýla, které byly distribuovány prostřednictvím České pojišťovny. Smyslem dopravně výchovné kampaně bylo, aby majitel samolepky jezdil co možná nejbezpečněji a tím dával příklad ostatním účastníkům silničního provozu. (Agentura Vegricht pro bezpečnost silničního provozu, 1994a, s. 26-27) a (Agentura Vegricht pro bezpečnost silničního provozu, 1994b, s. 26-27)

Další celostátní dopravně výchovnou akcí byla výtvarná soutěž **Děti pozor červená**. Tato soutěž proběhla za podpory BESIPu a Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. Cílem soutěže bylo formou nenásilné výtvarné tvorby dětí zjistit, co se jim na silnicích líbí a nelíbí. Mezi dílčí úkoly patřila osvěta v oblasti správného chování dětí v silničním provozu, příčiny a důsledky dopravních nehod, zamyšlení nad chybami chodců, cyklistů a řidičů pohybující se v silničním provozu. Soutěž byla rozčleněna do třech základních věkových kategorií. Jednalo se o děti předškolního věku, děti navštěvující 1. stupeň základních škol a děti navštěvující 2. stupeň základních škol. Vyhodnocování nejlepších

prací probíhalo na úrovních regionů, okresů a celorepublikových kol. Každý účastník obdržel odznak soutěže a ti nejlepší z daných kategorií i knižní odměnu. (Agentura Vegricht pro bezpečnost silničního provozu, 1995, s. 18)

Rozhlasový program základů chování a jednání v provozu - **Zlatá zebra**

Vysílání se skládalo z deseti motivačních lekcí, které byly určeny pro děti ve věku 6-10let. Probíhalo ve školách převážně o velkých přestávkách nebo před vyučováním, aby nenarušovaly průběh vyučování. Všichni žáci dostali pracovní sešity a v nich si podle vysílání řešili jednotlivé úkoly. Průběžnou správnost řešení kontroloval třídní učitel. V případě chybné odpovědi učitel společně s dětmi provedl rozbor problému a vysvětlil problémovou situaci na konkrétním příkladu, tím docházelo k dalšímu dopravně výchovnému působení. Na závěr byla beseda s dopravním odborníkem BESIPu nebo dopravním policistou na téma dodržování pravidel provozu. Tento projekt posléze získal ocenění UNICEF (MDS – BESIP, 2001, s. 24). Zlatá zebra byla mezi dětmi velmi oblíbená, o čemž svědčí její modernější vydání v roce 2007 na CD pod názvem Hurvínkova zlatá zebra.

Současnými projekty dopravní výchovy, které podporuje BESIP, jsou: **Oblékáme Hada Edu** a **Dopravní soutěž mladých cyklistů**. Projekt Oblékáme hada Edu funguje v osmnácti zemích Evropy. Projekt je zaměřen na děti základních škol, rodiče a učitele. Cílem je během dvou týdnů snížit automobilový provoz v oblasti škol. Projekt funguje na principu hry, kdy děti pro cestu do školy a zpět nepojedou automobilem s rodiči, ale využívají chůzi, jízdu na kole, veřejnou dopravu nebo spolujízdu. Během chůze a jízdy na kole děti lépe vnímají své okolí, naučí se lépe orientovat v silničním provozu, rozvíjí si dovednosti týkající se bezpečnosti silničního provozu. Škola zapojená do projektu dostane velký plakát hada, děti na něj lepí puntíky pokaždé, když pro cestu do školy využijí alternativu dopravy automobilem. Děti během hry dostávají drobné odměny ve formě nálepků, případně jiné, podle dohody s učitelem. Když děti dosáhnou hlavy hada, tak získají větší odměnu, například pojedou s vyučujícími na cyklovýlet. Součástí projektu je také doporučení na rozšíření hry o nové aktivity, např. hodiny dopravní výchovy, výuka policistů ve škole, výstava dětských kreseb na téma dopravní výchovy aj. (Oblékáme hada Edu, 2014)

Dopravní soutěž mladých cyklistů probíhá každoročně již od roku 2001. Soutěž je určena dětem věku od desíti do šestnácti let, probíhá od školských kol až po republikové. Cílem soutěže je zvýšit efektivitu dopravní výchovy ve školách, vychovávat děti ke správnému a

bezpečnému chování v silničním provozu a hlavně má směřovat k snižování dopravní nehodovosti. Dopravní soutěž mladých cyklistů zaštiťuje Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Radou vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu, Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci s Policejním prezidiem, Českým červeným křížem, Ústředním automotoklubem České republiky a Autoklubem České republiky. Příprava na soutěž probíhá právě ve střediscích volného času. (BESIP, 2012)

3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA VE STŘEDISCÍCH VOLNÉHO ČASU

Dopravní výchova v městě Přerově probíhá na několika úrovních, jak jsme zmínili již ve 2. kapitole. Díky RVP je zanesena do rozmanitých předmětů základního vzdělávání. Dopravní výchovu provádí také městská policie, která spolupracuje se základními a středními školami a zároveň organizuje své vlastní dopravně bezpečnostní akce pro různé věkové kategorie. Tyto dvě skupiny doplňují autoškoly, střediska volného času a další volnočasové organizace. Hlavním cílem dopravní výchovy volnočasových organizací je ochrana společnosti a prevence před rizikovým chováním, případně před sociálně patologickými jevy v dopravě.

Jestliže se máme v této kapitole zabývat volnočasovými aktivitami dětí a mládeže, tak si musíme nejprve objasnit pojem volný čas. Všeobecně by se dalo říci, že volný čas je čas oddělený od povinností ať už to školních nebo v pozdějším věku pracovních. Ve volném čase bychom se měli věnovat činnostem, které na nás působí veskrze pozitivně. V této souvislosti se ale určitě nabízí myšlenka, co si vlastně každý člověk pod tímto pojmem konkrétně představuje. Určitě to bude evokovat něco jiného například u šestnáctiletého učeň, šedesátileté učitelky, třicetiletého podnikatele nebo padesátiletého dělníka. Z toho lze tedy usoudit, že těchto aktivit může být nepřehledné množství nejrůznějšího druhu.

„Za volný čas považujeme jako opak doby nutné práce a povinností a doby nutné k reprodukci sil. Ve volném čase si své činnosti můžeme svobodně vybrat, děláme je dobrovolně a rádi, přinášejí nám pocit uspokojení a uvolnění. Pod pojem volný čas se běžně zahrnují odpočinek, rekreace, zábava, zájmové činnosti, zájmové vzdělávání, dobrovolná společensky prospěšná činnost, časové ztráty s těmito činnostmi spojené.“
(Pávková, 2002, s. 13)

Zde se nabízí i další možná myšlenka a to sice ta, že ne pro všechny znamená slovo práce nebo povinnost něco nepříjemného. Mnoho z nás ve svých povinnostech nebo práci nacházejí zábavu, vzdělání odpočinek nebo společensky prospěšnou činnost. Tito lidé patří určitě mezi ty šťastnější a spokojenější a u nich je to rozlišení volného času jako pozitiva a práce jako negativa o mnoho složitější až nemožné.

Pávková (2002, s. 15-18) současně popisuje různé pohledy na volný čas. Zde je důležité si zejména uvědomit, jak a z jakých úhlů pohledu lze pohlížet na volný čas.

„Z hlediska sociologického a sociálně psychologického je zapotřebí sledovat, jak činnosti ve volném přispívají k utváření mezilidských vztahů, zda pomáhají tyto vztahy kultivovat.“ (Pávková, 2002, s. 15)

Velmi zajímavé je politické a ekonomické hledisko. Je potřeba si uvědomit, že v moderních tržních ekonomikách je průmysl volného času většinou velmi dobře prosperujícím odvětvím. Ve vyspělých státech zaměstnává toto odvětví průmyslu více jak čtvrtinu pracující populace. Dále je také z tohoto hlediska důležité, že každá výuka a výchova něco stojí a z hlediska investora požadujete, aby se vám tyto náklady vrátily. Současně musíme uvažovat nad úlohou státu v politice volného času. (Pávková, 2002, s. 15-16)

Z hlediska zdravotně hygienického je velký důraz kladen především na to, aby si každý jedinec byl schopen co nejlépe sestavit svůj denní režim, a tím samozřejmě i trávení volného času. Při respektování výkonnosti každého jedince je možné docílit zdravého tělesného i duševního vývoje člověka. (Pávková, 2002, s. 17)

Posledním hlediskem je pedagogicko-psychologické hledisko. Zde se berou v úvahu různé vlastnosti jedince. Mezi ně patří například věkové a individuální zvláštnosti. Smyslem pedagogického ovlivňování volného času by měla být podpora aktivního a plnohodnotného trávení volného času, zároveň by mělo poskytovat dostatek prostoru pro seberealizaci, spontaneitu a sociální kontakty dětí při pocitu bezpečí a jistoty. (Pávková, 2002, s. 17)

3.1 Dopravní výchova jako prevence rizikového chování v dopravě

Dopravní výchova dětí, mládeže ale i dospělých je významná pro prevenci rizikového chování v dopravě. Mluvíme zde o primární, sekundární a terciální prevenci (viz. kapitola 1.3 -K základním pojmům). Obecně se dá říci, že s primární a sekundární prevencí se setkáváme převážně na základních a středních školách či ve střediscích volného času a dalších zájmových organizacích, ale s terciální prevencí se zde nesetkáme. Terciální prevence probíhá převážně v autoškolách u držitelů řidičských oprávnění, kde po zadržení řidičského průkazu je nutné absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti, včetně psychotestů.

Prevence rizikového chování v dopravě má úzkou spojitost se znalostmi zákonů a vyhlášek souvisejících s dopravní problematikou. Dopravní výchova má za úkol hravou formou

seznámit děti a mladistvé se základy pravidel silničního provozu a obecného společensky žádoucího chování. Jedinec znalý dopravní výchovy, bude jednat v praktickém životě odpovědněji, než člověk, který tuto znalost nemá. Znalost problematiky a orientace ve vyhlášce s sebou nese uvědomění si rizik a důsledků v případě jejich porušení. Aby bylo možné předejít společensky nežádoucímu chování zejména u mladých lidí, je důležité zajistit dostatek informací. Domníváme se, že dopravní výchova u dětí a mládeže může vést následně ke snížení agresivity na dopravních komunikacích v silničním provozu a tím i v běžném životě.

„Rizikové chování v dopravě je chování v rozporu s oficiálními a neoficiálními pravidly, agresivní chování a neočekávané (nebo nezvyklé) chování. Toto chování může být způsobeno užitím návykových a psychotropních látek, neznalostí dopravních předpisů a osobnostními faktory.“ (MŠMT, 2013, s. 1-2)

Výchovným působením můžeme předejít různým rizikům, mezi něž patří například dopravní nehoda, která je prvotním spouštěčem k dalším negativním okolnostem z ní vyplývajících. Může dojít k újmě na zdraví, k lehkému, k těžkému zranění případně může vést i ke smrti. Nelze opomenout i psychickou újmu, která může zapříčinit krátkodobé i celoživotní trauma. Neméně důležitým bodem je i ekonomický dopad dopravní nehody. Tento má dvě úrovně. První je přímý materiální dopad na účastníky dopravní nehody. Druhý je důsledek dopravního kolapsu a s tím spojených dopravních komplikací např. objížďka, zpoždění vlaku, uzávěra silnice, apod. V neposlední řadě se zabývá i dopadem a vlivem na ekologii a životní prostředí. Každé vozidlo je vlastně přenašečem jedovatých látek a škodlivin, které jsou v případě nehody potenciální hrozbou a ekologickým rizikem. (MŠMT, 2013, s. 2)

Základní informace děti získají již v mateřské škole, podrobněji se s dopravní výchovou seznamují na základní a střední škole. Teprve v roce 2013 byla dopravní výchova zavedena v rámci RVP na základní školy a je tak součástí různých vyučovacích předmětů, současně je na školách ale nedostatek odborně vzdělaných lektorů. Z čehož vyplývá, že rovněž ve střediscích volného času je nedostatek kvalifikovaných pracovníků. Byť, metodických příruček máme z BESIPu mnoho, chybí výukové materiály, učebnice vydané MŠMT. I když je dopravní výchova zanesena v RVP, není kladen důraz na kvalifikaci učitelů v oblasti dopravní výchovy. Tímto se nabízí z hlediska prevence otázka, zda bude zaručena účinnost a správnost pedagogické činnosti. Domníváme se, že dopravní výchova na základě shora uvedeného má přímý vliv na snížení agresivity a negativních jevů u dětí a

mládeže. V současné chvíli však nelze učinit relevantní závěr, zda RVP splní ve své aktuální podobě očekávané výstupy v oblasti dopravní výchovy a prevence.

Objevují se proto myšlenky na zařazení dopravní výchovy do výuky jako samostatného předmětu. Ze stále se zvyšující statistiky dopravní nehodovosti je zřejmé, že je dopravní výchova velmi potřebná. Tuto situaci se snaží kompenzovat střediska volného času a další organizace cílenými preventivními krátkodobými či dlouhodobými programy. Tyto aktivity jsou většinou realizovány v prostředí, které je pro tyto účely speciálně upraveno. Při realizaci preventivních programů organizace spolupracují s odborníky z praxe.

Prevence může být prováděna plošně, kdy působí na všechny účastníky silničního provozu bez ohledu na jejich role, anebo je zaměřena na konkrétní skupiny osob. Pak záleží nejen na jejich věku, ale také na tom, jakou úlohu v dopravě mají. Rozlišujeme motorizované a nemotorizované účastníky dopravy. Motorizovaní účastníci jsou řidiči motorových vozidel (např. motocyklů, automobilů, autobusů, nákladních vozidel aj.). Nemotorizovaní účastníci jsou chodci, cyklisté, cestující hromadnou dopravou a spolujezdci v motorizovaném vozidle. (MŠMT, 2013, s. 1)

Prevence je prováděna prvotně zjevně. Cíl a smysl této prevence je znám. Tento způsob je označován jako specifická prevence a může být prováděna buď s větší skupinou lidí, pak mluvíme o všeobecné specifické prevenci, anebo pracuje s konkrétním jedincem, pak mluvíme o selektivní specifické prevenci. Specifická prevence může mít podobu dopravní besedy, kterou vede vyškolený sociální pedagog. Přednášky s dopravní tematikou nepovažujeme za příliš vhodné preventivní programy, jelikož děti a mladiství se aktivně neúčastní řešení rizikových situací a jsou pouze pasivními posluchači. Vhodnější je zapojení dětí do řešení problémových situací pomocí multimediálních pomůcek či praktický výcvik na dopravním hřišti. Jako konkrétní příklad uvedeme hru s kartičkami. Smyslem sociálního pedagoga je naučit děti nenásilnou formou dopravní značky. Děti jsou s významem jednotlivých značek nejprve seznámení. Následně jsou dětem rozdány kartičky. Děti si tyto kartičky prohlédnou a přiřadí k sobě kartu se značkou a kartu s významem značky (např. obrázek křižovatky či dopravní situace). Kartičky pak můžeme rozdat mezi skupinku dětí, jejichž úkolem je najít kamaráda s odpovídající kartičkou. Tuto hru můžeme postupně ozvláštnit různými úkoly, kdy děti musí nejprve jednotlivé značky nalézt či rozluštit jednoduchý úkol, aby zjistili, kde se karty nachází. V případě dopravního tábora to pak lze řešit výukou prožitkem. Specifická prevence pak může přecházet v nespecifickou. Nespecifická prevence má pro společnost také zásadní význam. Například

při návštěvě dopravního kroužku nejde vždy o výuku jako takovou. Jde spíše o spontánní hru, kdy si děti hrají na dopravní prostředky, závodí, předjíždí se, ale nesmí do sebe nabourat, musí se respektovat, dávat přednost či pouštět chodce na smyšleném přechodu. (MŠMT, 2013, s. 4-5)

Smyslem prevence formou dopravní výchovy je ochránit společnost před dopady rizikového chování a zmírnit následky tohoto chování na jedince. Prevence může mít rozmanitou podobu a může probíhat na různých úrovních. Jejím cílem je naučit obyvatele vzájemnému respektu s potřebnou znalostí pravidel silničního provozu.

3.2 Dopravní výchova a střediska volného času

Z výše uvedené kapitoly je tedy zřejmé, že dopravní výchova jako volnočasová aktivita a prevence rizikového chování v dopravě spolu velmi úzce souvisí. Dopravní výchova může všechny své žáky obohatit v oblasti vzdělávání. Dále má velký přínos ze zdravotního hlediska, kdy může sloužit jako prevence úrazů spojených s provozem na pozemních komunikacích. Určitě může napomoci k utváření lepších mezilidských vztahů na silnici. V neposlední řadě může také posloužit na trhu práce jako pracovní uplatnění pro sociální pedagogy. Propojením všech těchto uvedených aspektů se nám dopravní výchova opět nabízí jako velmi kvalitní využití volného času dětí a mládeže.

V naší republice začali střediska volného času organizovaně vznikat v padesátých letech minulého století. Z historie víme, že u nás byl první dům dětí a mládeže ustanoven právě v tomto období v Brně-Lužánkách. Koncepčně se dosti lišily od těch západoevropských. Naše republika byla v tomto období součástí východního bloku, kde měla tato činnost organizovanou formu. Z dalšího období si určitě pamatujeme tyto střediska pod názvem „Dům pionýrů a mládeže.“ V této době byla snaha Komunistické strany Československa, aby tato organizace sdružovala všechny děti a tím vlastně řídila i volný čas všech dětí a mládeže. Zcela odlišný model v té době používala západní Evropa, která tuto činnost pojala jako spontánní a neorganizovanou. S novým politickým uspořádáním, které přišlo po roce 1989, můžeme konstatovat, že se náš model začíná přibližovat tomu západoevropskému. (Pávková, 2002, s. 122)

V současné době střediska pro volný čas dětí a mládeže zahrnují domy dětí a mládeže a stanice zájmových činností. Jejich úkolem je nabídnout svým klientům zajímavé a smysluplné využití volného času pomocí zajímavých aktivit. Naším průzkumem bylo

zjištěno, že tyto činnosti mohou být pravidelné, spontánní, zájmové nebo prázdninové. Z hlediska naší bakalářské práce bude mít největší význam prázdninová činnost, tzn. v době dlouhodobého volna, například o letních nebo jarních prázdninách. V současné době se nachází v Přerově pouze jediné středisko volného času a to Středisko volného času Atlas a Bios Přerov. Dalšími organizacemi, které se zabývají trávením volného času dětí a mládeže v Přerově jsou Klub Dlažka a Kappa-Help.

Na základě konzultací s Andreou Kolkovou (roz. Němčákovou), (vedeno v deníku konzultací ve dnech 19. 9. 2014 a 20. 2. 2015), uvádíme následující:

Středisko volného času ATLAS a BIOS, Přerov

Datum vzniku **ATLASu** se traduje od roku 1974. Původní název organizace byl Městský dům pionýrů a mládeže. Tento název si organizace držela až do roku 1989. Vlivem politických událostí se organizace změnila na Městský dům dětí a mládeže. Další významná změna nastala v roce 1993, kdy se organizace změnila na Dům dětí a mládeže Atlas. (Středisko volného času Atlas a Bios Přerov, 2014)

Bios vznikl původně v roce 1985 jako Okresní stanice mladých přírodovědců v Přerově. Tato stanice měla již od počátku přírodovědné zaměření. Svůj název BIOS neboli Biologická stanice ale získala organizace až v roce 1992. V roce 2005 se BIOS přejmenovala na Stanice zájmových činností BIOS, Přerov. (Středisko volného času Atlas a Bios Přerov, 2014)

V roce 2008 se obě organizace sloučily v jednu. Organizace dostala název **Středisko volného času ATLAS a BIOS, Přerov**. Zřizovatelem je Olomoucký kraj, příspěvková organizace Olomouckého kraje, IČO: 47184469, která je financována prostřednictvím Olomouckého kraje z MŠMT. V současné době je to největší středisko volného času na území města Přerova. Působí se zde 13 zaměstnanců na hlavní pracovní poměr a 90 zaměstnanců, kteří mají sjednanou dohodu o provedení práce. Hlavním sídlo střediska volného času je v Přerově, na ulici Žižkova 12. Prostory pro ekologickou výchovu jsou v Přerově na ulici Bezručova 12 a pro taneční výchovu sály v Přerově na ulici Bří. Hovůrkových 10. (Středisko volného času Atlas a Bios Přerov, 2014)

Hlavní činnost je zaměřena na cílovou skupinu děti a mládež v těchto oblastech: kultura, taneční škola, tělovýchova, jazyková škola, speciální pedagogika, ekologická výchova, dopravní výchova, chovatelství.

V rámci **doplňkové činnosti** se středisko věnuje práci s dospělými, pěstounskými rodinami a pořádáním olympiád například v chemii, dějepisu matematice nebo českém jazyku. Důležitou oblastí je taky práce s osobami se sociálním znevýhodněním nebo se zdravotním postižením.

Středisko volného času ATLAS a BIOS dále nabízí celou řadu **nepravidelných akcí**. V roce 2015 nabízí přibližně 10 pobytových táborů, 15 příměstských táborů, ozdravné pobyty po osobní domluvě dle počtu zájemců. Nepravidelné akce dělí do tří základních skupin:

- V I. skupině jsou zařazeny akce v délce trvání 1-7 dnů. Jedná se o soutěže, olympiády a tematicky zaměřené programy (keramika, cyklistika, sportovní turnaje, aikido).
- Ve II. skupině jsou zařazeny akce v délce trvání 7-21 dnů. Jedná se o příměstské a pobytové tábory.
- Ve III. skupině jsou zařazeny akce v délce trvání nad 21 dnů. Sem řadíme ozdravné pobyty pro rodiny s dětmi se sociálním znevýhodněním a zdravotním postižením.

Pro naši bakalářskou práci je nejdůležitější činnost organizace v oblasti **dopravní výchovy**. V roce 1995 přišla s myšlenkou dopravní výchovy tehdejší ředitelka Věra Lakomá a v roce 1996 ji zrealizovali. V počátcích se jednalo pouze o jednorázovou činnost probíhající přibližně dvakrát ročně pro žáky 8. a 9. tříd základních škol. Od počátku tohoto projektu velice úzce spolupracují s BESIPem, který jim zdarma poskytuje materiální podporu jako například učebnice, brožury, reflexní vesty. V této době zde vzniklo dopravní hřiště, které jako jediné v Přerově poskytuje žákům možnost zážitkové aktivity. Dopravní hřiště má rozlohu 4000m², jsou zde dopravní značky včetně dopravní signalizace a vodorovného značení. Žáci se aktivně účastní výuky jako chodci, cyklisté nebo jezdci na koloběžkách. Zásadní nedostatek spatřujeme ale v nepřítomnosti simulovaných motorových vozidel. K zásadnímu zlomu došlo v roce 2003, kdy se dopravní výchova dostala pod vedení Jana Gregovského, který má největší podíl na současné koncepci dopravní výchovy v Přerově. Jeho několika letou a usilovnou prací je kvalita dopravní

výchovy na vysoké úrovni. Jako příklad můžeme uvést vytvoření samostatné učebny a nákup přibližně 15 osobních počítačů pro řešení modelových situací v silničním provozu. V současné době je pan Jan Gregovský garantem této výchovy a je uskutečňována prostřednictvím Andrei Kolkové, která nám velice ochotně poskytla několik rozhovorů jako podklad pro naši bakalářskou práci.

Dopravní výchova je v tomto středisku volného času určena pro žáky 1. až 6. tříd. Je rozdělena do dvou základních částí a to zimní a letní ve formu výukových programů. Náplní zimní části je například zdravověda, videoprojekce, výuka dopravních testů na PC, besedy o silničním provozu. Náplní letní části je například praktická výchova na dopravním hřišti a ověřování získaných znalostí. Středisko volného času Atlas pořádá každoročně okrsková kola soutěže mladých cyklistů a jednou za dva roky oblastní kolo této soutěže.

Na základě konzultací s Vlastimilem Zlámalem, (vedeno v deníku konzultací dne 11. 2. 2015), uvádíme následující:

DUHA klub Dlažka

Klub Dlažka byl založen v roce 1990 dva měsíce po revoluci. Zakládajícími členy byli pánové Jaroslav Biolek, Pavel Mollin, Tom Komínek, Petr Kouba, Richard Kreml, Petr Vařák a Vlastimil Zlámal (Přerovské listy, 2014, s. 10). Pan Vlastimil Zlámal nám ochotně a velice rád poskytl rozhovor o vzniku, historii, činnosti klubu až po současnost, což je naším východiskem pro zmapování činnosti tohoto klubu.

Klub Dlažka byl od svého zrodu občanským sdružením s vlastní právní subjektivitou, IČO: 67338810. registrovaného u civilně správního úseku Ministerstva vnitra České republiky. V roce 2014 na základě změny a rekonstrukce nového Občanského zákoníku bylo občanské sdružení přetransformováno v pobočný spolek. Rozhodování o základním směru vývoje činností a akcí probíhá formou členských schůzí, nejvyšším orgánem je valná hromada, která volí každoročně pět členů rady klubu. Úkolem rady klubu je právě tvorba předpokládaného plánu akcí, včetně realizace finanční, personální a materiální podpory, spolupráce s ostatními podobnými organizacemi a vytváření vlastní činnosti.

Dále Klub Dlažka úzce spolupracuje a je členem sdružení Duha. Tato organizace je zaměřena na činnosti s dětmi a mládeží, pobyty v přírodě a recesi. Členství v této organizaci má velký význam v oblasti zjednodušené možnosti získávání finančních dotací pro činnost klubu, včetně právního poradenství, legislativy a zastřešení. V současné době se financování realizuje ze státních projektů MŠMT, Magistrátu města Přerova, soukromých dárců a příspěvků členů. Klub Dlažka si vývojem času vybudoval statut mezinárodního zájmového klubu.

Je až neuvěřitelné, že za posledních 25 let prošlo klubem až na 50 000 tisíc zúčastněných a to jak z řad dětí, mládeže a dospělých. Hlavním záměrem založení klubu bylo vytvoření ideálního zázemí pro uskutečňování volnočasových aktivit s největším důrazem na pohybové aktivity pro děti a mládež. K zásadnímu zlomu v činnosti došlo po roce 2000, kdy začali odrůstat první členové a dospěli do rodičovských rolí, ale chtěli nadále v práci a aktivitách pokračovat. V důsledku toho začalo vznikat mnoho nejrůznějších akcí právě pro rodiče s dětmi a tím došlo k rozšíření činnosti.

V roce 2015 klub Dlažka nabízí zájmové kroužky v rámci hlavní činnosti se zaměřením na volejbal, florbal, cvičení na hudbu, softball, ringo. Dále pořádá zhruba 150 víkendových akcí a 70 pobytových táborů (v rozmezí 7 až 21 dní). Tuto činnost zajišťují dva zaměstnanci na hlavní pracovní poměr a přibližně 150 pracovníků, kteří mají sjednanou dohodu o provedení práce.

Za vedlejší činnost lze považovat setkávání se členů v klubovnách a hraní deskových her, hraní na hudební nástroje a zpěv. Základnou pro tuto činnost je klubovna v Přerově na adrese Palackého ulici číslo 1, dále k tomuto slouží dalších jedenáct základen jako například základna Rajnochovice, Spálovský mlýn, Domašov nad Bystřicí, Olšanka a další. Mezi vedlejší činnosti lze také zařadit vydávání klubového časopisu Dlaždič, který vychází od roku 1992, v intervalu jedenkrát měsíčně. V počátcích měl klub přibližně 30 stálých dobrovolníků, ale postupem času a pracovním vyčerpáním jich je dnes 5-7, kteří se podílí na údržbě klubových zařízení.

Co se týče dopravní výchovy, tak zde tato činnost nikdy neprobíhala, ale zájem ze strany vedení je. Byla vyslovena úvaha o pořádání letních táborů pro děti se zaměřením na dopravní výchovu, ale klub nedisponuje kvalifikovanými vedoucími v oblasti dopravní výchovy.

Na základě konzultací s Ivanou Smětalovou, (vedeno v deníku konzultací dne 25. 2. 2015) uvádíme následující:

Občanské sdružení Kappa – Help

Kontaktní a krizové centrum Kappa bylo založeno roku 1996. Sídlo sdružení je v Přerově na Kojetínské ulici číslo 11. V době vzniku bylo určeno pro osoby ohrožené užíváním drog a návykových látek. Za zakladatele jsou považováni páni Dr. Pavel Bém a Dr. Juraj Rektor. Zprvu mělo centrum charakter zdravotnického zařízení. V roce 1997 byl zahájen projekt práce terénních pracovníků. V témže roce byl zahájen provoz telefonické Linky důvěry a pobočky v Hranicích na ulici Čechova číslo 11. Kontaktní a krizové centrum Kappa se roku 2000 přetransformovalo vznikem občanského sdružení Kappa – Help do dnešní podoby. V roce 2002 byla zahájena činnost romského poradce a v roce 2004 ukončena Linka důvěry. Za zlomový lze dle paní ředitelky Mgr. Ivany Smětákové považovat rok 2007, kdy dochází k rozvoji programů primární prevence na školách a získání certifikace MŠMT. Od roku 2008 začíná fungovat Nízkoprahový klub METRO v bývalém podchodu na třídě 17. Listopadu v Přerově. Klub si ihned získal velkou podporu široké veřejnosti, což se projevovalo vysokou návštěvností klubu. O rok později byla zahájena činnost pobočky v Kojetíně na ulici 6. května 1371. Příchodem legislativních změn se občanské sdružení od 1.1.2014 změnilo v zapsaný spolek. V současné době má v Přerově centrum dvě kontaktní místa. První je na výše zmiňované Kojetínské ulici a druhé je na ulici Boženy Němcové číslo 16.

Za **hlavní činnost** lze považovat poskytování primární prevence na školách. Tato služba je poskytována formou docházení terénních pracovníků do konkrétních škol. Prevence je poskytována na základě specifických požadavků pedagogů jednotlivých škol. Mezi základní programy patří například drogy, hrozby extremismu, peníze a já, **doprava – zvládání rizik**, prevence CAN, nebojte se pomoci, dobré vtahy – cesta k přátelství, bezpečí v moderním světě techniky, žijí tady s námi a další. Centrum tuto činnost vykonává na základě akreditace MŠMT č.j. 44/14/1/CE.

Za **vedlejší činnost** lze považovat vzdělávání nových sociálních pracovníků v oblasti prevence sociálně patologických jevů a rizikového chování. Jedná se o dvouleté studium v rozsahu 250 hodin rozdělené do čtyř semestrů, zakončené písemnou prací a obhajobou před komisí. Tato činnost je vedena pod akreditací MŠMT č.j. 33563/2013-1-745. Dále

potom provoz nízkoprahového zařízení, které je určeno pro klienty ve věku 11-26 let. Jedná se především o klienty ze sociálně slabých rodin nebo jinak sociálně vyloučené.

Programy primární prevence jsou financovány na základě přímých plateb od škol, v kterých se výuka uskutečňuje. Dále potom z MŠMT a soukromých dárců. Dříve se na provozu podílel i Magistrát města Přerova, ale v posledních letech tyto dotace zcela pozastavil.

V současné době v kontaktním centru Kappa – Help pracuje 10 pracovníků v hlavním zaměstnaneckém poměru, 10 na dohodu o provedení práce, 30 externích lektorů na výuku studia a tři dobrovolníci. V oblasti primární prevence se jejich působení dotýká 1000 až 3000 žáků a studentů. V rámci volnočasových aktivit realizují přibližně 10 odpoledních kroužků zaměřených na tanec, vaření, doučování školního učiva, box, výtvarné činnosti a další. Pobytový tábor se uskutečňuje jeden v intervalu dvou let. Ten není nijak tematicky zaměřen. Jeho náplní je spíše činnost ve smyslu naučit se cestovat vlakem, autobusem, být schopen si zakoupit jízdenku, podívat se poprvé v životě za hranice města Přerova.

Pro naši bakalářskou práci má určitě největší význam program **doprava – zvládnání rizik**. Při našem rozhovoru vyjádřila paní ředitelka Mgr. Ivana Smětáková svůj názor z praxe, a to v tom smyslu, že dopravní výchova a s tím spojená zdravotní prevence je v posledních letech na největším vzestupu. V předchozích letech patřily mezi nejčastěji objednávané programy na téma drogy a závislosti. Nástupem nového RVP ve školním roce 2013/2014 a zanesením dopravní výchovy do škol, zjistili ředitelé, že jim chybí kvalifikovaní pedagogové na tuto výchovu. Obsahem programu jsou tři hodiny dopravní výchovy a jedna hodina první pomoci. Na tento program dochází do škol vždy dva terénní pracovníci vybavení potřebnou materiální podporou, jako například projektor, učební materiály, testy a další.

Výuka je rozdělena do následujících kategorií podle věku žáků:

- skupina – 1. a 2. třída ZŠ
- skupina – 3., 4. a 5. třída ZŠ
- skupina – 6. a 7. třída ZŠ
- skupina – 8. a 9. třída ZŠ
- skupina – 1. a 2. ročník SŠ
- skupina – 3. a 4. ročník SŠ

3.3 Dopravní výchova jako volnočasová aktivita dětí a mládeže

Dopravní výchova jako volnočasová aktivita může mít několik podob. Podle způsobu organizace, ale i délky trvání, rozlišujeme jednodenní preventivně výchovné akce, pravidelně se opakující kroužky dopravní výchovy nebo nárazové, ale i vícedenní tábory dopravní výchovy.

Tábor dopravní výchovy

Letní tábor považujeme sice pouze za sezónní volnočasovou aktivitu, ale s mnoha výhodami. Dětem a mládeži zde můžeme nabídnout širokou programovou nabídku včetně tematického zaměření. Časovou dotaci letního tábora můžeme přizpůsobit právě tomuto programu. Nejčastěji se pohybuje mezi 7 až 21 dny. Za další velice důležitou výhodu považujeme spojení volného času dětí s aktivním pobytem v přírodě, což je dáno regionálními lokalitami, kde jsou právě tyto tábory umístěny. Tábory vznikaly během posledních padesáti let a byly nejčastěji situovány do lesů, blízkosti přehrad nebo rekreačních oblastí.

V současnosti rozlišujeme tábory pobytové a příměstské, které jsou velmi oblíbené. Tyto tábory jsou určitou kombinací mezi odloučením dětí od rodičů a pobytem v přírodě. Příměstské tábory jsou pro rodiče určitou alternativou ke klasickým táborům. Umožňují dítěti zažít něco zajímavého, plnohodnotně využije svůj volný čas, avšak dítě v táboře nezůstává na noc. Od tohoto se také odvíjí nižší cena tábora (i o polovinu).

Dětský dopravní tábor je tábor se zaměřením na prevenci rizikového chování dětí v dopravě. Obdobně jako ostatní tábory může být řešen buď jako pobytový anebo příměstský. Zaměření tábora lze upravit podle zájmu rodičů. Rozlišujeme dopravné tábor s praktickým, prakticko-teoretickým a teoretickým zaměřením. Koncept dopravního tábora volíme podle zájmu dětí a jejich věkové skupiny. Teoretické zaměření pravděpodobně nebude vhodné pro malé děti, naopak pro mladistvé může být zajímavou formou trávení volného času. Teoreticky zaměřený dopravní tábor může pomoci dospívající kvalitně připravit na roli řidiče motorového vozidla.

Vymezení právní úpravy jakýchkoliv táborů je poměrně složité. V dnešní době slovo tábor nahrazuje spíše zotavovací akce pro děti a mládež nebo sportovní soustředění. Dle ministerstva školství mládeže a tělovýchovy: V současné době neexistuje žádný platný

právní předpis, který by uceleně upravoval podmínky pro pořádání letních a zimních táborů a různých dalších pobytových akcí určených dětem a nezletilé mládeži (Často kladené dotazy, 2013). Není tím ale myšleno, že tuto problematiku nikdo neřešil. Existuje celá řada nařízení vlády, vyhlášek nebo zákonů (Např. zákon 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví). Úkolem těchto dokumentů není poskytovat rady pro uskutečnění tábora (zotavovací akce), ale pouze legislativní podmínky. Organizace takovéto akce je dle našeho názoru dosti složitou prací. Jako nejdůležitější podmínky považujeme celkový počet dětí v závislosti na individuálních možnostech rekreačního prostoru, kde chceme letní tábor uskutečnit.

Letní tábor musí mít vždy jasného **provozovatele**. Tím může být fyzická osoba, právnická osoba, instituce nebo občanské sdružení. Provozovatel bude reprezentovat tábor při komunikaci s veškerými úřady a dalším úkolem je zvolení hlavního vedoucího. Hlavní vedoucí je velice důležitá funkce, která skýtá velké pravomoci, ale stejně tak i velkou odpovědnost. Provozovatel musí obsadit další funkce, po domluvě s hlavním vedoucím, jako hospodář, zdravotník a kuchař.

Mezi úkoly **hlavního vedoucího** patří například: výběr oddílových vedoucích, nájemní smlouvy, pracovní smlouvy, táborový řád, komunikace s rodiči, režim dne, rámcový plán tábora, personální zabezpečení, přihlášky dětí apod. Mezi úkoly **hospodáře** patří například: rozpočet tábora, peněžní deník, inventář, pojistky, jídelníček, kniha jízd, nájemní smlouvy, nákup proviantu. Mezi úkoly **zdravotníka** patří například: Zdravotní listy, vyjádření hygienika, potvrzení o bezinfekčnosti, kopie karet pojištěnce zdravotní pojišťovny, komunikace s rodiči o zdravotním stavu dítěte, vybavení táborové lékárničky. (Dorostová unie, 2004, s. 9)

Organizace letního tábora musí začít s dostatečným předstihem, abychom se vyvarovali komplikacím. Hlavní vedoucí musí spolu s provozovatelem začít v **lednu** nebo **únoru**. V této fázi je potřeba ujasnit si kdy a kde letní tábor bude uskutečněn. Je potřeba určit typ a zaměření letního tábora a počet dětí, včetně cenové kalkulace. V měsíci **březnu** a **dubnu** je nutné zajistit nájemní smlouvu. V tomto období je nutné již začít shromažďovat přihlášky dětí a začít tvořit oddíly dle věku nebo zaměření. Po zimním období je nutné zjistit stav přístupové cesty, stav terénu hřišť. V měsíci **květnu** je potřeba ohlásit akci na krajskou hygienickou stanici a domluvit si s nejbližší lékařskou službou dozor nad touto akcí. **Červen** je ve své podstatě posledním měsícem před odjezdem, kdy musíme zajistit odborná školení oddílových vedoucích, včetně dodání jejich zdravotní způsobilosti k práci

s dětmi. V **den odjezdu** je doporučováno, aby si zdravotník promluvil s každým z rodičů dětí o možných zdravotních komplikacích a alergických omezeních dítěte. V průběhu posledních dnů či měsíců by mohly určitě nastat nové skutečnosti, které nejsou uvedeny ve zdravotním posudku vydaným praktickým lékařem. (Dorostová unie, 2004, s. 6-8)

Realizace dětského tábora má řadu úskalí, ale výsledná spokojenost dětí za to stojí!

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 VÝZKUMNÝ PROBLÉM

Bakalářská práce se ve své empirické části zabývá současným stavem výuky dopravní výchovy jako volnočasové aktivity dětí a mládeže v Přerově. Potřeba zabývat se tímto problémem souvisí s vysokou nehodovostí na našich cestách. Bakalářská práce je zaměřena na dopravní výchovu jako volnočasovou aktivitu, která je alternativou k výuce dopravní výchovy na základních a středních školách a možnosti jejího rozšíření pomocí dětského dopravního tábora. Práce hledá další možnosti jak preventivně působit na děti a mládež a tím přispět ke snížení nehodovosti na cestách, zároveň tak nabízí kvalitní využití volného času. Výzkum se zabývá názory dětí a rodičů na současný stav výuky dopravní výchovy a zájmem o její rozšíření.

Bakalářská práce navrhuje realizaci dopravního tábora pro děti a mládež a zkoumá zájem dětí a jejich rodičů o tuto preventivní aktivitu. V první fázi je výzkumné šetření zaměřeno na děti a mládež. Je to dáno tím, že právě jejich názor je velice důležitý z praktického hlediska. Ve druhé fázi je výzkumné šetření zaměřeno na rodiče dětí a mládeže, bydlících v Přerově.

4.1 Cíl výzkumu

V souladu s výzkumným problémem byly stanoveny tyto cíle bakalářské práce.

Hlavním cílem výzkumného šetření je zjistit míru spokojenosti s výukou dopravní výchovy dětí a mládeže v Přerově a případný zájem o její rozšíření.

Dílčí cíle výzkumu jsou:

- Zjistit, jaké znalosti mají rodiče o možnostech výuky dopravní výchovy v Přerově.
- Zjistit, zda je výuka dopravní výchovy v Přerově dostačující.
- Zjistit, zda děti navštěvují organizace zabývající se trávením volného času.
- Zjistit stav dopravní situace s ohledem na bezpečnost.
- Zjistit názor na podporu vzdělávání v oblasti dopravní výchovy.
- Zjistit na jaké úrovni se děti účastní dopravního provozu.
- Zjistit názor na podmínky realizace dopravního tábora.

4.2 Vymezení výzkumného souboru a způsob jeho výběru

Výzkumný soubor jsme si rozdělili na dva soubory. K tomuto jsme přistoupili z důvodu zvýšení objektivnosti šetření. S ohledem na zajištění validity dotazníku jsme určili minimální kvótu vrácených dotazníků na 100 od každého souboru zvlášť. Pro snazší orientaci budou výzkumné soubory označeny následovně:

VS1: Děti a mládež

VS2: Rodiče dětí a mládeže - obyvatelé Přerova

Pro stanovení výběrového souboru VS1 byli stanoveny tyto podmínky:

- Děti a mládež
- Věk 6-18let
- Poměr chlapců a dívek 50/50 +-10%

Pro stanovení výběrového souboru VS2 byli stanoveny tyto podmínky:

- Rodiče dětí a mládeže bydlící v době sběru dat v Přerově

4.3 Vymezení výzkumných otázek

Hlavní výzkumná otázka:

- Jaký je názor dětí a rodičů na rozšíření dopravní výchovy formou realizace dětského dopravního tábora?

Díličí výzkumné otázky pro VS1:

- Jaké je pohlaví respondentů?
- Jaký mají věk respondenti?
- Jakým způsobem se účastní dopravního provozu?
- Jaká forma dopravní výchovy je pro respondenty přínosnější?

Dílčí výzkumné otázky pro VS2:

- Jaké formy dopravní výchovy ve městě Přerově respondenti znají?
- Je výuka dopravní výchovy jakožto prevence nehodovosti dostačující?
- Jaká forma zkvalitnění dopravní výchovy ve městě Přerově je nejvhodnější?
- Jaký je věk dítěte/děti respondentů?
- Účastní se dítě/děti respondentů organizovaných volnočasových aktivit?

4.4 Metoda sběru dat a metoda analýzy dat

Pro výzkum byl zvolen kvalitativní výzkum formou dotazníkového šetření. Dotazník jsme sestavili dle publikace *Metody pedagogického výzkumu* (Chráska, 2007, s. 166).

Dotazník pro VS1 se skládá z čtrnácti otázek a pro VS2 z patnácti otázek. V dotazníku používáme uzavřené a otevřené otázky. Pro analýzu dat jsme využili uspořádání dat a sestavení tabulek četností a grafické znázornění naměřených dat. (Chráska, 2007, s. 39). Forma dotazníkové šetření nám připadla nejpřínosnější s ohledem na snazší, přesnější a ekonomicky nenáročné vyhodnocení získaných dat.

Dotazníky pro oba výzkumné soubory se skládají z převážně z uzavřených otázek, některé otázky jsou s možností vyjádření vlastního názoru respondentů.

Pro výzkum byly sestaveny dva dotazníky. Každý má svou specifickou formu, aby co nejdříve vystihly hlavní a dílčí cíle výzkumu. Jeden je určen pro děti a mládež a druhý pro jejich rodiče bydlící v Přerově. Získaná data byla zpracována v programu Microsoft Excel 2007.

5 ANALÝZA VÝZKUMNÝCH DAT

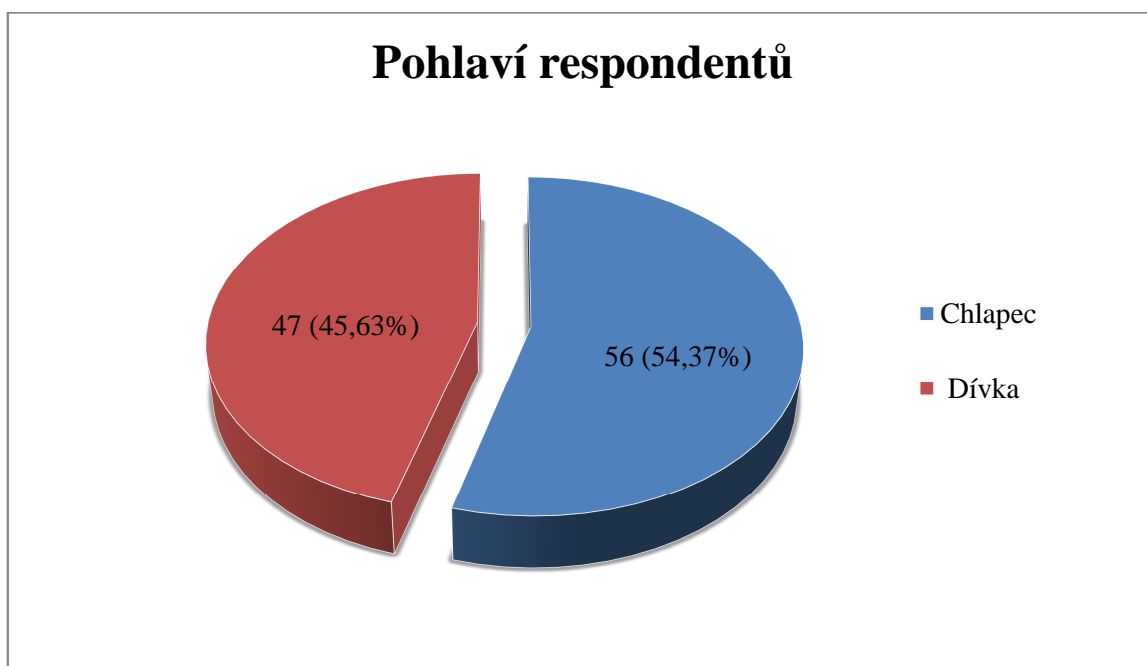
VS1: DĚTI A MLÁDEŽ

Dotazníková položka č. 1:

Jsi chlapec/dívka?

Tabulka 5. *Pohlaví respondentů*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| Chlapec | 56 | 54,37 % |
| Dívka | 47 | 45,63 % |
| Celkem | 103 | 100 % |



Graf 1. *Pohlaví respondentů*

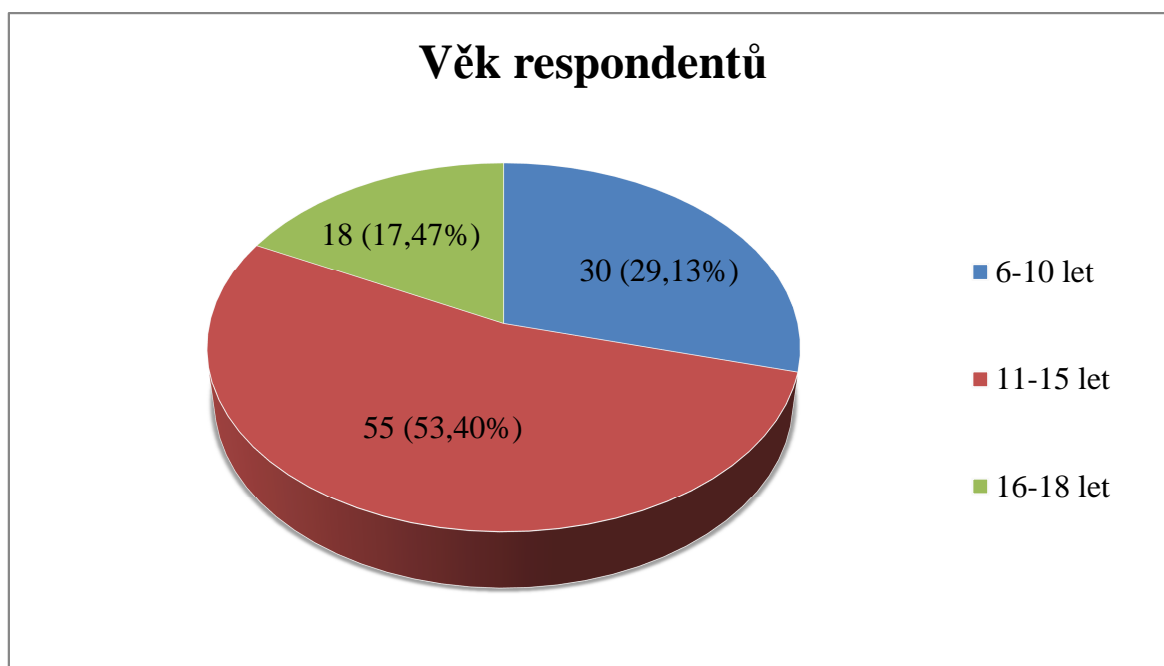
Komentář: Úkolem této otázky bylo zjištění poměru chlapců a dívek z VS1 respondentů. Z celkového počtu 103 respondentů odpovídalo 56 chlapců (54,37%) a 47 dívek (45,63%). Myslíme si, že pokud by byl rozdíl v poměru respondentů větší jak 20%, výsledek by nemohl být považován za názor obou skupin.

Dotazníková položka č. 2:

Kolik je Ti let?

Tabulka 6. *Věk respondentů*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|-----------|-----------------------|-----------------------|
| 6-10 let | 30 | 29,13 |
| 11-15 let | 55 | 53,40 |
| 16-18 let | 18 | 17,47 |
| Celkem | 103 | 100,00 |



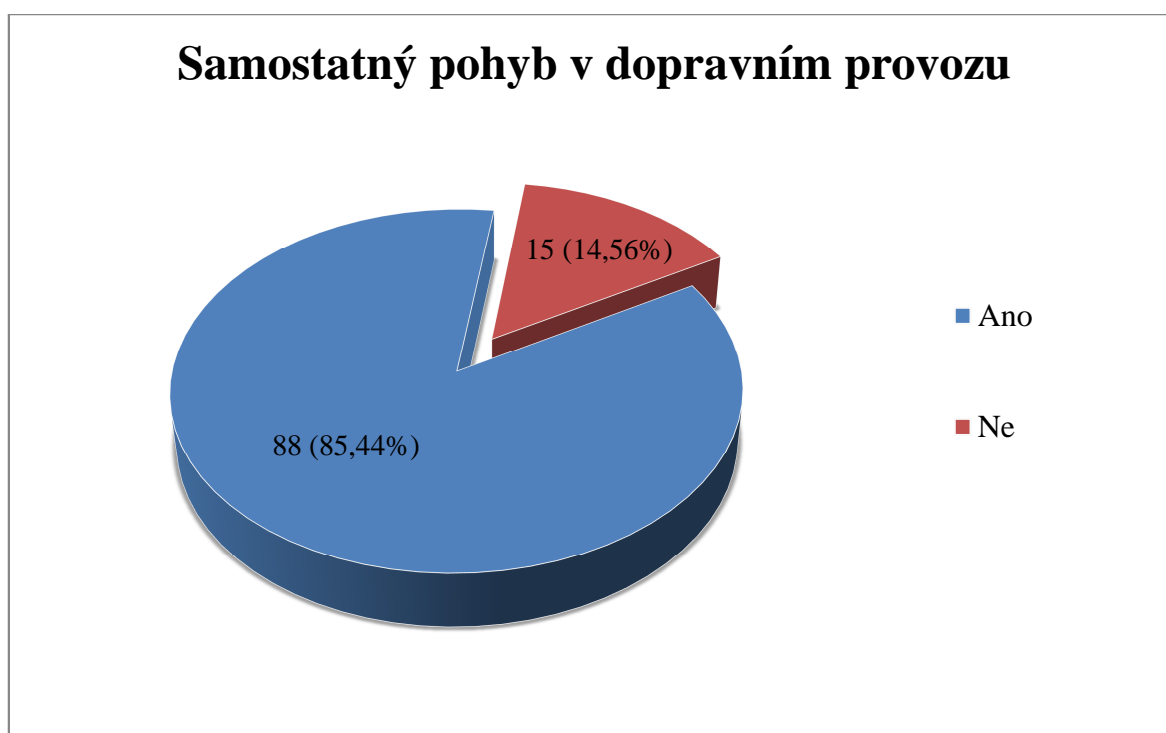
Graf 2. *Věk respondentů*

Komentář: Z celkového počtu 103 respondentů odpovídalo 30 dětí ve věku 6-10 let (29,13%), 55 dětí ve věku 11-15 let (53,40%) a 18 dětí ve věku 16-18 let (17,47%). Největší skupinu tvořily děti ve věku 11 až 15 let. Otázka byla položena za účelem zjištění věkového složení výzkumného souboru. S touto položkou přímo souvisí následující dotazníková položka č. 3.

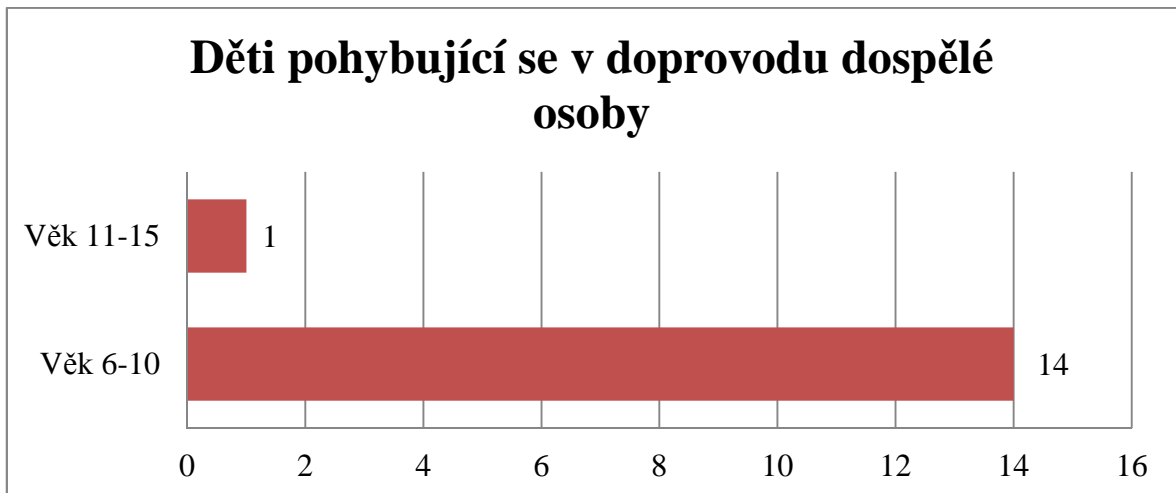
Dotazníková položka č. 3: Pohybujes se v dopravním provozu sám/sama bez doprovodu dospělé osoby?

Tabulka 7. *Samostatný pohyb v dopravním provozu*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| Ano | 88 | 85,44 |
| Ne | 15 | 14,56 |
| Celkem | 103 | 100 |



Graf 3. *Samostatný pohyb v dopravním provozu*



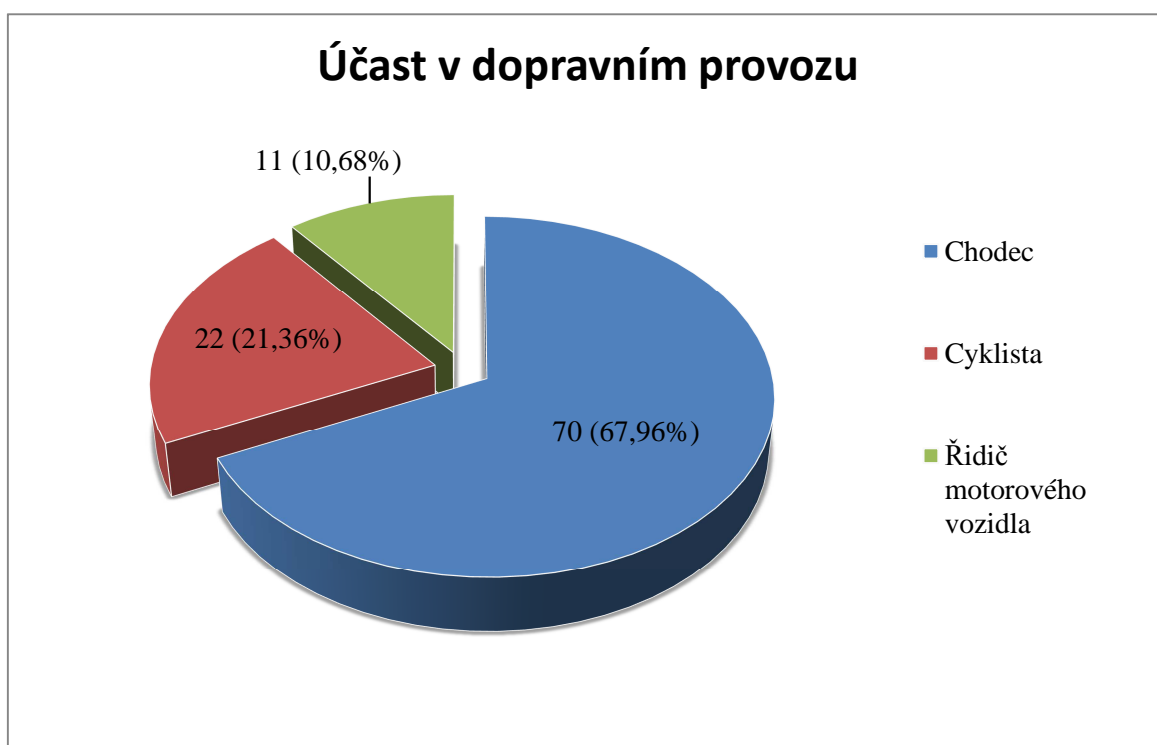
Graf 4. Pohyb dětí v dopravním provozu v doprovodu dospělé osoby

Komentář: Z celkového počtu 103 respondentů odpovědělo 88 dotazovaných (85,44%), že se pohybují v dopravním provozu sami bez doprovodu dospělé osoby. 15 respondentů (14,56%) uvedlo, že se pohybují v dopravním provozu s doprovodem dospělé osoby. Z těchto respondentů bylo 14 dětí ve věku 6 až 10 let a 1 dítě ve věku 11 až 15 let. Cílem otázky bylo zjistit, kolik dětí se pohybuje samostatně bez doprovodu dospělé osoby.

Dotazníková položka č. 4: Na jaké úrovni se nejčastěji účastníš dopravního provozu?

Tabulka 8. Účast v dopravním provozu

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Chodec | 70 | 67,96 |
| Cyklista | 22 | 21,36 |
| Řidič motorového vozidla | 11 | 10,68 |
| Celkem | 103 | 100 |



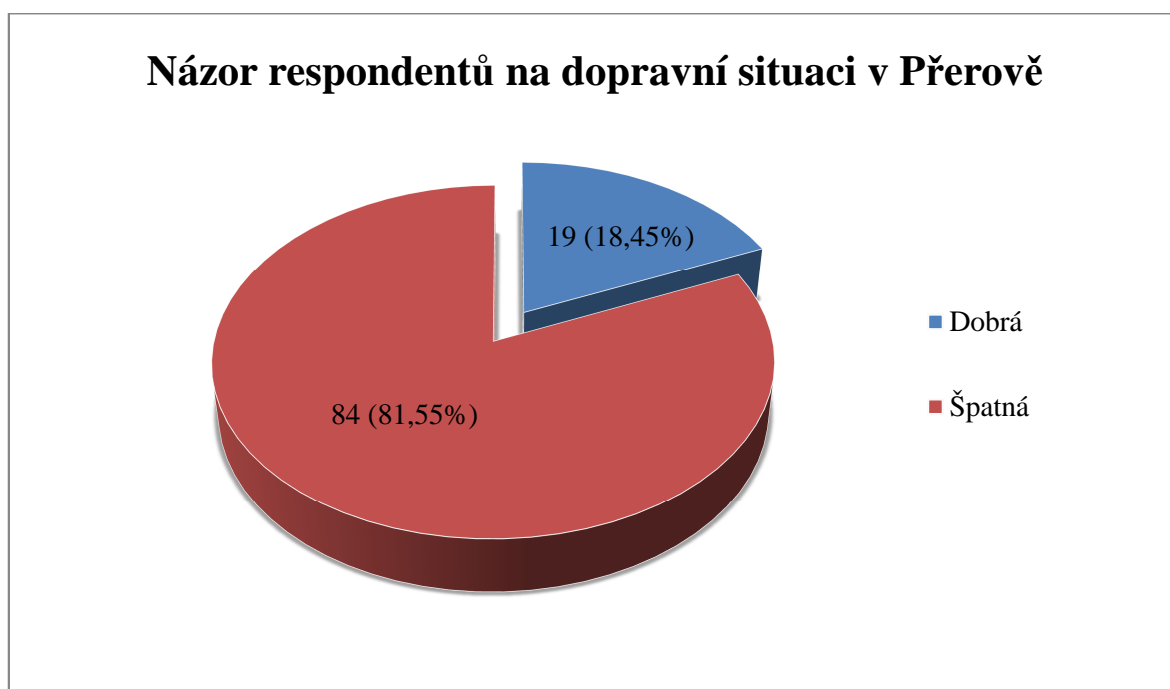
Graf 5. Účast v dopravním provozu

Komentář: Z celkového počtu 103 respondentů se nejčastěji účastní dopravního provozu 70 dětí (67,96%) jako chodci, 22 dětí (21,36%) cyklistů a 11 dětí (10,68%) řidičů motorového vozidla. Otázka měla zjistit, na jaké úrovni se děti nejčastěji účastní dopravního provozu.

Dotazníková položka č. 5: Jaká Ti připadá dopravní situace v Přerově s ohledem na Tvoji bezpečnost?

Tabulka 9. *Názor respondentů na dopravní situaci v Přerově*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| Dobrá | 19 | 18,45 |
| Špatná | 84 | 81,55 |
| Celkem | 103 | 100 |



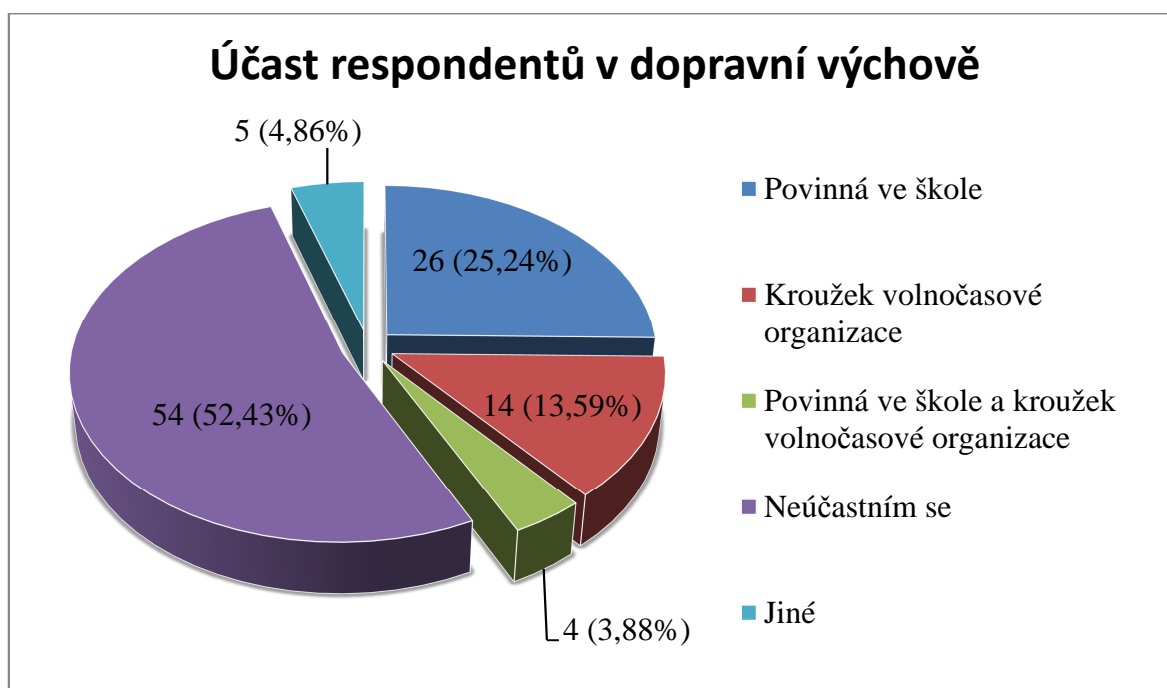
Graf 6. *Názor respondentů na dopravní situaci v Přerově*

Komentář: Z celkového počtu 103 respondentů odpovědělo 84 dotazovaných (81,55%), že se jim jeví dopravní situace v Přerově jako špatná a 19 dotazovaných (18,45%), že se jim jeví jako dobrá. Otázka zjistila poměrově větší nespokojenost, nežli spokojenost dotazovaných. S tím přímo souvisí s nutností preventivně rozšířit výuku dopravní výchovy, aby se děti v této situaci lépe orientovaly.

Dotazníková položka č. 6: Jaké formy dopravní výchovy se účastníš?

Tabulka 10. Účast respondentů v dopravní výchově

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Povinná ve škole | 26 | 25,24 |
| Kroužek volnočasové Organizace | 14 | 13,59 |
| Povinná ve škole a kroužek volnočasové organizace | 4 | 3,88 |
| Neúčastním se | 54 | 52,43 |
| Jiné | 5 | 4,86 |
| Celkem | 103 | 100 |



Graf 7. Účast respondentů v dopravní výchově

Komentář: Cílem této otázky bylo zjištění současného stavu výuky dopravní výchovy a poměr účasti dětí na jednotlivých formách výuky. Z celkového počtu 103 respondentů odpovědělo 54 dětí (52,43%) že se neúčastní vůbec, 26 dětí (25,4%) se účastní povinné ve škole, 14 dětí (13,59%) se účastní kroužku volnočasové organizace, 4 děti (3,88%) se účastní kroužku volnočasové organizace a povinné ve škole, 5 dětí (4,86%) jiné formy.

Poslední možnost jiné respondenti dopisovali jaké, kdy uváděli dopravní soutěž mladých cyklistů. Výsledkem této otázky je alarmující zjištění, že převážná většina se neúčastní dopravní výchovy vůbec.

Dotazníková položka č. 7: Myslíš si, že je vzdělávání v oblasti dopravní výchovy dětí na celorepublikové úrovni dostačující?

Tabulka 11. *Dopravní výchova na celorepublikové úrovni*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| Ano | 38 | 36,89 |
| Ne | 65 | 63,11 |
| Celkem | 103 | 100 |



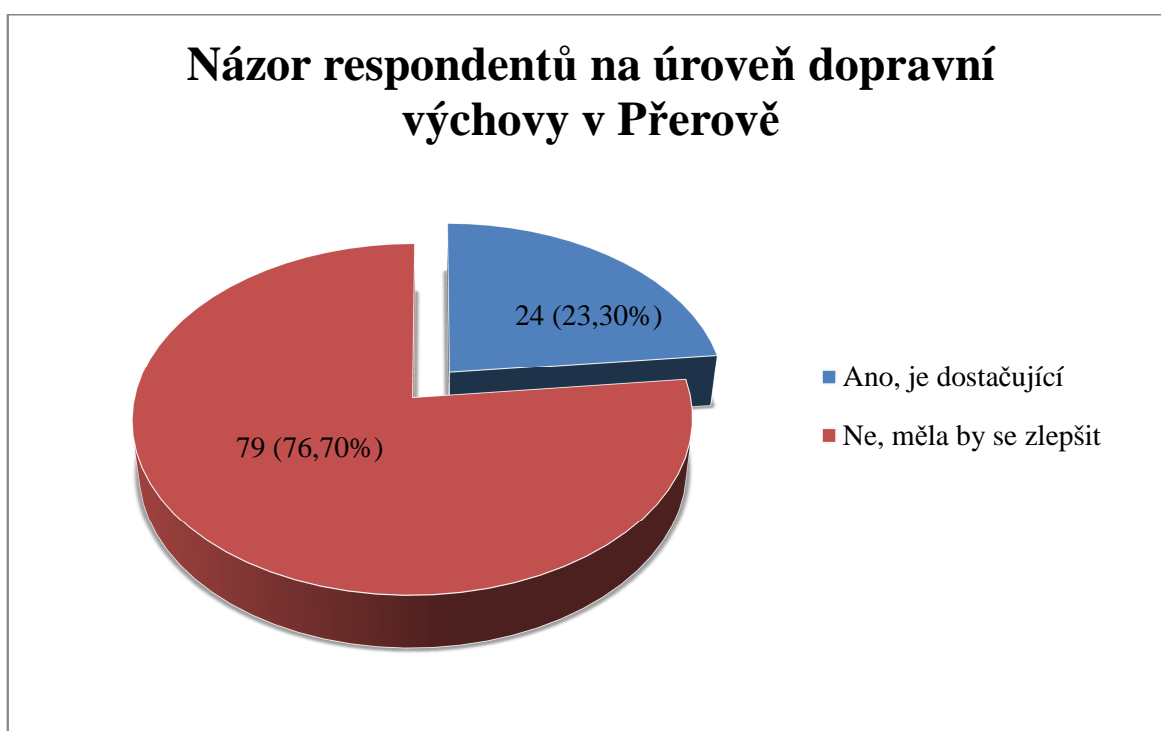
Graf 8. *Dopravní výchova na celorepublikové úrovni*

Komentář: Úkolem této otázky bylo zjištění počtu dětí na celorepublikové úrovni vzdělávání v oblasti dopravní výchovy. Z celkového počtu 103 respondentů odpovědělo 38 dětí (38,69%), že ano a 65 dětí (63,11%) ne. Z toho lze tedy usoudit, že vzdělávání v oblasti dopravní výchovy je potřeba zlepšit i v této sféře a není to jen regionální problém města Přerova.

Dotazníková položka č. 8: Případně Ti dopravní výchova v Přerově dostačující?

Tabulka 12. *Názor respondentů na úroveň dopravní výchovy v Přerově*

| Odpoověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Ano, je dostačující | 24 | 23,30 |
| Ne, měla by se zlepšit | 79 | 76,70 |
| Celkem | 103 | 100 |



Graf 9. *Názor respondentů na úroveň dopravní výchovy v Přerově*

Komentář: Otázka měla zjistit úroveň výuky dopravní výchově v Přerově. Z celkového počtu 103 respondentů odpovědělo 24 dětí (23,30%), že je výuka dostačující a 79 dětí (76,70%) považuje výuku za nedostačující. Tyto odpovědi mají alarmující vypovídací schopnost a je zde patrná nezbytná nutnost zlepšení. Před započítáním výzkumu jsme rozhodně neočekávali tak špatnou úroveň dopravní výchovy v Přerově.

Dotazníková položka č. 9: Navštěvuješ některé z volnočasových organizací?

Tabulka 13. *Návštěvnost volnočasových organizací*

| Odpořed' | Absolutní řetnost (n) | Relativní řetnost (%) |
|----------|-----------------------|-----------------------|
| Ano | 68 | 66,02 |
| Ne | 35 | 33,98 |
| Celkem | 103 | 100 |



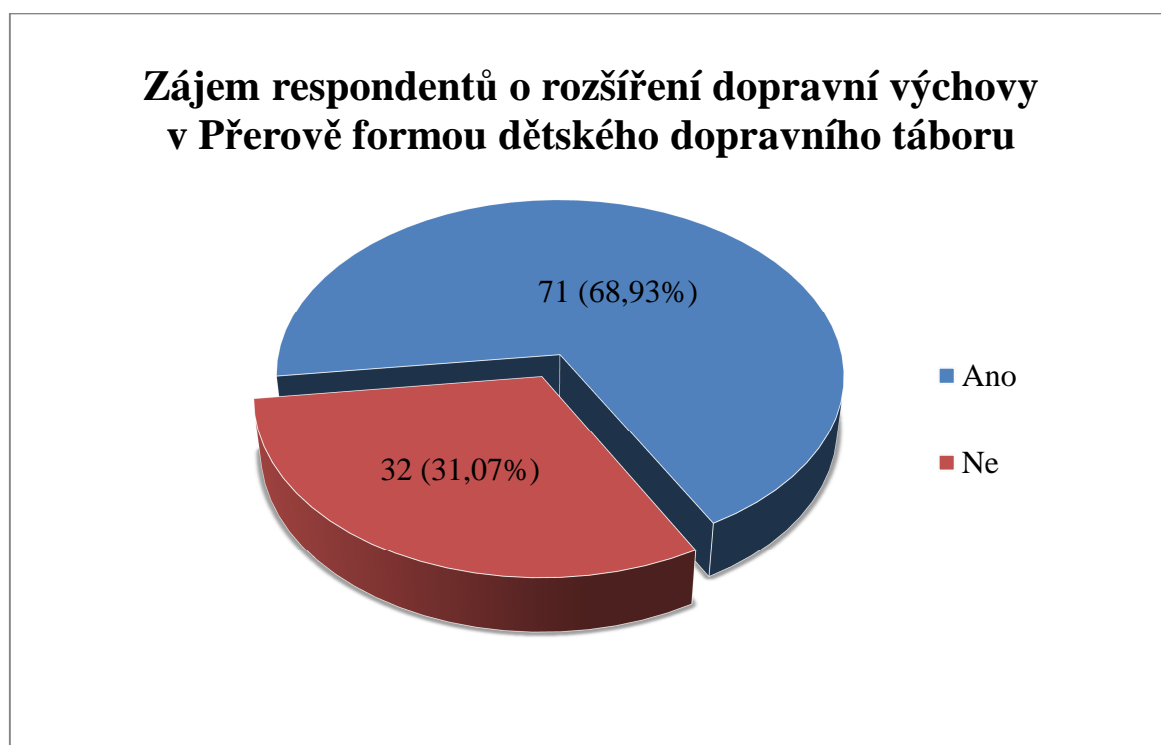
Graf 10. *Návřtřevnost volnořasovřch organizací*

Komentář: Otázka měla zjistit, zda řetř navřtřevují volnořasovř organizace. Z celkovřho pořtu 103 respondentřů odpoředřelo 68 řetř (66,02%) ano a 35 řetř (33,98%) ne.

Dotazníková položka č. 10: Měl/a bys zájem o rozšíření dopravní výchovy v Přerově formou dětského dopravního tábora?

Tabulka 14. *Zájem respondentů o rozšíření dopravní výchovy v Přerově formou dětského dopravního tábora*

| Odpo věď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|----------|-----------------------|-----------------------|
| Ano | 71 | 68,93 |
| Ne | 32 | 31,07 |
| Celkem | 103 | 100 |



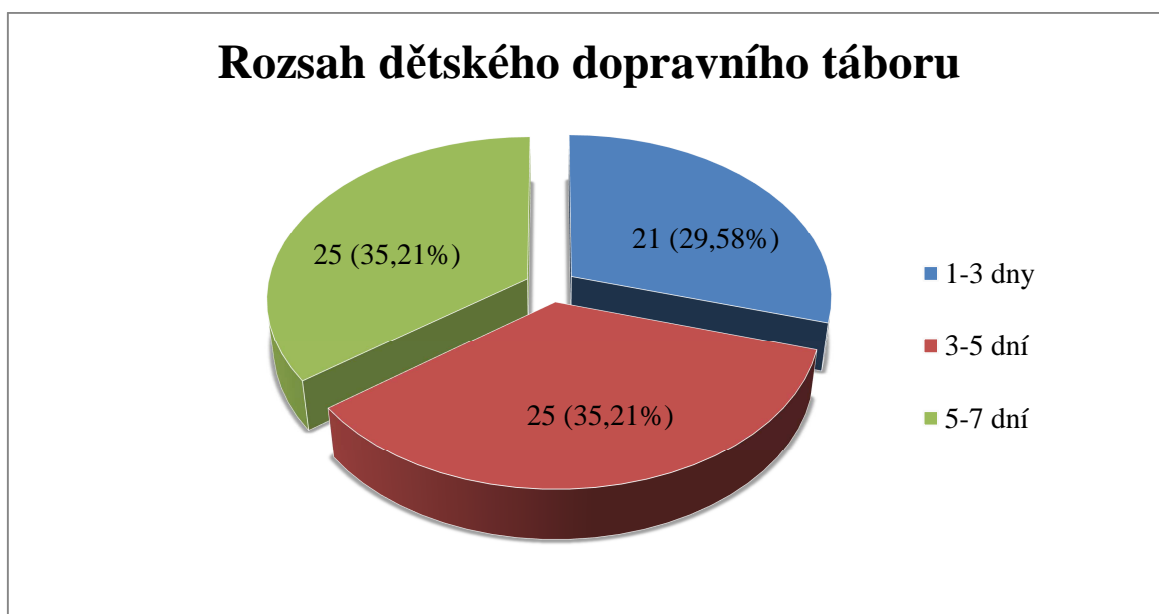
Graf 11. *Zájem respondentů o rozšíření dopravní výchovy v Přerově formou dětského dopravního tábora*

Komentář: Tuto otázku lze považovat jako nejdůležitější v rámci celého dotazníku. Úkolem bylo ověřit zájem o realizaci dopravního tábora v Přerově. Otázka má selektivní charakter, protože kdo odpověděl záporně, tak už nemusel pokračovat v další části testu. Z celkového počtu 103 respondentů odpovědělo 71 dotazovaných (69,93%), že by měli zájem o dopravní tábor a 32 dotazovaných (31,07%) ne.

Dotazníková položka č. 11: Jaký rozsah by měl mít dětský dopravní tábor v Přerově?

Tabulka 15. Rozsah dětského dopravního tábora

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| 1-3 dny | 21 | 29,58 |
| 3-5 dní | 25 | 35,21 |
| 5-7 dní | 25 | 35,21 |
| Celkem | 71 | 100 |



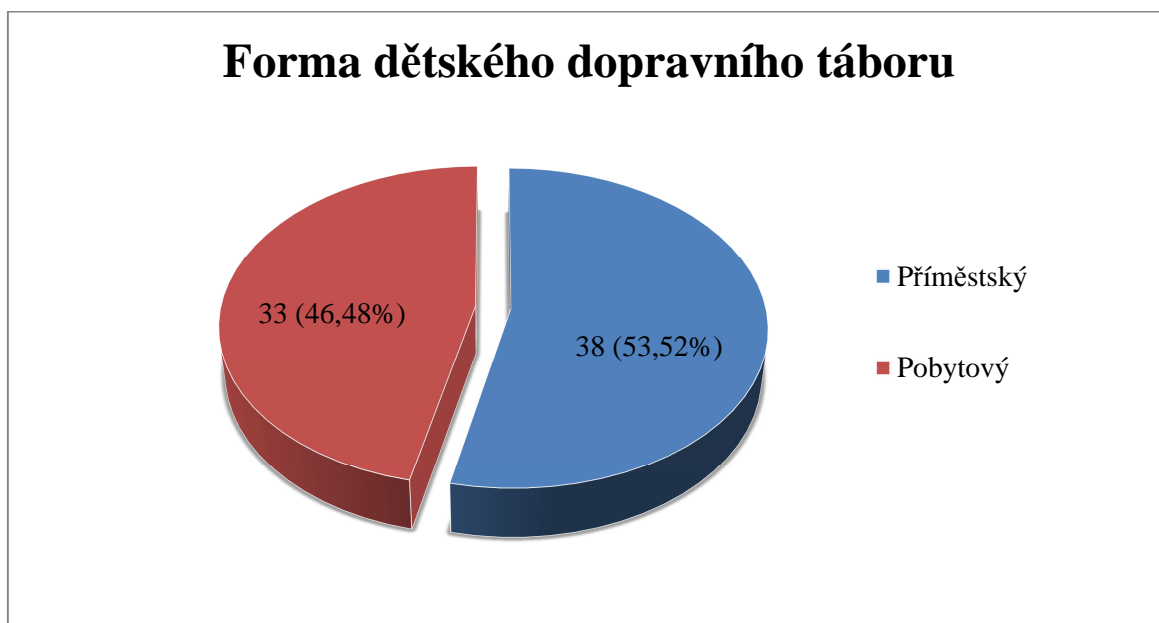
Graf 12. Rozsah dětského dopravního tábora

Komentář: Otázka měla zjistit, jaký by měl mít rozsah dětský dopravní tábor. Z celkového počtu 71 respondentů odpovědělo 21 dětí (29,58%) 1-3dny, 25 dětí (35,21%) 3-5 dní a 25 dětí (35,21%) 5-7 dní.

Dotazníková položka č. 12: Jakou formu by měl tábor mít?

Tabulka 16. *Forma dopravního tábora*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|------------|-----------------------|-----------------------|
| Příměstský | 38 | 53,52 |
| Pobytový | 33 | 46,48 |
| Celkem | 71 | 100 |



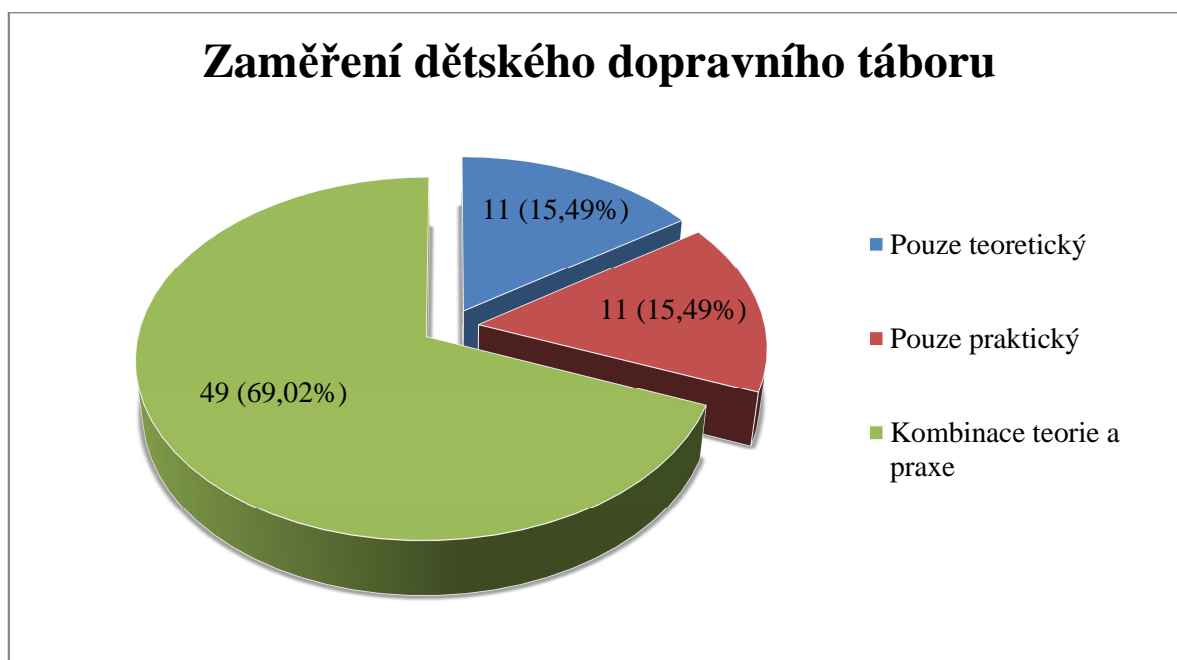
Graf 13. *Forma dětského dopravního tábora*

Komentář: Otázka měla zjistit, jaká forma dětského tábora by byla pro děti nejvhodnější. Z celkového počtu 71 respondentů odpovědělo 38 dětí (53,52%) příměstský a 33 dětí (46,48%) pobytový.

Dotazníková položka č. 13: Co by mělo být náplní dětského dopravního tábora v Přerově?

Tabulka 17. Náplň dětského dopravního tábora

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Pouze teoretický | 11 | 15,49 |
| Pouze praktický | 11 | 15,49 |
| Kombinace teorie a praxe | 49 | 69,02 |
| Celkem | 71 | 100 |



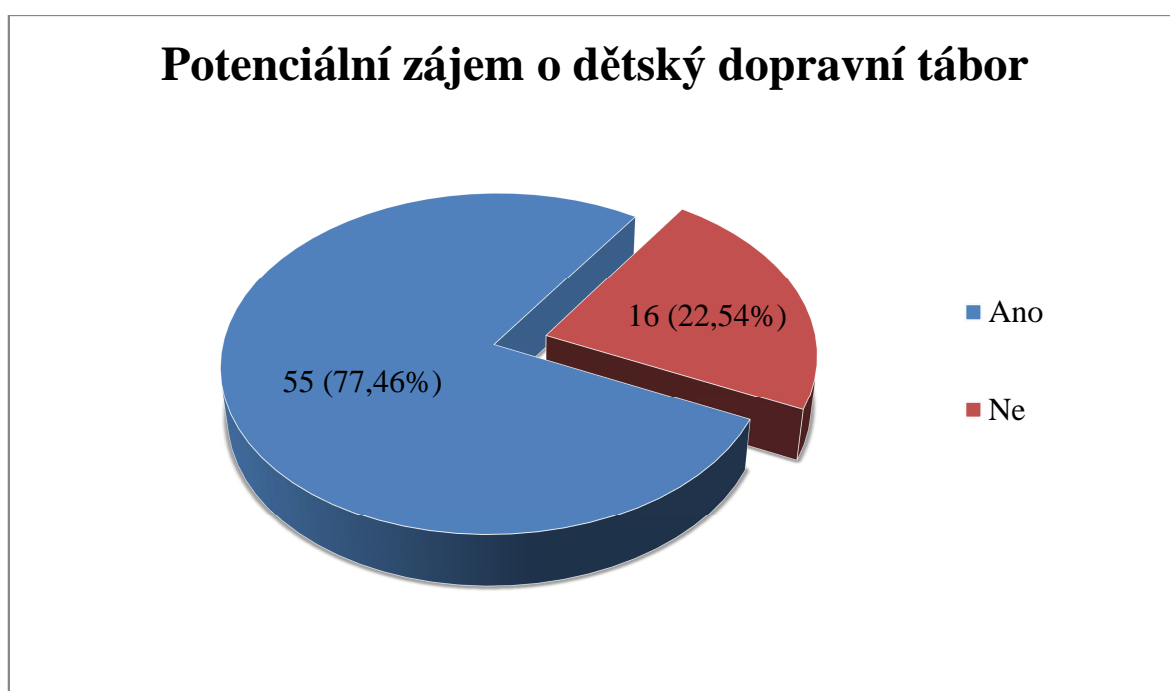
Graf 14. Zaměření dětského dopravního tábora

Komentář: Otázka měla zjistit nejvhodnější tematickou náplň dětského dopravního tábora. Z celkového počtu 71 respondentů, odpovědělo 49 dětí (69,02%) kombinace praxe a teorie, 11 dětí (15,49%) pouze teorie a 11 dětí (15,49%) uvedlo za náplň pouze praxi.

Dotazníková položka č. 14: Myslíš si, že by se dětského dopravního tábora v Přerově účastnili i Tvoji kamarádi?

Tabulka 18. Potenciální zájem o dětský dopravní tábor

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| Ano | 55 | 77,46 |
| Ne | 16 | 22,54 |
| Celkem | 71 | 100 |



Graf 15. Potenciální zájem o dětský dopravní tábor

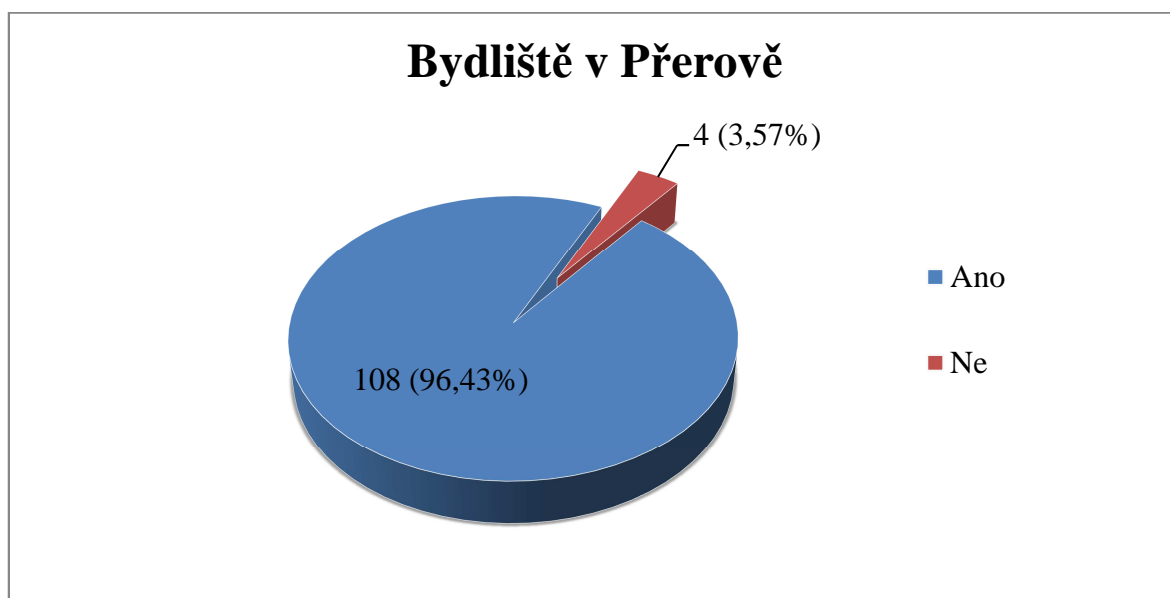
Komentář: Otázka měla zjistit názor dětí na účast jejich kamarádů na dětském dopravním táboře. Z celkového počtu 71 respondentů odpovědělo 55 dětí (77,46%) ano a 16 dětí (22,54%) ne.

VS 2: RODIČE DĚTÍ A MLÁDEŽE – OBYVATELÉ PŘEROVA

Dotazníková položka č. 1: Bydlíte v Přerově?

Tabulka 19. *Bydliště v Přerově*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| Ano | 108 | 96,43 |
| Ne | 4 | 3,57 |
| Celkem | 112 | 100 |

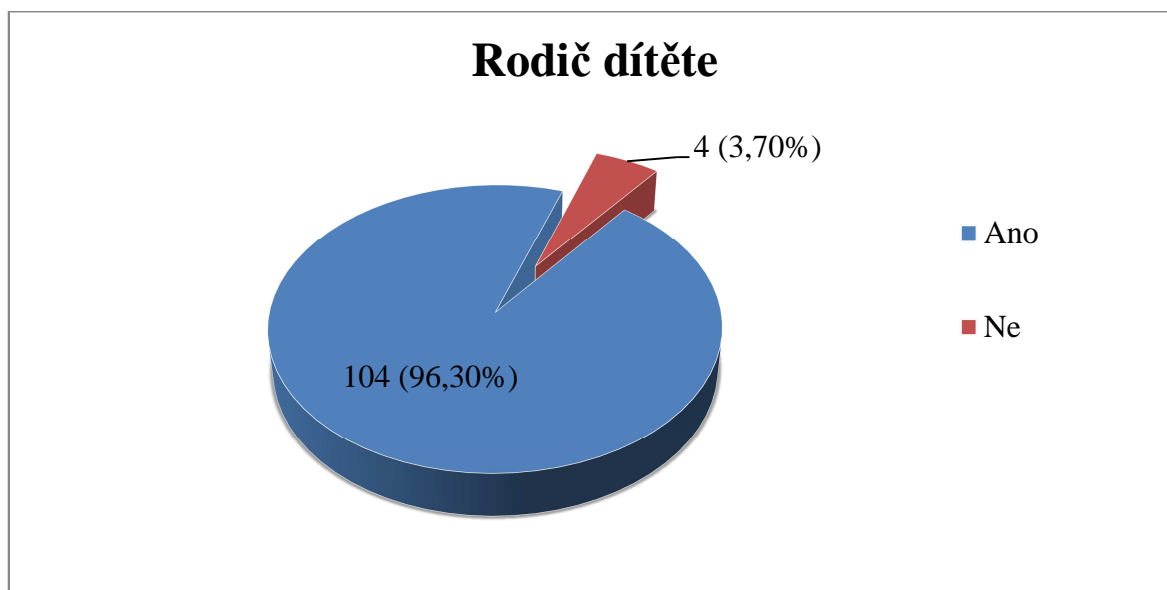
Graf 16. *Bydliště v Přerově*

Komentář: Otázka měla zjistit, zda rodiče dětí bydlí v Přerově. Z celkového počtu 112 respondentů odpovědělo 108 (96,43%) ano a 4 (3,57%) ne. Otázka měla selektivní charakter, kdy 4 respondenti byli vyřazeni pro další statistické zpracování dat.

Dotazníková položka č. 2: Jste rodičem dítěte/děti?

Tabulka 20. *Rodič dítěte*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| Ano | 104 | 96,30 |
| Ne | 4 | 3,70 |
| Celkem | 108 | 100 |



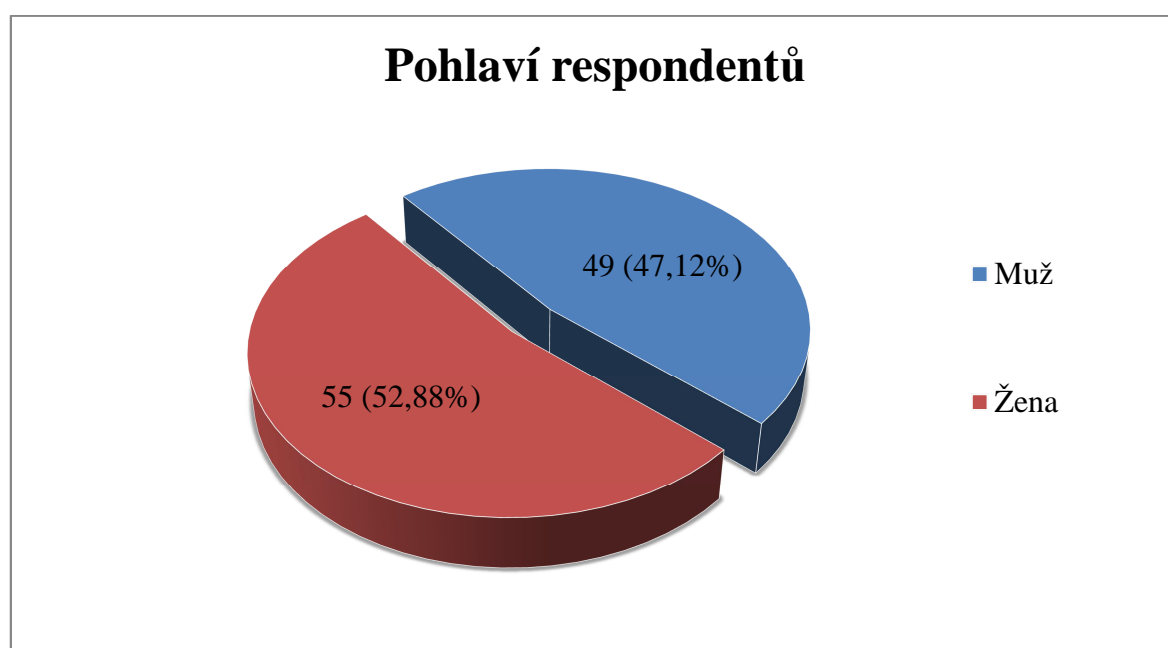
Graf 17. *Rodič dítěte*

Komentář: Otázka zjišťovala, zda jsou respondenti rodiči dětí. Z celkového počtu 108 respondentů odpovědělo 104 (96,30%) ano a 4 (3,70%) ne. Otázka měla selektivní charakter, kdy 4 respondenti byli vyřazeni pro další statistické zpracování dat.

Dotazníková položka č. 3: Jste muž/žena?

Tabulka 21. *Pohlaví respondentů*

| Odpo věď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|----------|-----------------------|-----------------------|
| Muž | 49 | 47,12 |
| Žena | 55 | 52,88 |
| Celkem | 104 | 100 |



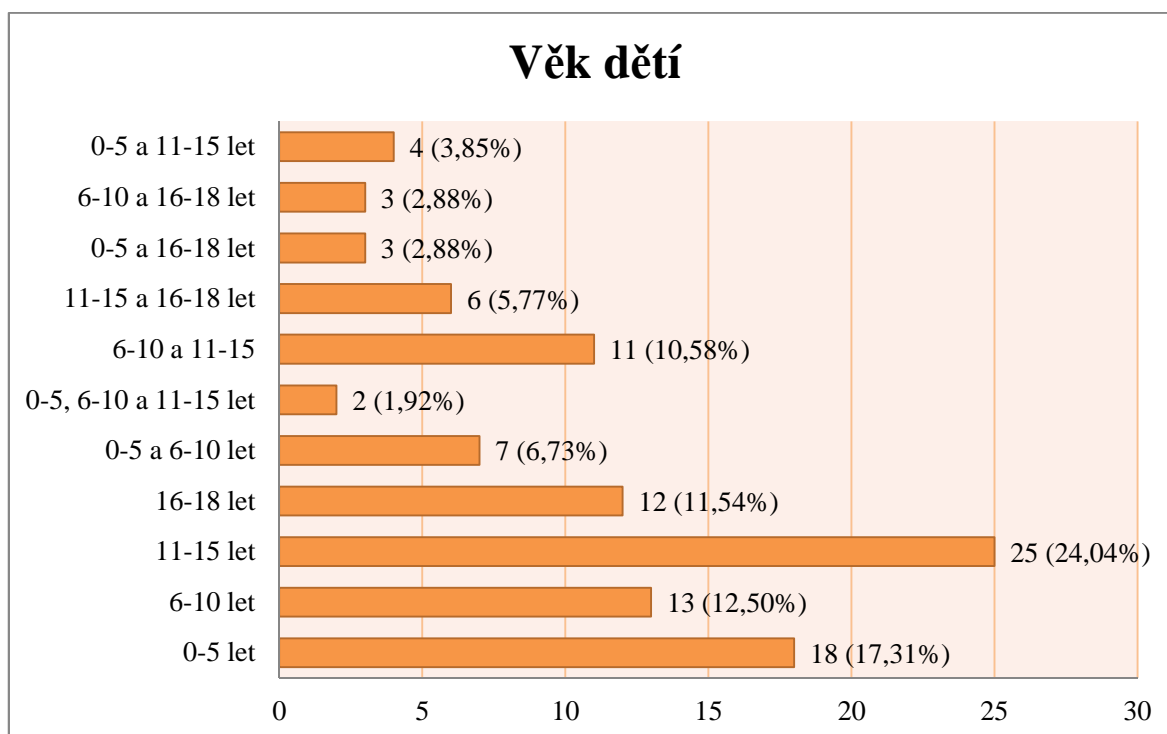
Graf 18. *Pohlaví respondentů*

Komentář: Otázka měla zjistit poměr dotazovaných mužů a žen. Z celkového počtu 104 respondentů je 49 (47,12%) mužů a 55 (52,88%) žen.

Dotazníková položka č. 4: Jaký je věk Vašeho/Vašich dětí?

Tabulka 22. Věk dětí

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 0-5 let | 18 | 17,31 |
| 6-10 let | 13 | 12,5 |
| 11-15 let | 25 | 24,04 |
| 16-18 let | 12 | 11,54 |
| 0-5 a 6-10 let | 7 | 6,73 |
| 0-5, 6-10 a 11-15 let | 2 | 1,92 |
| 6-10 a 11-15 | 11 | 10,58 |
| 11-15 a 16-18 let | 6 | 5,77 |
| 0-5 a 16-18 let | 3 | 2,88 |
| 6-10 a 16-18 let | 3 | 2,88 |
| 0-5 a 11-15 let | 4 | 3,85 |
| Celkem | 104 | 100 |



Graf 19. Věk dětí

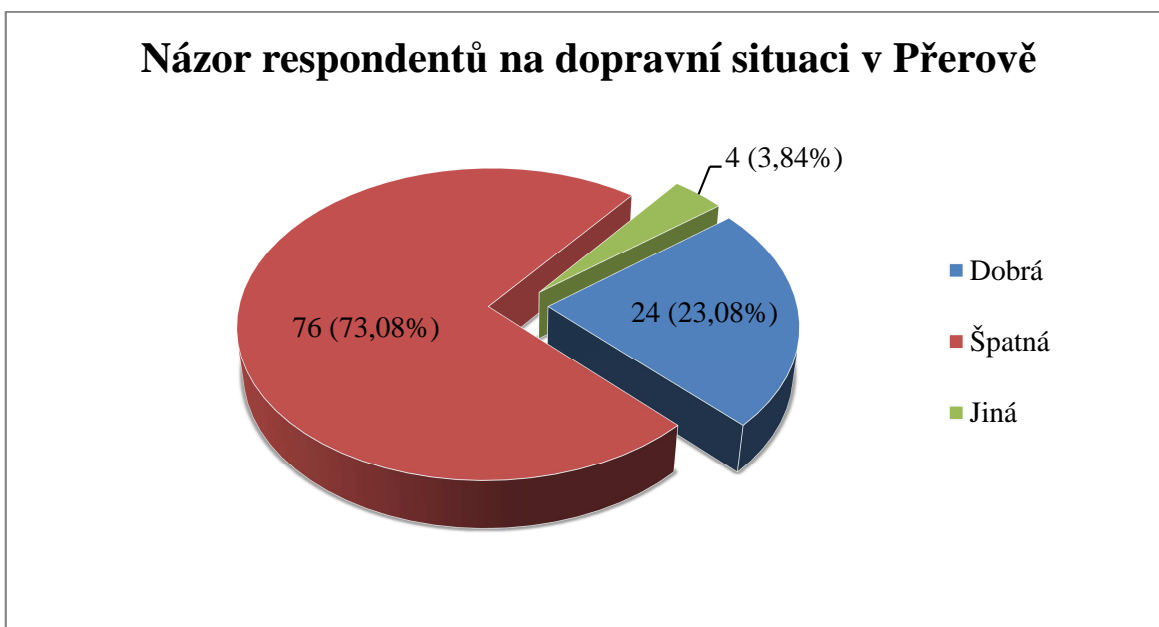
Komentář: Otázka zjišťovala, jaký je věk dětí dotazovaných rodičů. Z celkového počtu 104 respondentů mají 4 rodiče (3,85%) děti ve věku 0-15 a 11-15let, 3 rodiče (2,88%) děti

ve věku 6-10 a 16-18 let, 3 rodiče (2,88%) děti ve věku 0-5 a 16-18 let, 6 rodičů (5,77%) děti ve věku 11-15 a 16-18 let, 11 rodičů (10,58%) děti ve věku 6-10 a 11-15 let, 2 rodiče (1,92%) děti věku 0-5, 6-10 a 11-15 let, 7 rodičů (6,73%) děti ve věku 0-5 a 6-10 let, 12 rodičů (11,54%) děti ve věku 16-18 let, 25 rodičů (24,04%) děti ve věku 11-15 let, 13 rodičů (12,50%) děti ve věku 6-10 let a 18 rodičů (17,31%) děti ve věku 0-5 let.

Dotazníková položka č. 5: Jak se Vám jeví dopravní situace v Přerově s ohledem na bezpečnost Vašich dětí?

Tabulka 23. *Názor respondentů na dopravní situaci v Přerově*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| Dobrá | 24 | 23,08 |
| Špatná | 76 | 73,08 |
| Jiná | 4 | 3,84 |
| Celkem | 104 | 100,00 |



Graf 20. *Názor respondentů na dopravní situaci v Přerově*

Komentář: Otázka měla zjistit názor rodičů na dopravní situaci v Přerově s ohledem na bezpečnost jejich dětí. Z celkového počtu 104 respondentů odpovědělo 76 rodičů (73,08%) špatná, 24 rodičů (23,08%) dobrá a 4 rodiče (3,84%) jiná. U varianty jiná se rodiče shodně vyjádřili, že katastrofální.

Dotazníková položka č. 6: Znáte nějaké volnočasové organizace zabývající se dopravní výchovou v Přerově?

Tabulka 24. Znalost volnočasových organizací zabývajících se dopravní výchovou

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| Ano | 51 | 49,04 |
| Ne | 53 | 50,96 |
| Celkem | 104 | 100 |



Graf 21. Znalost volnočasových organizací zabývajících se dopravní výchovou

Komentář: Otázka zjišťovala znalost rodičů organizací nebo středisek volného času zabývajících se dopravní výchovou. Z celkového počtu 104 respondentů odpovědělo 51 rodičů (49,4%) ano a 53 rodičů (50,96%) ne.

Dotazníková položka č. 7: Navštěvuje Vaše dítě některou z volnočasových organizací v Přerově?

Tabulka 25. *Návštěvnost volnočasových organizací*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| Ano | 54 | 51,92 |
| Ne | 50 | 48,08 |
| Celkem | 104 | 100 |



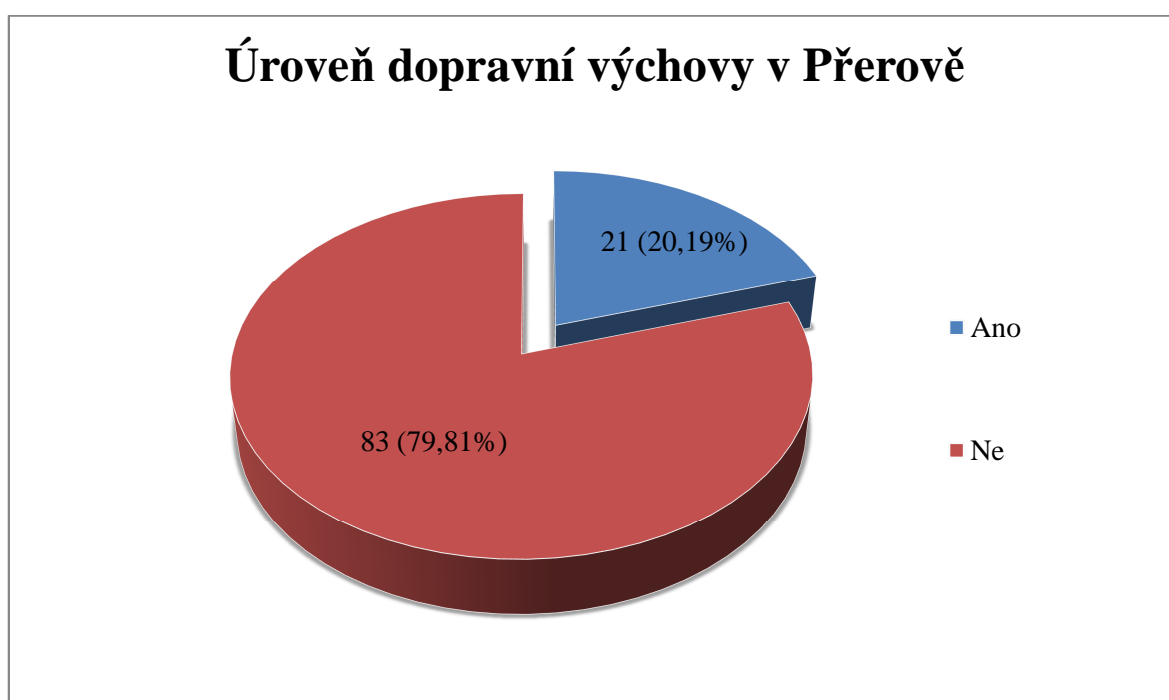
Graf 22. *Návštěvnost volnočasových organizací*

Komentář: Otázka zjišťovala, zda děti rodičů navštěvují některé volnočasové organizace v Přerově. Z celkového počtu 104 respondentů odpovědělo 54 rodičů (51,92%) ano a 50 rodičů (48,08%) ne.

Dotazníková položka č. 8: Myslíte si, že je vzdělávání v oblasti dopravní výchovy dětí v Přerově dostačující?

Tabulka 26. Úroveň dopravní výchovy v Přerově

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| Ano | 21 | 20,19 |
| Ne | 83 | 79,81 |
| Celkem | 104 | 100 |



Graf 23. Úroveň dopravní výchovy v Přerově

Komentář: Otázka zjišťovala spokojenost s výukou dopravní výchovy v Přerově. Z celkového počtu 104 respondentů odpovědělo 83 rodičů (79,81%) že je nedostačující a 21 rodičů (20,19%) dostačující.

Dotazníková položka č. 9: Jaká podpora vzdělávání v oblasti dopravní výchovy Vám připadá pro Vaše děti přínosnější?

Tabulka 27. Podpora vzdělávání v oblasti dopravní výchovy

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|
| Celorepubliková | 32 | 30,77 |
| Regionální | 72 | 69,23 |
| Celkem | 104 | 100 |



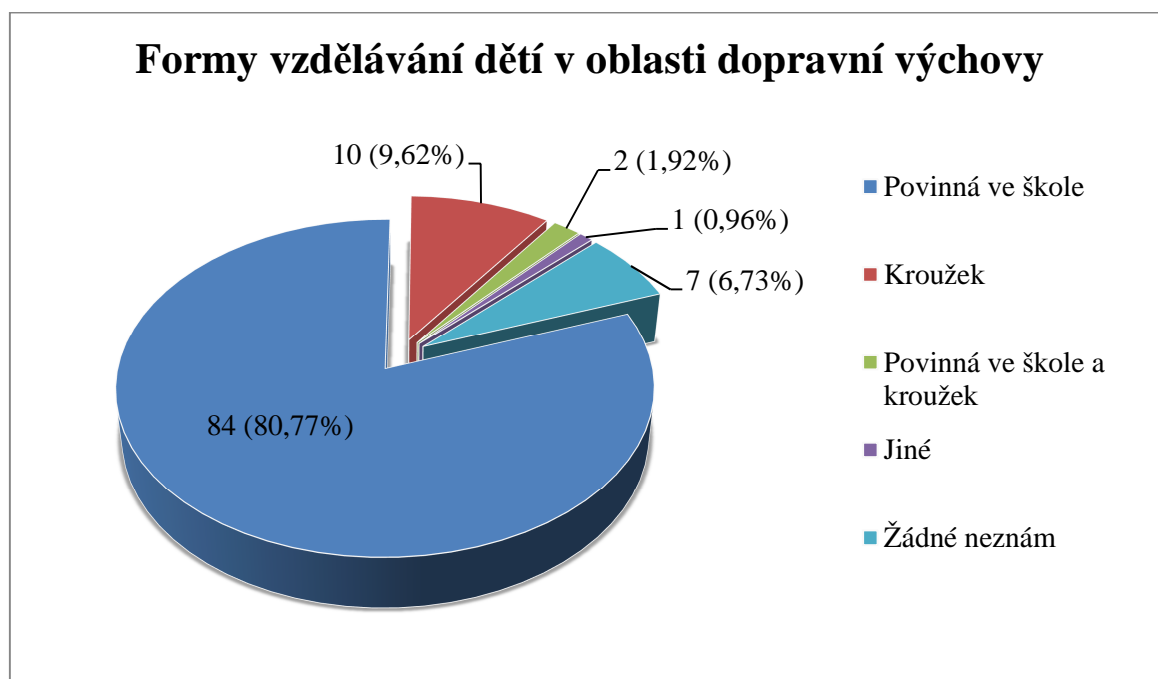
Graf 24. Podpora vzdělávání v oblasti dopravní výchovy

Komentář: Otázka měla zjistit názor rodičů, jaká podpora vzdělávání v oblasti dopravní výchovy jim připadá přínosnější. Z celkového počtu 104 respondentů odpovědělo 72 rodičů (69,23%) regionální a 32 rodičů (30,77%) celorepubliková.

Dotazníková položka č. 10: Jaké znáte formy vzdělávání Vašich dětí v oblasti dopravní výchovy?

Tabulka 28. *Formy vzdělávání dětí v oblasti dopravní výchovy*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|----------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Povinná ve škole | 84 | 80,77 |
| Kroužek | 10 | 9,62 |
| Povinná ve škole a kroužek | 2 | 1,92 |
| Jiné | 1 | 0,96 |
| Žádné neznám | 7 | 6,73 |
| Celkem | 104 | 100 |



Graf 25. *Formy vzdělávání dětí v oblasti dopravní výchovy*

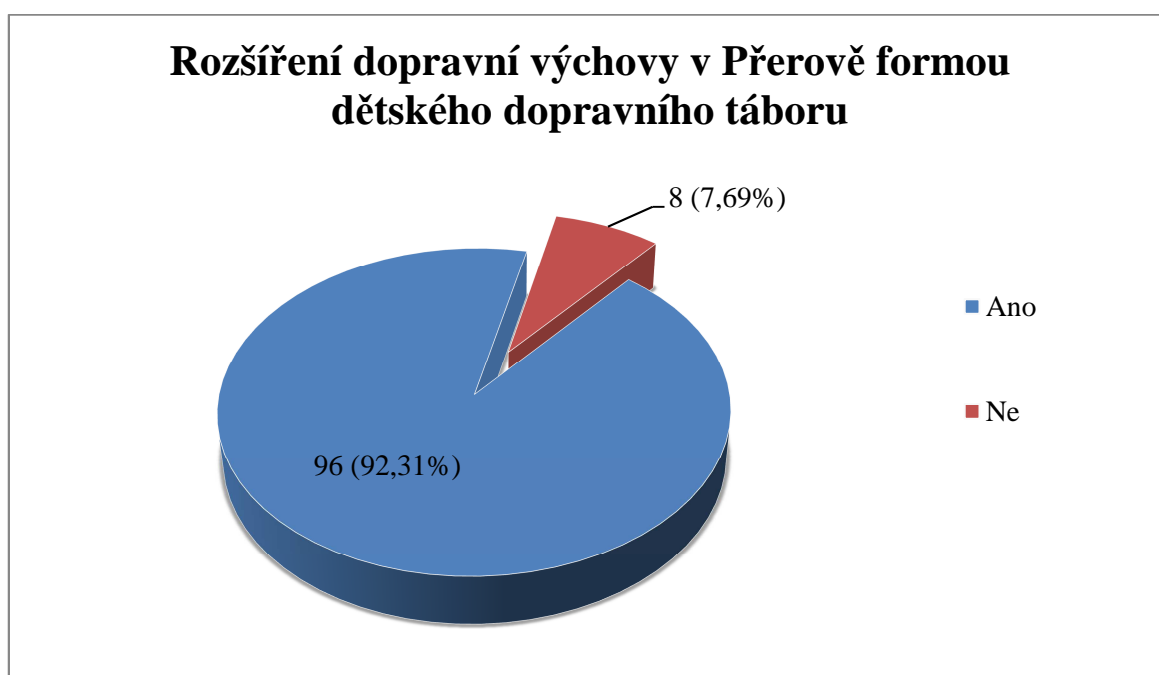
Komentář: Otázka měla zjistit, jaké formy vzdělávání dětí v oblasti dopravní výchovy rodiče znají.

Z celkového počtu 104 respondentů odpovědělo 84 rodičů (80,77%) povinnou ve škole, 10 rodičů (9,62%) kroužek dopravní výchovy, 2 rodiče (1,92%) povinnou ve škole a kroužek dopravní výchovy, 7 rodičů (6,73%) žádnou a 1 rodič (0,96%) jiné. U možnosti jiné rodič uvedl znalost dopravní soutěže mladých cyklistů.

Dotazníková položka č. 11: Uvítal/a byste rozšíření dopravní výchovy v Přerově formou dětského dopravního tábora?

Tabulka 29. Rozšíření dopravní výchovy v Přerově formou dětského dopravního tábora

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| Ano | 96 | 92,31 |
| Ne | 8 | 7,69 |
| Celkem | 104 | 100 |



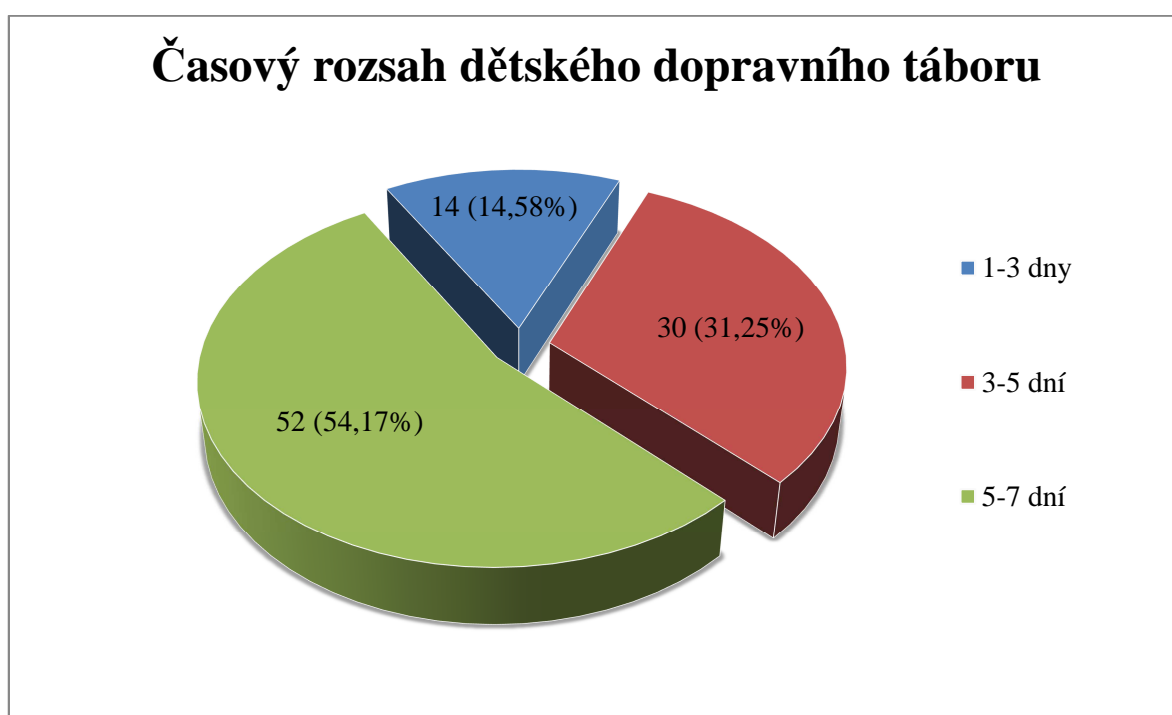
Graf 26. Rozšíření dopravní výchovy v Přerově formou dětského dopravního tábora

Komentář: Tuto otázku lze považovat jako nejdůležitější v rámci celého dotazníku. Úkolem bylo ověřit zájem o realizaci dopravního tábora v Přerově. Otázka má selektivní charakter, protože kdo odpověděl záporně, tak už nemusel pokračovat v další části testu. Z celkového počtu 104 respondentů odpovědělo 96 rodičů (92,31%) ano a 8 rodičů (7,69%) ne.

Dotazníková položka č. 12: Jaký časový rozsah by měl tábor mít?

Tabulka 30. Časový rozsah dopravního tábora

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| 1-3 dny | 14 | 14,58 |
| 3-5 dní | 30 | 31,25 |
| 5-7 dní | 52 | 54,17 |
| Celkem | 96 | 100 |



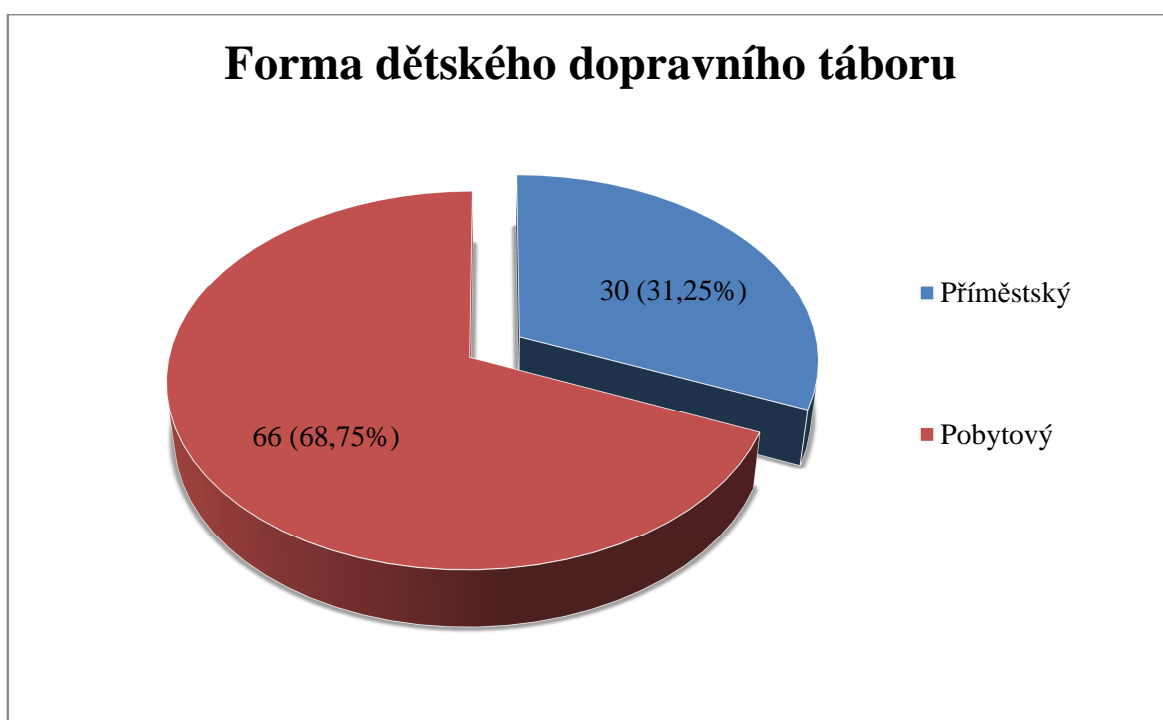
Graf 27. Časový rozsah dětského dopravního tábora

Komentář: Otázka měla zjistit, jaký by měl mít rozsah dětský dopravní tábor. Z celkového počtu 96 respondentů odpovědělo 14 rodičů (14,58%) 1-3 dny, 30 rodičů (31,25%) 3-5 dní a 52 rodičů (54,71%) 5-7 dní.

Dotazníková položka č. 13: Jakou formu by měl tábor mít?

Tabulka 31. *Forma dopravního tábora*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|------------|-----------------------|-----------------------|
| Příměstský | 30 | 31,25 |
| Pobytový | 66 | 68,75 |
| Celkem | 96 | 100 |



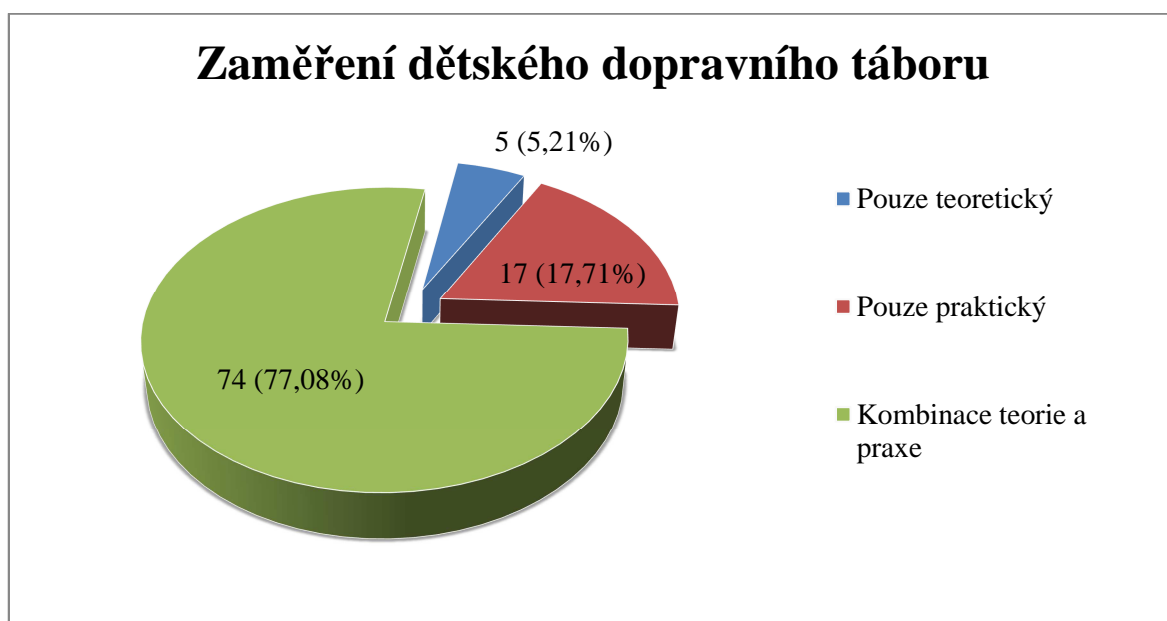
Graf 28. *Forma dětského dopravního tábora*

Komentář: Otázka měla zjistit, jaká forma dětského tábora by byla pro rodiče nejvhodnější. Z celkového počtu 96 respondentů odpovědělo 66 rodičů (68,75%) pobytový a 30 rodičů (31,25%) příměstský.

Dotazníková položka č. 14: Jak by měl být tábor tematicky zaměřený?

Tabulka 32. Zaměření dětského dopravního tábora

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Pouze teoretický | 5 | 5,21 |
| Pouze praktický | 17 | 17,71 |
| Kombinace teorie a praxe | 74 | 77,08 |
| Celkem | 96 | 100 |



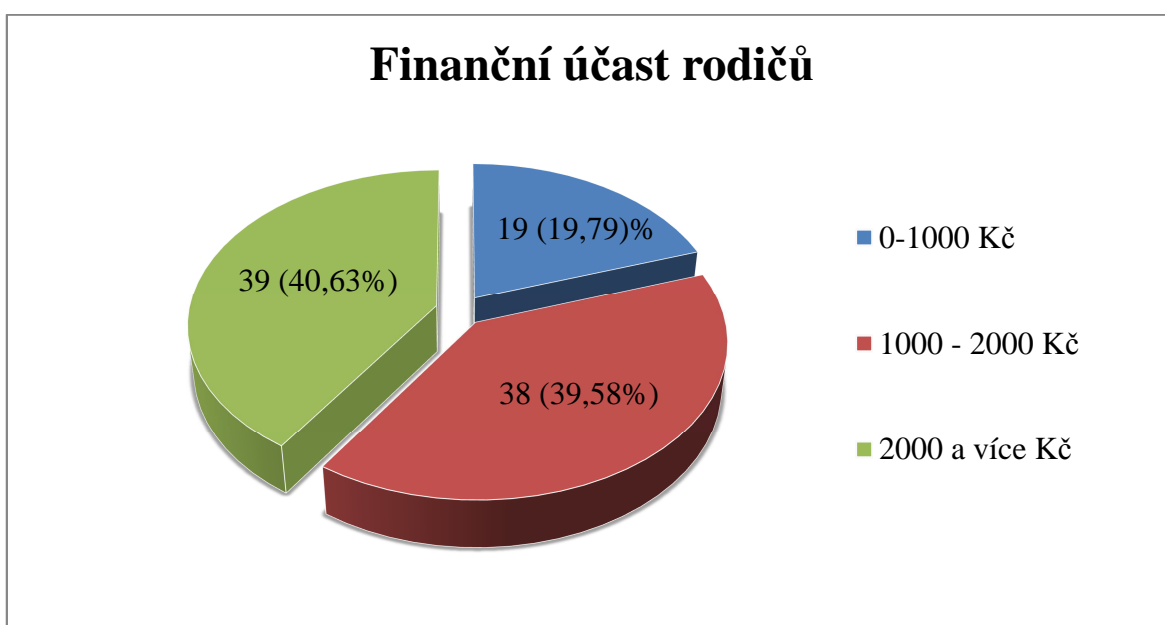
Graf 29. Zaměření dětského dopravního tábora

Komentář: Otázka měla zjistit nejvhodnější tematickou náplň dětského dopravního tábora. Z celkového počtu 96 respondentů odpovědělo 5 rodičů (5,21%), že by měl být tábor pouze teoretický, 17 rodičů (17,71%) pouze praktický a 74 rodičů (77,08%) kombinace teorie a praxe.

Dotazníková položka č. 15: Jakou finanční částku byste byli ochotni zaplatit za pobyt Vašeho dítěte na dětském dopravním táboře?

Tabulka 33. *Finanční účast rodičů*

| Odpověď | Absolutní četnost (n) | Relativní četnost (%) |
|----------------|-----------------------|-----------------------|
| 0-1000 Kč | 19 | 19,79 |
| 1000 - 2000 Kč | 38 | 39,58 |
| 2000 a více Kč | 39 | 40,63 |
| Celkem | 96 | 100 |



Graf 30. *Finanční účast rodičů*

Komentář: Otázka měla zjistit, kolik peněz jsou rodiče ochotni zaplatit za účast jejich dítěte na dětském dopravním táboře. Z celkového počtu 96 respondentů odpovědělo 19 rodičů (19,79%) 0-1000 Kč, 38 rodičů (39,58%) 1000-2000 Kč a 39 rodičů (40,63%) 2000 a více.

5.1 Interpretace dat

Výzkum byl zaměřen na „Zájem veřejnosti o realizaci dětského tábora zaměřeného na dopravní výchovu v Přerově.“ S ohledem na objektivnost jsme stanovili dva výzkumné soubory.

V dotazníku byly záměrně použity i selektivní otázky, abychom zkoumali námi zvolený vzorek veřejnosti. U rodičů je jednalo například o otázky: *Bydlíte v Přerově?* a *Jste rodičem dětí/dítěte?* Ten, kdo na tyto otázky odpověděl záporně, byl z dotazníkového šetření vyřazen. U obou výzkumných souborů jsme také použili otázku, která byla zaměřená na realizaci dětského dopravního tábora, kdy po záporné odpovědi byli respondenti také vyřazeni z dalšího výzkumu.

Výzkum v praktické části jednoznačně potvrdil, že stav výuky dopravní výchovy v současné době a formě není dostačující jak na celorepublikové, tak i regionální úrovni, na čemž se shodly obě skupiny respondentů. Rodiče současně sledávají příznivější regionální podporu vzdělávání v oblasti dopravní výchovy. Zároveň projevíli zájem o rozšíření dopravní výchovy. Myslíme si, že realizace dětského dopravního tábora by nebyla možná bez zájmu obou skupin. V případě nezájmu jedné ze skupin by šance na praktické uskutečnění byly malé. V průběhu se potvrdila větší odpovědnost rodičů k danému problému, kteří téměř jednomyslně přivítali tuto aktivitu z naší strany a myšlenkou byli velice potěšeni. Největší zájem projevíli rodiče o pobytový dopravní tábor v délce trvání 5 až 7 dní. Zájem ze strany dětí byl také poměrně velký, zde však musíme přihlídnout k jejich ostatním volnočasovým aktivitám. Větší polovina dětí se však přiklání k příměstskému táboru. Obě skupiny respondentů se ve velké míře shodli na tom, že by měl být tábor koncipován jako kombinace teorie a praxe.

Všeobecně lze konstatovat, že veřejnost z Přerova si problém vzdělávání v oblasti dopravní výchovy uvědomuje a hledá varianty jak tuto situaci zlepšit.

5.2 Návrhy na doporučení a opatření

V současné době žádná organizace zabývající se trávením volného času dětí a mládeže v Přerově nerealizuje dětský tábor zaměřený na dopravní výchovu. Myslíme si, že výzkum jednoznačně potvrdil zájem o tuto službu v Přerově. Nými oslovené organizace nemají s takovým projektem téměř žádné zkušenosti, ale realizaci se nebrání. Je tedy potřeba najít vhodnou formu z hlediska délky a místa realizace dětského tábora. Při vhodném načasování a přijatelné cenové relaci bude tato služba určitě přínosem pro občany Přerova. Přínosná by jistě byla i podpora ze strany Magistrátu města Přerova, který v dané oblasti dosti zaostává.

ZÁVĚR

Práce na mé bakalářské práci měla značný přínos pro můj další osobní a profesní život. Tématikou trávení volného času dětí a mládeže jsem se nikdy nezabýval a v průběhu místního šetření v Přerově jsem získal veškeré dostupné informace o činnosti a zaměření všech organizací zabývajících se trávením volného času v Přerově. Místním šetřením jsem zjistil, že v Přerově je jen jedno středisko volného času - Atlas a Bios. Dříve se jednalo o dvě samostatné organizace, které byly v roce 2008 sloučeny v jednu. Dále jsou v Přerově volnočasové organizace Klub Dlažka a Kapa-Help. Prevenci zajišťuje Městská policie, která má zřízenou preventivní skupinu. Za důležité považuji setkání formou několika konzultací s vedoucími těchto organizací. Rovněž velmi cenné poznatky jsem získal při účasti na konkrétních realizacích volnočasové činnosti dětí a mládeže. Z hlediska mé osoby si ovšem nejvíce vážím projevené důvěry ze strany volnočasových organizací a jejich zájem o další konkrétní spolupráci v následujících letech se mnou.

Teoretickou část jsem zaměřil na objasnění základních pojmů vztahujících se k tématu bakalářské práce. Zabýval jsem se zjištěním současného stavu dopravní výchovy na celorepublikové i regionální úrovni. Pracoval jsem s pojmy prevence, volnočasová aktivita, dopravní výchova a organizace.

V praktické části jsem pomocí dotazníkové metody hledal odpovědi na předem stanovenou výzkumnou otázku a dílčí cíle. Výzkumné šetření prokázalo špatnou aplikovanost RVP ve vzdělávacím systému, kterého je dopravní výchova součástí. S ohledem na toto zjištění je alarmující hlavně ta skutečnost, že nadpoloviční většina dětí se dopravní výchovy neúčastní.

Vzhledem k tématu mé práce jsou získané názory respondentů ve větší míře pozitivní a myslím si, že můj záměr je v praxi realizovatelný a má podporu veřejnosti z Přerova. Děti i rodiče si nezávisle na sobě uvědomují nedostatečné vzdělávání v oblasti dopravní výchovy. Dopravní tábor se jeví jako smysluplné trávení volného času s možností získání dopravního vzdělání, které každý člověk bude dříve či později využívat po zbytek života.

Z hlediska sociální pedagogiky je tato forma volnočasové aktivity přínosná, jako kvalitní předcházení rizikového chování v dopravě dětí a mládeže.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] AGENTURA VEGRICHT pro bezpečnost silničního provozu, 1994a. *Metodický zpravodaj autoškol: číslo 7/1994*. Mladá Boleslav: Agentura Vegricht pro bezpečnost silničního provozu.
- [2] AGENTURA VEGRICHT pro bezpečnost silničního provozu, 1994b. *Metodický zpravodaj autoškol: číslo 10/1994*. Mladá Boleslav: Agentura Vegricht pro bezpečnost silničního provozu.
- [3] AGENTURA VEGRICHT pro bezpečnost silničního provozu, 1995. *Metodický zpravodaj autoškol: číslo 11/1995*. Mladá Boleslav: Agentura Vegricht pro bezpečnost silničního provozu.
- [4] BESIP. Dopravní soutěž mladých cyklistů. www.ibesip.cz [online]. ©2012 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-soutez-mladych-cyklistu>
- [5] Český statistický úřad, 2014. ČSÚ: *Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu*. ČSÚ, ©2014 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/cri/dopravni-nehodovost-a-jeji-dusledky-v-cr-v-dlouhodobem-pohledu-aftkq5jeot>
- [6] Český statistický úřad, 2009. ČSÚ: *Doprava v mikroregionálním pohledu*. ČSÚ, ©2014 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/doprava-v-mikroregionalnim-pohledu-n-7gcov9p2xi>
- [7] ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-1991. Dostupný také z: <http://www.sbcr.cz/cgi-bin/khm.cgi?typ=1&page=khm:SSBCA1/SBCA1021.HTM>.
- [8] ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615. Dostupný také z: <http://www.sbcr.cz/cgi-bin/khm.cgi?typ=1&page=khm:SSBCA0/SBCA0098.HTM>.

- [9] Dorostová unie: sdružení křesťanských dorostů, 2004. *Příručka pro pořádání letních táborů* [online]. Dorostová unie ©2011 [cit. 2015-03-18]. Dostupné z: <http://www.dorostovaunie.cz/prirucky/>
- [10] FOURNIER, Jean-Louis, 2001. *Mysli! Přece si o ně neumažeš kola!: řidičský manuál nejen pro náctileté*. Vyd. 1. Praha: IŽ. ISBN 80-240-1767-9.
- [11] KRÁLÍK, Jan, 2004. *Sto let klubového života: 1904-2004*. Vyd. 1. Brno: Atelier Kupka, s.r.o. ISBN 80-903028-2-3.
- [12] KRAUS, Blahoslav, 2008. *Základy sociální pedagogiky*. Vyd. 1. Praha: Portál. ISBN 80-240-1767-9.
- [13] KUČERA, I., 1934. *Jak se stanu dobrým šoférem*. Vyd. 6. Praha: Vojtěch Šeba.
- [14] LÍMOVÁ, Lucie, 2006. *Teorie dopravní výchovy*. Vyd. 1. Praha: Nakladatelství Karolinum. ISBN 80-246-1157-0.
- [15] MĚSTSKÁ POLICIE PŘEROV. Oddělení prevence. www.mpprerov.cz [online]. © 2003 - 2015 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: http://www.mpprerov.cz/text.php?text_id=26
- [16] Ministerstvo zdravotnictví České republiky, 2007. *MZČR: Národní akční plán prevence dětských úrazů na léta 2007-2017* [online]. MZČR, ©2010 [cit. 2015-01-02]. Dostupné z: http://www.mzcr.cz/dokumenty/narodni-akcni-plan-prevence-detskych-urazu_2049_1009_3.html
- [17] Ministerstvo dopravy České republiky, 2011. *MDČR: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. BESIP, ©2012 [cit. 2015-01-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>
- [18] Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, 2013a. *MDČR: Národní strategie primární prevence rizikového chování dětí a mládeže* [online]. MŠMT, ©2013 [cit. 2015-01-02]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/28077>
- [19] Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, 2013b. *MŠMT: Podklady k výuce témat dopravní výchovy na základních školách* [online]. MŠMT, ©2013 [cit. 2015-01-02]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/31653/>
- [20] Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, 2013c. *MŠMT: Příloha č.2 – Rizikové chování v dopravě* [online]. MŠMT, ©2013 [cit. 2015-01-02]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/20277>

- [21] Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, 2007. *MŠMT: Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání* [online]. MŠMT, ©2013 [cit. 2015-01-02]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/vzdelavani/skolstvi-v-cr/skolskareforma/ramcove-vzdelavaci-programy>
- [22] Ministerstvo zdravotnictví České republiky, 2007. *MZČR: Národní akční plán prevence dětských úrazů na léta 2007 až 2017* [online]. MZČR, ©2010 [cit. 2015-04-08]. Dostupné z: http://www.mzcr.cz/dokumenty/narodni-akcni-plan-prevence-detskych-urazu_2049_1009_3.html
- [23] MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY. Často kladené dotazy. www.msmt.cz [online]. ©2013 [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/mladez/casto-kladene-dotazy>
- [24] OBLÉKÁME HADA EDU. Jak hra funguje. <http://www.trafficsnakegame.eu/> [online]. ©2014 [cit. 2015-03-03].
Dostupné z: <http://www.trafficsnakegame.eu/czechrepublic/hra/jak-hra-funguje/>
- [25] PÁVKOVÁ, Jiřina, 2002. *Pedagogika volného času*. Vyd. 3. Praha: Portál. ISBN 80-7178-711-6.
- [26] PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ, 2004. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: POLICE HISTORY. ISBN 80-86477-24-X.
- [27] *Policie a dopravní výchova dětí: metodická příručka*, 2001. Vyd. 2. Praha: MDS - BESIP.
- [28] PRŮCHA, J., E. WALTEROVÁ a J. MAREŠ, 2013. *Pedagogický slovník*. Vyd. 7. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0403-9.
- [29] *Prerovské listy*. Prerov: Statutární město Prerov, 29. 12. 2014, č. 1. Dostupný také z: <http://www.prerov.eu/cs/o-prerove/prerovske-listy/>
- [30] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2010. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.
- [31] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

- [32] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2012. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.
- [33] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2013. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.
- [34] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2014. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.
- [35] STOLIČNÝ, Peter, 2013. *Nové pohádky o dopravních značkách*. Vyd. 1. Praha: Fortuna Libri. ISBN 978-80-7321-686-3.
- [36] STŘEDISKO VOLNÉHO ČASU ATLAS A BIOS PŘEROV. Něco o nás. www.svc-atlas-bios.cz [online]. ©2014 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: http://svcatlas-bios.cz/old/o_nas.html
- [37] VOTRUBA, Josef, 1980. *Stůj! Pozor! Volno!* Vyd. 5. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, n. p.
- [38] VOSKOVÁ, Lenka, 1979. *Kluci, pozor, červená!* Vyd. 1. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, n. p.
- [39] ZÁMEK, David a Kamil PAVLÍČEK, 2010. Společnost Národů a bezpečnost silničního provozu (neznámé stránky historie). <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/> [online]. [cit. 2015-02-03].
Dostupné z: http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/3-2010/spolecnost_narodu_a_bezpecnost_silnicniho_provozu.htm

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

- BESIP Bezpečnost silničního provozu.
- MŠMT Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
- RVP Rámcově vzdělávací program.
- UNICEF United Nations International Children's Fund
(Dětský fond Organizace spojených národů).
- VS1 Výzkumný soubor 1.
- VS2 Výzkumný soubor 2.

SEZNAM GRAFŮ

| | |
|--|----|
| Graf 1. <i>Pohlaví respondentů</i> | 51 |
| Graf 2. <i>Věk respondentů</i> | 52 |
| Graf 3. <i>Samostatný pohyb v dopravním provozu</i> | 53 |
| Graf 4. <i>Pohyb dětí v dopravním provozu v doprovodu dospělé osoby</i> | 54 |
| Graf 5. <i>Účast v dopravním provozu</i> | 55 |
| Graf 6. <i>Názor respondentů na dopravní situaci v Přerově</i> | 56 |
| Graf 7. <i>Účast respondentů v dopravní výchově</i> | 57 |
| Graf 8. <i>Dopravní výchova na celorepublikové úrovni</i> | 58 |
| Graf 9. <i>Názor respondentů na úroveň dopravní výchovy v Přerově</i> | 59 |
| Graf 10. <i>Návštěvnost volnočasových organizací</i> | 60 |
| Graf 11. <i>Zájem respondentů o rozšíření dopravní výchovy v Přerově formou dětského dopravního tábora</i> | 61 |
| Graf 12. <i>Rozsah dětského dopravního tábora</i> | 62 |
| Graf 13. <i>Forma dětského dopravního tábora</i> | 63 |
| Graf 14. <i>Zaměření dětského dopravního tábora</i> | 64 |
| Graf 15. <i>Potenciální zájem o dětský dopravní tábor</i> | 65 |
| Graf 16. <i>Bydliště v Přerově</i> | 66 |
| Graf 17. <i>Rodič dítěte</i> | 67 |
| Graf 18. <i>Pohlaví respondentů</i> | 68 |
| Graf 19. <i>Věk dětí</i> | 69 |
| Graf 20. <i>Názor respondentů na dopravní situaci v Přerově</i> | 70 |
| Graf 21. <i>Znalost volnočasových organizací zabývajících se dopravní výchovou</i> | 71 |
| Graf 22. <i>Návštěvnost volnočasových organizací</i> | 72 |
| Graf 24. <i>Úroveň dopravní výchovy v Přerově</i> | 73 |
| Graf 25. <i>Podpora vzdělávání v oblasti dopravní výchovy</i> | 74 |
| Graf 26. <i>Formy vzdělávání dětí v oblasti dopravní výchovy</i> | 75 |
| Graf 27. <i>Rozšíření dopravní výchovy v Přerově formou dětského dopravního tábora</i> | 76 |
| Graf 28. <i>Časový rozsah dětského dopravního tábora</i> | 77 |
| Graf 29. <i>Forma dětského dopravního tábora</i> | 78 |
| Graf 30. <i>Zaměření dětského dopravního tábora</i> | 79 |
| Graf 31. <i>Finanční účast rodičů</i> | 80 |

SEZNAM TABULEK

| | |
|---|----|
| Tabulka 1. <i>Realizované výzkumy</i> | 17 |
| Tabulka 2. <i>Nehody zaviněné dětmi - chodci</i> | 24 |
| Tabulka 3. <i>Nehody zaviněné dětmi - řidiči nemotorových vozidel</i> | 24 |
| Tabulka 4. <i>Vývoj základních ukazatelů nehod</i> | 25 |
| Tabulka 5. <i>Pohlaví respondentů</i> | 51 |
| Tabulka 6. <i>Věk respondentů</i> | 52 |
| Tabulka 7. <i>Samostatný pohyb v dopravním provozu</i> | 53 |
| Tabulka 8. <i>Účast v dopravním provozu</i> | 55 |
| Tabulka 9. <i>Názor respondentů na dopravní situaci v Přerově</i> | 56 |
| Tabulka 10. <i>Účast respondentů v dopravní výchově</i> | 57 |
| Tabulka 11. <i>Dopravní výchova na celorepublikové úrovni</i> | 58 |
| Tabulka 12. <i>Názor respondentů na úroveň dopravní výchovy v Přerově</i> | 59 |
| Tabulka 13. <i>Návštěvnost volnočasových organizací</i> | 60 |
| Tabulka 14. <i>Zájem respondentů o rozšíření dopravní výchovy v Přerově formou dětského dopravního tábora</i> | 61 |
| Tabulka 15. <i>Rozsah dětského dopravního tábora</i> | 62 |
| Tabulka 16. <i>Forma dopravního tábora</i> | 63 |
| Tabulka 17. <i>Náplň dětského dopravního tábora</i> | 64 |
| Tabulka 18. <i>Potenciální zájem o dětský dopravní tábor</i> | 65 |
| Tabulka 19. <i>Bydliště v Přerově</i> | 66 |
| Tabulka 20. <i>Rodič dítěte</i> | 67 |
| Tabulka 21. <i>Pohlaví respondentů</i> | 68 |
| Tabulka 23. <i>Věk dětí</i> | 69 |
| Tabulka 24. <i>Názor respondentů na dopravní situaci v Přerově</i> | 70 |
| Tabulka 25. <i>Znalost volnočasových organizací zabývajících se dopravní výchovou</i> | 71 |
| Tabulka 26. <i>Návštěvnost volnočasových organizací</i> | 72 |
| Tabulka 27. <i>Úroveň dopravní výchovy v Přerově</i> | 73 |
| Tabulka 28. <i>Podpora vzdělávání v oblasti dopravní výchovy</i> | 74 |
| Tabulka 29. <i>Formy vzdělávání dětí v oblasti dopravní výchovy</i> | 75 |
| Tabulka 30. <i>Rozšíření dopravní výchovy v Přerově formou dětského dopravního táboru</i> | 76 |
| Tabulka 31. <i>Časový rozsah dopravního tábora</i> | 77 |

| | |
|--|----|
| Tabulka 32. <i>Forma dopravního tábora</i> | 78 |
| Tabulka 33. <i>Zaměření dětského dopravního tábora</i> | 79 |
| Tabulka 34. <i>Finanční účast rodičů</i> | 80 |

SEZNAM PŘÍLOH

- PI Dotazníky
- PII Rešerše vybrané literatury
- PIII Deník konzultací

PŘÍLOHA P I: DOTAZNÍKY

DOTAZNÍK VS1 (děti a mládež)

Jmenuji se Ladislav Petráš, jsem studentem třetího ročníku Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulty humanitních studií, oboru Sociální pedagogika. Tento dotazník bude sloužit jako podklad praktického výzkumu mé bakalářské práce v roce 2015. Úkolem tohoto výzkumu je zjistit Tvoji informovanost o možnostech dopravní výchovy dětí a mládeže v Přerově a s tím spojené možnosti jejího zlepšení formou organizace dětského dopravního tábora. Dotazník je anonymní a vyplnění Ti nezabere mnoho času.

Předem Ti děkuji za Tvoji ochotu účastnit se tohoto výzkumu.

1) Jsi chlapec/dívka?

- A Chlapec
- B Dívka

2) Kolik je Ti let?

- A 6-10
- B 11-15
- C 16-18

3) Pohybuješ se v dopravním provozu sám/sama bez doprovodu dospělé osoby?

- A Ano
- B Ne

4) Na jaké úrovni se nejčastěji účastníš dopravního provozu?

- A Chodec
- B Cyklista
- C Řidič motorového vozidla

5) Jaká Ti připadá dopravní situace v Přerově s ohledem na Tvoji bezpečnost?

- A Dobrá
- B Špatná

6) Jaké formy dopravní výchovy se účastníš?

- A Povinná ve škole
- B Kroužek volnočasové organizace
- C Neúčastním se
- D Jiné, uveď jaké.....

7) Myslíš si, že je vzdělávání v oblasti dopravní výchovy dětí na celorepublikové úrovni dostačující?

- A Ano
- B Ne

8) Případně Ti dopravní výchova v Přerově dostačující?

- A Ano, je dostačující
- B Ne, měla by se zlepšit

9) Navštěvuješ některé z volnočasových organizací?

- A Ano
- B Ne

10) Měl/a bys zájem o rozšíření dopravní výchovy v Přerově formou dětského dopravního tábora?

- A Ano
- B Ne

Pokud ano, tak:

11) Jaký rozsah by měl mít dětský dopravní tábor v Přerově?

- A 1-3 dny
- B 3-5 dní
- C 5-7 dní

12) Jakou formu by měl tábor mít?

- A Příměstský
- B Pobytový

13) Co by mělo být náplní dětského dopravního tábora v Přerově?

- A Pouze teoretický
- B Pouze praktický
- C Kombinace teorie a praxe

14) Myslíš si, že by se dětského dopravního tábora v Přerově účastnili i Tvoji kamarádi?

- A Ano
- B Ne

DOTAZNÍK VS2

(rodiče dětí - obyvatelé Města Přerova)

Jmenuji se Ladislav Petráš, jsem studentem třetího ročníku Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulty humanitních studií, oboru sociální pedagogika. Tento dotazník bude sloužit jako podklad praktického výzkumu mé bakalářské práce v roce 2015. Úkolem tohoto výzkumu je zjistit Vaši informovanost o možnostech dopravní výchovy Vašich dětí v Přerově a s tím spojené možnosti jejího zlepšení formou organizace dětského dopravního tábora. Dotazník je anonymní a vyplnění Vám nezabere mnoho času.

Předem Vám děkuji za Vaši ochotu účastnit se tohoto výzkumu.

1) Bydlíte v Přerově?

- A Ano
- B Ne

2) Jste rodičem dítěte/dětí?

- A Ano
- B Ne

3) Jste muž/žena?

- A Muž
- B Žena

4) Jaký je věk Vašeho/Vašich dětí?

- A 0-5 let
- B 6-10 let
- C 11-15 let
- D 16-18 let

5) Jak se Vám jeví dopravní situace v Přerově s ohledem na bezpečnost Vašich dětí?

- A Dobrá
- B Špatná
- C Jiná, uveďte jaká.....

- 6) Znáte nějaké volnočasové organizace zabývající se dopravní výchovou v Přerově?
- A Ano
 - B Ne
- 7) Navštěvuje Vaše dítě některou z volnočasových organizací v Přerově?
- A Ano
 - B Ne
- 8) Myslíte si, že vzdělávání v oblasti dopravní výchovy dětí v Přerově dostačující?
- A Ano
 - B Ne
- 9) Jaká podpora vzdělávání v oblasti dopravní výchovy Vám připadá pro Vaše děti přínosnější?
- A Celorepubliková
 - B Regionální
- 10) Jaké znáte formy vzdělávání Vašich dětí v oblasti dopravní výchovy?
- A Povinná ve škole
 - B Kroužek
 - C Jiné
 - D Žádné neznám
- 11) Uvítal/a byste rozšíření dopravní výchovy v Přerově formou dětského dopravního tábora?
- A Ano
 - B Ne

Pokud ano, tak:

- 12) Jaký časový rozsah by měl tábor mít?
- A 1-3 dny
 - B 3-5 dní
 - C 5-7 dní
- 13) Jakou formu by měl tábor mít?
- A Příměstský
 - B Pobytový

14) Jak by měl být tábor tematicky zaměřený?

- A Pouze teoretický
- B Pouze praktický
- C Kombinace teorie a praxe

15) Jakou finanční částku byste byli ochotni zaplatit za pobyt Vašeho dítěte na dětském dopravním táboru?

- A 0-1000 Kč
- B 1000 – 2000 Kč
- C 2000 Kč a více

PŘÍLOHA P II: REŠERŠE VYBRANÉ LITERATURY

Název knihy: Dopravně bezpečnostní činnost

Autoři: Kamil Pavlíček, Zdeněk Kopecký

PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ, 2004. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police History. ISBN 80-86477-24-X.

Výběr knihy s ohledem na téma naší bakalářské práce poměrně jasný. Publikace se všeobecně zabývá bezpečností v dopravě a poskytla nám mnoho cenných informací.

Knihou svým posláním je určena pro studenty prezenčního a kombinovaného studia Policejní akademie České republiky v oboru Bezpečnostní služby. Obsah knihy je zaměřen na motorizaci a s tím spojené každodenní chování člověka v dopravě. Zaměřuje se na vznik a možnosti prevence rizikového chování. Kniha popisuje základní a nosné pojmy, které se vztahují k bezpečnostní situaci. Cíleně mapuje a popisuje rizikové situace a rozborem řeší možnosti řešení. K tomuto využívá nejvhodnější aplikované vědy a objasňuje příčinné souvislosti. Důležitý se nám jeví mezinárodní přehled autorů a jeho využití v praktickém uplatňování legislativy v rámci evropské unie. Kniha, ač je vydána v roce 2004, nabízí mnoho návodů aplikace zákona do budoucna. Některé z těchto návodů sice realizovány nebyly a ani nebudou, ale některé čekají na svou realizaci.

Pro naši bakalářskou práci kapitoly s oblasti činnosti Policie ČR neměly velký význam, avšak cenné podklady nám poskytla s oblasti historie dopravní výchovy a prevence rizikového chování. Tato problematika je řešena v šesté a osmé kapitole knihy.

Název knihy: Jak se stanu dobrým šoférem

Autor: Dr. Ing. I. Kučera

KUČERA, I., 1934. *Jak se stanu dobrým šoférem*. Vyd. 6. Praha: Vojtěch Šeba.

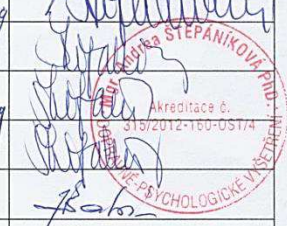
V průběhu shromažďování teoretických východisek pro naši bakalářskou práci se nám dostala do rukou historicky velmi cenná kniha. Rok vydání je 1934 a byli jsme velmi potěšeni dobovou originalitou této knihy.

Kniha je rozdělena do pěti základních kapitol a názvy se odvíjí od časové odlišnosti oproti současnosti. Lze uvést jako příklad název první kapitoly Pokyny pro kandidáty šoférství. Knihu napsal Dr. Ing. I. Kučera, vládní rada zemského úřadu a státní zkušební komisař v Praze. Kniha poskytuje komplexní návod, jak se chovat v tehdejší dopravě. Je s podivem, že jsou v knize uvedeny statistiky počtu vozidel na celém světě i s poměrem na tehdejší Československo. Autor se již v té době zabýval bezpečností dětí (Kučera, 1934, s. 207), která byla i zajímavě ilustrována. V celku úsměvné jsou i dobové návody první pomoci (Kučera, 1934, s. 337). Pro místně znalé stojí za zmínku i mapa průjezdu Staroměstského náměstí v Praze (Kučera, 1934, s. 46).

Tato bezesporu zajímavá publikace nás velmi pobavila a nad jejím studiem jsme strávili spoustu času. Jednalo se o skrze přínosnou literaturu, vzhledem k ověření si tehdejších názorů, které jsou jistě s drobnými korekcemi použitelné i dnes.

PŘÍLOHA P III: DENÍK KONZULTACÍ

| DATUM | KONZULTANT | PODPIS |
|------------|--|---------------------|
| 14.6.2014 | doc. PhDr. Mgr. JAROSLAV BALVÍN CSc. | Balvín |
| 13.9.2014 | doc. PhDr. Mgr. JAROSLAV BALVÍN CSc. | Balvín |
| 19.9.2014 | Atlas-Bios Andrea NĚMČÁKOVÁ | |
| 3.10.2014 | doc. PhDr. Mgr. JAROSLAV BALVÍN CSc. | Balvín |
| 4.10.2014 | Mgr. Andrea ŠTĚPÁNKOVÁ PhD-Dopravní psycholog | Štěpánková |
| 12.11.2014 | Mgr. Andrea ŠTĚPÁNKOVÁ PhD-Dopravní psycholog | Štěpánková |
| 19.12.2014 | Mgr. Andrea ŠTĚPÁNKOVÁ PhD-Dopravní psycholog | Štěpánková |
| 6.1.2015 | Mgr. Andrea ŠTĚPÁNKOVÁ PhD-Dopravní psycholog | Štěpánková |
| 16.1.2015 | doc. PhDr. Mgr. JAROSLAV BALVÍN CSc. | Balvín |
| 31.1.2015 | doc. PhDr. Mgr. JAROSLAV BALVÍN CSc. | Balvín |
| 4.2.2015 | MĚSTSKÁ POLICIE PŘEBŘOV p. Lenka ŠKOPOVÁ, p. Pavel VOJTÁŠEK | Škopová Vojtášek |
| 11.2.2015 | KLUB DLAŽKA - p. Vladimír ZLÁMAL | Zlámal |
| 20.2.2015 | ATLAS-BIOS - Andrea KOLÍKOVÁ | Kolíková |
| 25.2.2015 | BESIP - krajští koordinátoři - Miroslav CHAROUZ | Charouz |
| 25.2.2015 | KAPPA-HELP - CENTRUM SOC. PREVENCE Mgr. Ivan ŠTĚPÁNKOVÁ | Štěpánková |
| 28.2.2015 | doc. PhDr. Mgr. JAROSLAV BALVÍN, CSc. | Balvín |
| 4.3.2015 | doc. PhDr. Mgr. JAROSLAV BALVÍN, CSc. | Balvín |
| 27.3.2015 | doc. PhDr. Mgr. JAROSLAV BALVÍN, CSc. | Balvín |
| 11.4.2015 | doc. PhDr. Mgr. JAROSLAV BALVÍN, CSc. | Balvín |
| 25.4.2015 | doc. PhDr. Mgr. JAROSLAV BALVÍN, CSc. | Balvín |
| | | |
| | | |



o.s. KAPPA-HELP
 nám. Přerovské povstání 1
 750 01 Přerov, tel./fax: 581 207 901
 IČ: 667 192, DIČ: CZ66743192
 www.kappa-help.cz