

# Management dopravní výchovy

Martin Krupka

---

Bakalářská práce  
2018



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta logistiky a krizového řízení

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta logistiky a krizového řízení

Ústav krizového řízení

akademický rok: 2017/2018

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martin Krupka**  
Osobní číslo: **L15328**  
Studijní program: **B3909 Procesní inženýrství**  
Studijní obor: **Ovládání rizik**  
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Management dopravní výchovy**

Zásady pro vypracování:

1. Zpracujte literární rešerši vztahující se k problematice dopravní výchovy.
2. Popište a analyzujte současný stav dopravní výchovy v ČR.
3. Zpracujte výsledky šetření.
4. Zhodnoťte výsledky analýzy a navrhňte doporučení pro zkvalitnění dopravní výchovy.

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

[1] DĚCKÝ, Jan, 2013. **Doprava a systémy dopravní výchovy 1.** Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978-80-210-6367-9.

[2] SMEJKAL, Vladimír a Karel RAIS, 2013. **Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích. 4. aktualiz. a rozš. vyd.** Praha: Grada. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4644-9.

[3] STOJAN, Mojmír, 2009. **Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy.** Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD. ISBN 978-80-210-5125-6.

[4] STOJAN, Mojmír, 2008. **Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů.** Brno: MSD. ISBN 978-80-7392-078-4.

**Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.**

Vedoucí bakalářské práce:

**Mgr. Marek Tomašík, Ph.D.**

Ústav krizového řízení

Datum zadání bakalářské práce:

**3. listopadu 2017**

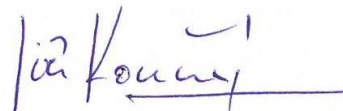
Termín odevzdání bakalářské práce:

**15. května 2018**

V Uherském Hradišti dne 15. listopadu 2017



doc. RNDr. Jiří Dostál, CSc.  
*děkan*



Ing. et Ing. Jiří Konečný, Ph.D.  
*ředitel ústavu*

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ / DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové 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<sup>1)</sup>;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou/diplomovou 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<sup>2)</sup>;
- podle § 60<sup>3)</sup> 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<sup>3)</sup> odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou 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/diplomové 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/diplomové práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem bakalářské/diplomové práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se bakalářská práce skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

### Prohlašuji,

- že jsem na bakalářské/diplomové práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Uherském Hradišti .....<sup>30.4. 2018</sup>



.....  
podpis studenta

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 bakalářské, diplomové, disertační 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. Vysoká škola disertační práce nezveřejňuje, byla-li již zveřejněna jiným způsobem.

(2) Bakalářské, diplomové, disertační 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.

(4) Vysoká škola může odložit zveřejnění bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce nebo jejich částí, a to po dobu trvání překážky pro zveřejnění, nejdéle však na dobu 3 let. Informace o odložení zveřejnění musí být spolu s odůvodněním zveřejněna na stejném místě, kde jsou

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 vnitřní 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). Odpirá-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 výtědku jim 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 přihlédne k výši výtědku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

## **ABSTRAKT**

Proces dopravní výchovy nás provází od předškolního věku do dospělosti a neustává po celý život jedince. Neustále se rozvíjející dynamičnost dopravy nám chystá stále další výzvy, kterým je nutno čelit a nezvládnutí tohoto procesu může člověku přinést fatální následky na zdraví nebo dokonce na životě. Ačkoli si myslíme, že jsme se naučili řídit dopravní prostředek a zvládat dopravní situace v autoškole, tak tento systém vzdělávání začal již mnohem dřív, aniž bychom si to uvědomovali. Nevědomé učení společně s radami rodičů, prarodičů, učitelů nás dovedlo až ke zdárně složené zkoušce v autoškole a otevřelo nám svět užívání pozemních komunikací. Ale stále se je co učit. Proces pokračuje...

Klíčová slova: Dopravní výchova, doprava, proces

## **ABSTRACT**

The process of traffic education accompanies us from preschool age to adulthood, and continues throughout the life of the individual. A continually evolving dynamic transport us going still further challenges to be faced and mismanagement of this process can bring fatal consequences on the health or even life. Although we think that we have learned to drive a means of transport and manage traffic situations in a driving school, so this system of education started already much earlier, without even realizing it. Unconscious learning together with the advice of parents, grandparents, teachers led us to successfully compound the test in driving school and it opened up our world to the use of road infrastructure. But still it is a lot to learn. The process continues...

Keywords: Traffic education, transport, process

Děkuji svému vedoucímu práce Mgr. Tomašíkovi za cenné rady při vedení v této bakalářské práci.

# OBSAH

ÚVOD.....	9
<b>I</b> <b>TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>10</b>
<b>1</b> <b>POJEM DOPRAVNÍ VÝCHOVA</b> .....	<b>11</b>
1.1    CÍLE A SYSTÉM DOPRAVNÍ VÝCHOVY .....	12
1.2    CÍLE VZDĚLÁVÁNÍ OBECNĚ.....	17
1.3    ZAČLENĚNÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY DO UČIVA .....	17
<b>2</b> <b>VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ</b> .....	<b>20</b>
2.1    DOPRAVA .....	20
2.2    DOPRAVNÍ NEHODA.....	20
2.3    ÚČASTNÍK PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH .....	20
2.4    ŘIDIČ.....	20
2.5    VOZIDLO .....	20
2.6    NEMOTOROVÉ VOZIDLO.....	20
2.7    CHODEC .....	21
2.8    DÁT PŘEDNOST V JÍZDĚ .....	21
2.9    PŘECHOD PRO CHODCE.....	21
2.10   PŘEKÁŽKA PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	21
2.11   SNÍŽENÁ VIDITELNOST.....	21
2.12   PŘEJEZD PRO CYKLISTY .....	21
<b>3</b> <b>SYSTÉM DOPRAVNÍ VÝCHOVY DLE VĚKU A VZDĚLÁVACÍHO     ZAŘÍZENÍ V ČESKÉ REPUBLICĚ.....</b>	<b>22</b>
3.1    DĚTI PŘEDŠKOLNÍHO VĚKU.....	24
3.2    ŠKOLÁCI PRVNÍHO STUPNĚ .....	25
3.3    ŠKOLÁCI DRUHÉHO STUPNĚ.....	26
3.4    ŽÁCI STŘEDNÍCH ŠKOL.....	28
3.5    DOSPĚLÍ .....	30
<b>II</b> <b>PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>32</b>
<b>4</b> <b>CÍL DOPRAVNÍ VÝCHOVY</b> .....	<b>33</b>
<b>5</b> <b>SUBJEKTY DOPRAVNÍ VÝCHOVY</b> .....	<b>35</b>



5.1	MĚSTSKÁ A OBECNÍ POLICIE .....	35
5.2	POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY .....	35
5.3	ŠKOLA .....	36
5.4	BESIP .....	36
5.5	SOUKROMÝ SEKTOR .....	37
5.6	DOPRAVNÍ KROUŽEK .....	37
5.7	SHRNUTÍ.....	37
<b>6</b>	<b>PRAXE V DOPRAVNÍ VÝCHOVĚ U MP BRNO .....</b>	<b>40</b>
6.1	EMPÍK CYKLISTA V PRAXI.....	43
<b>7</b>	<b>POSOUZENÍ VÝSLEDKŮ .....</b>	<b>45</b>
7.1	DATA 1.....	46
7.2	DATA 2.....	48
7.3	DATA 3.....	50
7.4	DATA 4.....	52
7.5	DATA 5.....	54
<b>8</b>	<b>SOUHRN VÝSLEDKŮ A NÁVRH NA ZLEPŠENÍ.....</b>	<b>56</b>
8.1	SOUHRN VÝSLEDKŮ.....	56
8.2	NÁVRH NA ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY .....	58
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>61</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>62</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>64</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>65</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>66</b>
	<b>SEZNAM GRAFŮ .....</b>	<b>67</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>68</b>

## ÚVOD

Bakalářská práce na téma „Management dopravní výchovy“ je mi blízká nejen zvoleným tématem, ale i proto, že se v převážné většině věnuje práci s dětmi a mládeží jak předškolního věku, tak školáků prvního a druhého stupně, ale i středoškolské mládeže.

Dle mého názoru patří mezi důležitou součást vzdělávacího procesu vedle předmětů jako jsou Český jazyk, matematika, zeměpis, dějepis atd. Navozuje totiž situace reálného života, jeho každodenního průběhu se všemi klady, zápory, ale i nebezpečím, které na každého čeká při pohybu na pozemních komunikacích. Lepším zvládnutím procesu dopravní výchovy se jedinec stává při pohybu na pozemních komunikacích bezpečnější, ale je bezpečnější i v samotném životě. Samotné zvládnutí dopravní výchovy a schopnost jeho přenosu do reálného života podstatnou měrou snižuje úrazovost obyvatelstva a samozřejmě i dětí a mládeže. A to je i jeden z cílů správně vedené dopravní výchovy. Tento cíl by jistě nešel naplňovat bez jasně rozvržené spolupráce mezi školou a subjekty provádějícími lektorskou činnost na poli dopravní výchovy. A právě popis managementu dopravní výchovy je úkolem této bakalářské práce.

Bakalářská práce začíná literární rešerší výše uvedeného tématu, v dalších částech popisuje a analyzuje dle zadání současný stav a rozdělení mládež do věkových skupin. Zabývá se praktickým prováděním dopravní výchovy, subjekty z podnikatelského prostředí i veřejného sektoru. Analyzuje současný stav dopravní výchovy v České republice a v praktické části jsem si vytyčil cíl zaměřit se na praktickou zkoušku prováděnou MP Brno v programu Empík cyklista. Popsat způsob výkonu praktické části zkoušky a najít nejproblématičtější místa pro žáky základních škol.

## I. TEORETICKÁ ČÁST

## 1 POJEM DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Může se to zdát vcelku jednoduché, pohybovat se po pozemních komunikacích nejprve jako chodec, později jak o cyklista a následně vystoupat na nejvyšší příčku pohybu, a to jako řidič motorového prostředku. Nám dospělým se tato činnost stala jakousi samozřejmostí, něčím, co nás doprovází každý den v běžném i profesním životě. Vzpomeňme si ale na své vlastní začátky. Na situace, které jsme dříve jen obtížně řešili a nedokázali jim porozumět, a které se nám dnes zdají triviální a lehce pochopitelné. Kognitivním procesem jsme se dostali až do dnešních dnů a více nebo méně úspěšně zvládáme nástrahy stále více se vyvíjející dynamické dopravy. Dynamičnost dopravy je to, co nás ještě dokáže leckdy zaskočit. Občan žijící v maloměstě nebo v malé obci s jednoduchou dopravní infrastrukturou je jistě ohromen dopravou v hlavním městě, nebo v jiném velkoměstě, kde čekání v kolonách v takzvané dopravní špičce se stalo už tak nějak samozřejmostí, ale kde každá nehoda před námi též způsobuje změnu plánů a hledání objízdné trasy a vyžaduje od nás okamžitou reakci a adaptaci na změnu. Někteří lidé snažící se vyvarovat těchto situací vůbec v tyto exponované doby nevyjíždí a snaží se tak vyvarovat těmto mimořádným a pro ně vysoce krizovým situacím. Tímto ještě více snižují možnost vyřešit tuto situaci, až tato opravdu nastane a musí se řešit okamžitě a efektivně k dosažení cíle a to úspěšného a bezpečného přejezdu do místa určení. Proto si vzpomeňme na ty malé a nejmenší človičky, kteří se v této složité situaci nachází každodenně, protože i pouhé přejítí silnice po přechodu pro chodce je vysoce riziková záležitost a jejich vtělená kognice se začíná teprve projevovat a formovat. Behaviorální predispozice každého z nás jsou na jiné úrovni a oni ve střetu s každodenní realitou postupují jen velmi pomalu a obtížně. Proto naše pomocná ruka musí být neustále na blízku a ochraňuje dítě před následky nezodpovědného chování. Samozřejmostí v tomto vzdělávacím procesu je příklad v rodině, který ale nemusí být vždy ten správný. Jistotou při získávání správných a bezpečných návyků při pohybu po pozemních komunikacích je zajisté správně prováděná dopravní výchova, kdy bezděčné učení začíná přecházet v záměrné. Pojem dopravní výchova je chápán jako soubor postupů, nástrojů a vyučovacích metod, které jsou postupně aplikovány na děti jak předškolního věku v mateřských školkách, tak na žáky základních škol prvního i druhého stupně, dále na středoškoláky a učňovskou mládež převážně v prvních dvou letech středoškolského studia za pomoci výuky ve škole, docházkou na různé dopravně vzdělávací akce a v neposlední řadě přirozenou výukou kladným příkladem

v rodině. Zákon 361 z roku 2000 Sb. v § 3 odst. 1, 2 jasně vymezuje podmínky pro osoby, které chtějí být plnohodnotnými účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích:

(1) Provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo.

(2) Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdou na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích. [5]

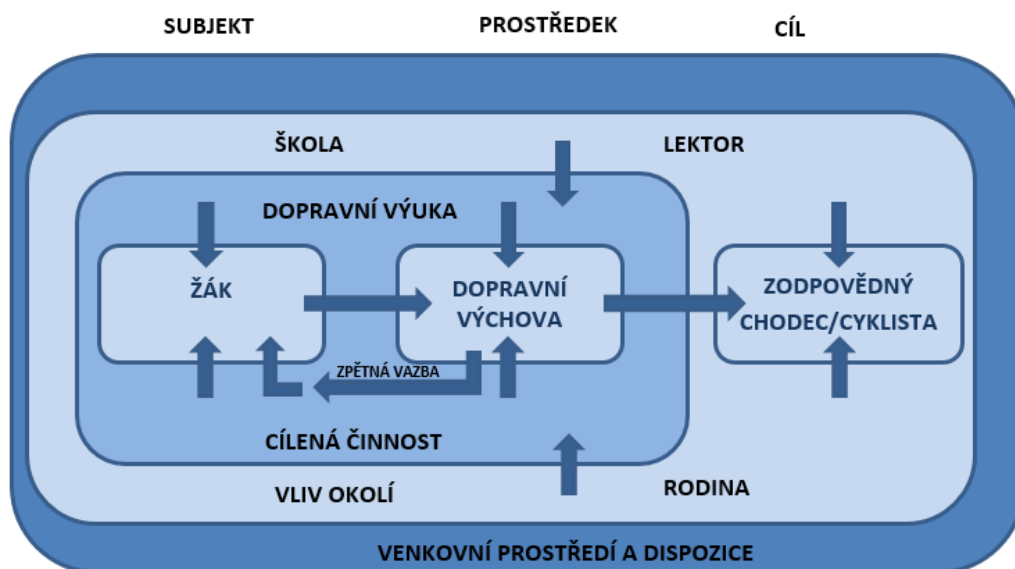
Systém dopravní výchovy se dělí na část teoretickou, praktickou a testovou. Správné propojení teoretické a praktické části výuky vede k lepším výsledkům v části testové i praktické. Samozřejmě se na profesionálně vedené dopravní výchově podílí též zapojení moderních vyučovacích metod spojených s interakcí a využití technických prostředků výuky a to jak statických, tak dynamických. Též je důležité přihlížet k momentálnímu psychickému stavu dítěte s přihlédnutím právě na nenásilnost učení a osvojování si základů těchto dovedností. Zvolený způsob vzdělávání se jistě jednoduše a jasně projeví ve výsledcích frekventantů a celkově negativní hodnocení jistě než ke zvýšené aktivitě a iniciativě povede spíše k rezignaci a útlumu zájmu o řešení konkrétních otázek v souvislosti s pravidly bezpečného pohybu po pozemních komunikacích.

Výchova k bezpečné koexistenci s dopravou je celoživotní učební proces. Většinou začíná ještě před školní docházkou, ale v systematické formě kulminuje právě při ní. Jejím cílem je jednotlivým dopravním prvkům, signálům, informacím a složitějším situacím rozumět a adekvátně na ně reagovat. Navazující a s ní koordinovaný praktický výcvik jsou nástroje, které mohou hodně pomoci k vytrénování správných návyků či stereotypů chování, aby se děti v dopravě staly skutečně bezpečnými partnery ostatních účastníků. [1]

## 1.1 Cíle a systém dopravní výchovy

Systém dopravní výchovy se dělí na část teoretickou, praktickou a testovou. Správné propojení teoretické a praktické části výuky vede k lepším výsledkům v části testové i praktické. Samozřejmě se na profesionálně vedené dopravní výchově podílí též zapojení

moderních vyučovacích metod spojených s interakcí a využití technických prostředků výuky a to jak statických, tak dynamických. Též je důležité přihlížet k momentálnímu psychickému stavu dítěte s přihlédnutím právě na nenásilnost učení a osvojování si základů těchto dovedností.



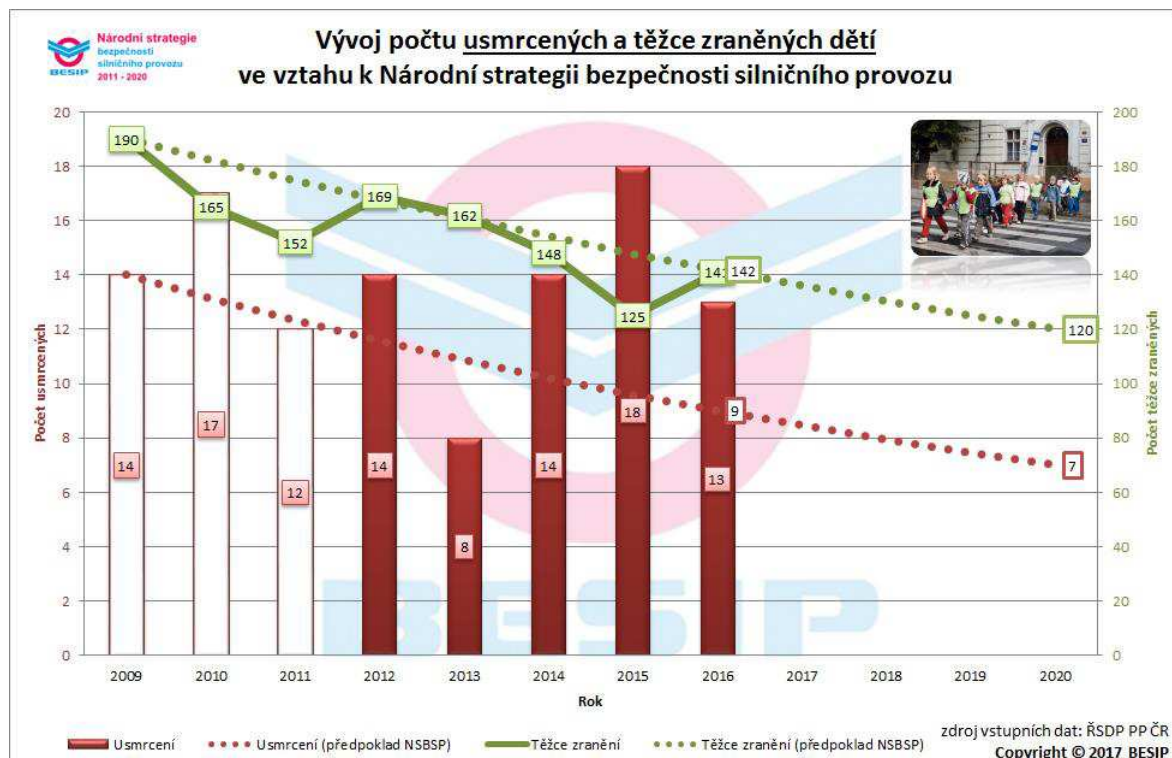
Obrázek 1: Systém dopravní výchovy [zdroj: vlastní]

Zvolený způsob vzdělávání se jistě jednoduše a jasně projeví ve výsledcích frekventantů a celkově negativní hodnocení jistě než ke zvýšené aktivitě a iniciativě povede spíše k rezignaci a útlumu zájmu o řešení konkrétních otázek v souvislosti s pravidly bezpečného pohybu po pozemních komunikacích. Systematické vzdělávání dětí a mládeže v oblasti dopravní výchovy je jedním ze základních zájmů společnosti. Je zřejmé, že správný přístup při dopravní výchově ať školní, či mimoškolní vede ke snižování dopravní nehodovosti obecně.

„Každému hrozí riziko“ Ano je tomu tak. Fyzickým i právnickým osobám, státy nevyjímaje, hrozí jedno nebo více rizik. Liší se samozřejmě v tom, o jaké riziko jde a nakolik jejich existence ohrožuje jednotlivé subjekty. [3]

Hlavně rodina, jejímž příslušníkem dítě je, má zájem na tom, aby se dítě nestalo účastníkem dopravní nehody při jízdě ve vozidle. Ještě větší zájem má na tom, aby se dítě nestalo účastníkem dopravní nehody jako chodec. Následky střetu vozidla s chodcem

bývají pro chodce mnohem tragičtější, než pro cestující ve vozidle. Následky střetu dítěte-chodce s vozidlem může vést nejen k okamžitému zranění dítěte vyžadující si dlouhodobé léčení, ale vede i k různým psychickým újmám, kterých se dítě nemusí zbavit po mnoho let.



Obrázek 2: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných dětí [8]

Jednoznačně se do systému dopravní výchovy musí zapojit jak rodina – učení se příkladem, tak škola cílenou dopravní výukou. V praxi se do systému dopravní výchovy zapojují různé subjekty nasmlouvané školou k provedení výuky s dopravní tematikou, ať již soukromé, či státní. Školy v současné době nemají dostatečný počet učitelů se zaměřením na dopravní výchovu, proto jsou do tohoto systému zapojeny i výše uvedené ostatní složky vzdělávacího procesu. Celý proces dopravního vzdělávání nekončí na střední škole, tam pouze nastává přechod od teorie k praxi. S dítěte školáka se stává řidič motorového prostředku a právě zde využívá znalostí a zkušeností, které načerpal při dopravním vzdělávání v předškolním i školním věku. Samozřejmostí a nutností k oprávnění řídit motorové vozidlo je úspěšné absolvování zkoušek v autoškole jak po stránce vědomostní, tak praktické a člověk získá přehled o části vymezené Zákonem o provozu na pozemních

komunikacích č. 361/2000 Sb. Jak vyplývá ze statistických údajů, v roce 2016 bylo usmrceno v souvislosti provozem na pozemních komunikacích 545 osob, což bylo o 115 osob méně než v roce 2015, nicméně předpoklad Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, kterou vyhláší Ministerstvo dopravy společně s organizací BESIP naplněn není. Tato Strategie stanovila cíl v počtu usmrcených osob v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích na území České republiky na maximálně 464 osob. Tento počet byl o 81 usmrcených osob překročen. Podle této NSBSP má být počet osob usmrcených při dopravních nehodách v roce 2020 pouze 333 osob. Tyto počty vypovídají o osobách, které zemřely do 24 hod po dopravní nehodě. Tento údaj je statisticky zavedený v České republice, nicméně pokud by se zveřejňoval počet osob, jejichž újma na životě vznikla v souvislosti s dopravní nehodou do třiceti dnů, jak je tomu v mnoha státech Evropy, tak počet usmrcených osob stoupá na 610.

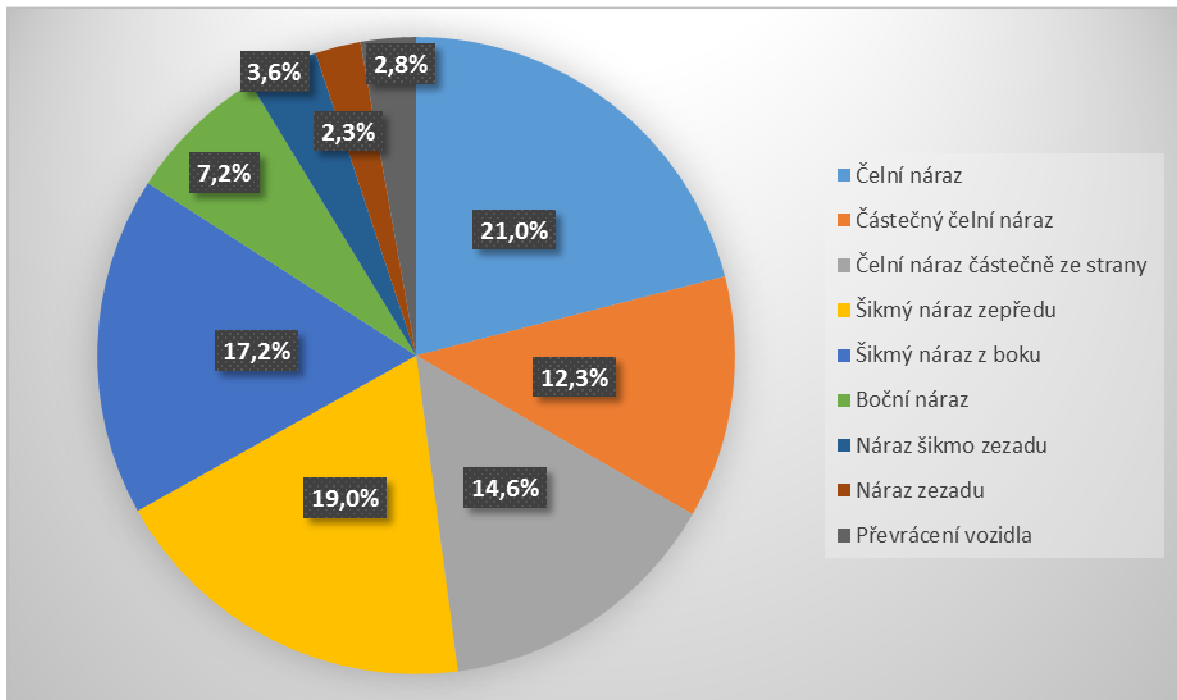
Výskyt jednotlivých druhů nárazů při autonehodách:

- Čelní náraz – 21 %,
- Částečný čelní náraz (do části čelní partie vozidla) – 12,3 %,
- Čelní náraz částečně ze strany – 14,6 %,
- Šikmý náraz zepředu – 19 %,
- Šikmý náraz z boku – 17,2 %,
- Boční náraz – 7,2 %,
- Náraz šikmo zezadu – 3,6 %,
- Náraz zezadu – 2,3 %,
- Převrácení vozidla – 2,8 % [4]

Nutno dodat, že cíle NSBSP se nedaří naplňovat dlouhodobě a realita od předpokladů se liší. Dále bylo ze statistických údajů Policie České republiky zjištěno, že dětmi bylo zaviněno 637 nehod, což jsou 1,75 nehody za den. Z toho zaviněno dítětem do patnácti let jakožto řidičem nemotorového prostředku 243 nehod, což činí nárůst o 23 zavinění oproti roku 2015. Dále 394 nehod způsobily děti do patnácti let jako chodci, což znamená pokles o 42 nehod.



Následující graf představuje výskyt jednotlivých druhů nárazů při autonehodách.



Graf 1: Výskyt jednotlivých druhů nárazů při autonehodách [zdroj: vlastní]

Dlouhodobě se Česká republika pohybuje v počtu dopravních nehod ve středu tabulek. Jasná nadvláda skandinávských zemí v minimálním počtu dopravních nehod, kde je dopravní výchova pravidelně vyučována od první třídy je výsledkem právě této snahy učinit z dopravní výchovy běžný předmět s určitým rozsahem hodin ve školním roce. Tato nauka se přenáší ve větší míře nejen na děti školního věku, ale i jejich rodiče, kteří ve většině případů dopravní výchovu absolvovali a jsou kvalitnějšími a hlavně uvědomělejšími přenašeči dopravní výchovy na své potomky.

Obecně se dá říct, že za jeden z hlavních cílů dopravní výchovy se považuje právě snížení počtu dopravních nehod a naplněním tohoto cíle se pak automaticky sníží počet zraněných a usmrcených osob. Dopravní nehoda se zraněním nebo usmrcením osoby nemá vliv jen na osobu samotnou a průběh jejího pracovního a mimopracovního života. Samozřejmě se také dotýká dosavadního způsobu života i ostatních členů rodiny. Při nutné změně pracovních povinností a návyků, které jsou způsobeny nadměrnou a dlouhodobou péčí o člena rodiny, dítě, může dojít ke zhoršení finanční situace. Neméně důležitou je psychická újma, kterou

rodič či prarodič utrpí při tragické události týkající se dětí v rodině. Mezi tyto patří i účast na dopravní nehodě s následky na zdraví či na životě.

## 1.2 Cíle vzdělávání obecně

Vzdělávání je proces osvojování si různých vědomostí a postupů, které vedou k upokojování potřeb jednotlivce. Už samotné vzdělávání je samo osobě potřebou, která uspokojuje jedince obvyklé mentální úrovně a inteligence. Osvojení si určitých postupů zjednodušuje lidský život v jeho každodenní podobě a jen na určitou úroveň vzdělaný člověk může svoje vědomosti a návyky opět předávat dále s tím, aby tyto přenesené vědomosti nepůsobily kontraproduktivně. Jedním z cílů vzdělávání je tedy pouhé uspokojení potřeby. Dalším uspokojením je předávání těchto zkušeností a znalostí těm, kteří se pokouší tyto znalosti a dovednosti pochytit a naučit se je, ať již nevědomým, anebo vědomým a záměrným způsobem. Je to právě již mnohokrát zmiňované učení kladným příkladem v posloupnosti rodič - dítě. Další důležitou výukovou dvojicí a vlastně nejdůležitější na startu kognitivního procesu je dvojice učitel- žák. Učitel, pokud dokáže svého žáka dostatečně a vhodně motivovat, je sám tím nejlepším příkladem pro začínajícího studenta v jakémkoliv oboru. Stejně jako pozitivní příklad rodič - svěřená osoba, má pozitivní příklad učitel - student největší vliv na pozdější vzdělávání a vzdělatelnost svěřené osoby. Samozřejmě vedle vlivů, které jen těžko dokáže učitel ovlivnit jako například úplnost či neúplnost rodiny, různé zátěže způsobené prostředím ve kterém dochází k formování osobnosti, sociální situaci rodiny a možnost přístupu k informacím. Predispozice se dá formovat vhodnou volbou formy vzdělávání, kterou určí zkušený učitel s odpovídajícím vzděláním. Ani dopravní výchova by v tomto ohledu neměla stát stranou a začleněním do stávajících předmětů, vedle samostatné dopravní výchovy, je možné.

## 1.3 Začlenění dopravní výchovy do učiva

Pokud se budeme striktně držet nařízení zařadit od roku 2013 dopravní výuku do osnov výuky pro základní školy, dopravní výchova má probíhat systematicky od první třídy až po devátou s tím, že výuka postupně přechází z nauky pohybu po pozemních komunikacích pěšky jako chodec až po jízdu na jízdním kole po běžných komunikacích, kdy zvláště ve čtvrté a páté třídě je nutné zaměřit se na samostatnou jízdu na jízdním kole po pozemních

komunikacích. Zákon 361 z roku 2000 Sb. v § 58 jasně hovoří o tom, kde se může dítě s jízdním kolem pohybovat. Dle tohoto paragrafu se může dítě mladší deseti let pohybovat po silnici jen v doprovodu osoby starší patnácti let. Na druhé straně pro svou jízdu může využívat chodník, což později už nemůže. Z tohoto nařízení jasně vyplývá, že dítě starší deseti let již může jezdit po silnici na jízdním kole bez doprovodu. Toto jednání se v dnešním provozu na pozemních komunikacích dá považovat za vysoce rizikové a dosažení věku dítěte deset let za přelomové. Dalším takovým přelomovým věkem je jistě i dosažení patnáctých narozenin a s tím spojená možnost využívat pozemní komunikace na prvním motorovém dopravním prostředku a tím je motorové vozidlo skupiny AM, kam spadají motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km/h:

1. dvoukolová se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm<sup>3</sup> nebo s výkonem elektrického motoru do 4 kW,
2. tříkolová se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm<sup>3</sup> nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW,
3. čtyřkolová o hmotnosti v nenaloženém stavu nejvýše 350 kg se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm<sup>3</sup> nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW. [6]

Rozdíl v možnosti pohybovat se po pozemních komunikacích na vlastní zodpovědnost mezi desetiletým a patnáctiletým tkví v tom, že patnáctiletý se může účastnit silničního provozu až po úspěšně absolvované zkoušce v autoškolě, kdežto desetiletého opravňuje k pohybu po pozemních komunikacích pouze jeho věk. Rizikovost takového počínání je zřejmá. Zintenzivnění dopravní výchovy ve čtvrté a páté třídě má jasný a neoddiskutovatelný důvod a smysl. Zde již nebude stačit predispozice a určitá míra inteligence jednotlivce. Tato činnost vyžaduje soustavné a cílevědomé vzdělávání a samozřejmě též jakousi formu přezkoušení nabytých znalostí. Učitel coby první lektor dopravní výchovy má ve svých možnostech začlenit základy dopravní výchovy do různých předmětů s vysokou mírou zapamatovatelnosti.

Tělocvik - sportovní hry dětí na téma přecházení přes přechod, uskakování na stranu při vybíjené, kotouly s prudkým výskokem, člunkový běh.

Výtvarná výchova - poznávání barev, rozlišování barev na semaforu, nákresy semaforů pro auta a chodce, malování přechodů pro chodce.

Český jazyk - čtení textů s tematikou jízdy na kole, přecházení silnice a cestování vůbec.  
Diktát s dopravní problematikou a názvy značek.

Prvouka - základy první pomoci a postup při přivolání pomoci při dopravní nehodě

Zeměpis - kudy vedou silnice a dálnice, rozložení významných měst v ČR, silniční a dálniční infrastruktura.

Je jen na zájmu a důslednosti učitele, jak se podaří zapojit žáky do dopravní problematiky. Pokud se sám učitel necítí erudovaný na zvládnání výkladu dopravní výchovy, může využít služeb jak státního, tak soukromého sektoru, jehož subjekty dopravní výuku nabízejí a mají dostatečný počet kvalifikovaných lektorů.

## **2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ**

### **2.1 Doprava**

Přesun osob, zvířat, nákladu, zařízení z bodu A do bodu B. [5]

### **2.2 Dopravní nehoda**

Je dle §47 odst. 1 zák. 361 z roku 2000 Sb. událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. [5]

### **2.3 Účastník provozu na pozemních komunikacích**

Je dle § 2 písm. a zák. 361 z roku 2000 Sb. každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. [5]

### **2.4 Řidič**

Je dle § 2 písm. d zák. 361 z roku 2000 Sb. účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti. [5]

### **2.5 Vozidlo**

Je dle § 2 písm. f zák. 361 z roku 2000 Sb. motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. [5]

### **2.6 Nemotorové vozidlo**

Je dle § 2 písm. h zák. 361 z roku 2000 Sb. vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo. [5]

## 2.7 Chodec

Je dle § 2 písm. j zák. 361 z roku 2000 Sb. i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm<sup>3</sup>, psa a podobně. [5]

## 2.8 Dát přednost v jízdě

Dle § 2 písm. q zák. 361 z roku 2000 Sb. znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. [5]

## 2.9 Přejezd pro chodce

Dle § 2 písm. dd zák. 361 z roku 2000 Sb. je místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou. [5]

## 2.10 Překážka provozu na pozemních komunikacích

Dle § 2 písm. ee zák. 361 z roku 2000 Sb. je vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo závady ve sjízdnosti pozemní komunikace. [5]

## 2.11 Snížená viditelnost

Dle § 2 písm. ff zák. 361 z roku 2000 Sb. je situace, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci, například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu. [5]

## 2.12 Přejezd pro cyklisty

Dle § 2 písm. ll zák. 361 z roku 2000 je místo na pozemní komunikaci určené pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci vyznačené příslušnou dopravní značkou. [5]

### 3 SYSTÉM DOPRAVNÍ VÝCHOVY DLE VĚKU A VZDĚLÁVACÍHO ZAŘÍZENÍ V ČESKÉ REPUBLICE

Co se týká rozdělení dětí do jednotlivých věkových a vzdělávacích kategorií, uvádím rozdělení dětí a mládeže do čtyř základních kategorií, které uzavírá kategorie dospělých, jako nedílná součást nikdy nekončícího vzdělávacího procesu.

Další věcí v souvislosti s dopravní výchovou je společenská poptávka, na kterou musí školství reagovat. Vzhledem k faktu, že dopravní systémy, zejména silniční doprava, se jen stěží vyrovnávají s rostoucím provozem motorových vozidel, intenzitou přepravy nákladů a migrací osob, rostou nároky na každého účastníka dopravy. Dopravní gramotnost-vedomosti, dovednosti, návyky, postoje aj. v této oblasti rozhodují o bezpečnosti a v podstatě o životě. Rámcový vzdělávací program tedy vymezuje dopravní výchovu také jako prostředek ke způsobilosti pro život v prostředí dopravy. [5]

Jako základní kategorií se zabývám kategorií dětí předškolního věku navštěvující mateřskou školkou, nebo podstupují tzv. kognitivně behaviorální terapii příkladem v domácím prostředí, pokud je jim takového prostředí dopřáno. Tento důležitý fakt není až tak často zmiňován, ale existuje jistě stejná souvislost mezi životem v neúplné rodině a špatnými známkami ve škole stejně jako životem v neúplné rodině a nezodpovědným chováním v provozu na pozemních komunikacích. Další zájmovou skupinou jsou žáci prvního stupně základní školy, kde se zatím nabyté vědomosti na poli dopravní výchovy začínají rozšiřovat i o konkrétní řešení dopravních situací a znalost vybraných dopravních značek. V kategorii školáků druhého stupně by již měl takto starý jedinec znát množství dopravních značek a měl by být schopen se již samostatně pohybovat na jízdním kole v provozu na pozemních komunikacích, jak mu to umožňuje §58 zák. č. 361 z roku 2000Sb. Což mu ukládá za povinnost také například znát a využívat takzvanou přednost zprava, která patří i mezi dospělými k často porušované a nepochopené události v provozu na pozemních komunikacích. Další kategorií jsou žáci středních škol. U nich už se předpokládá určitá znalost dopravní problematiky, kterou chtějí někteří z nich přeměnit v úspěšné zakončení autoškoly zkouškou na skupinu řidičského průkazu AM - dříve malý motocykl. Jedná se zde o skupinu zahrnující dvoukolová, tříkolová i čtyřkolová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km/h. Tyto mohou řídit osoby starší patnácti let právě po úspěšné zkoušce v autoškole. Někteří vzhledem k věku šestnácti let už rovnou

absolvují kurz autoškoly na skupinu A1, která opravňuje absolventa k řízení jednostopých vozidel o výkonu do 11 kW a tříkolek o výkonu do 15 kW. Neméně důležitou funkcí v tomto věku je také funkce jakéhosi mentora prvních dopravních kroků mladších sourozenců a kamarádů. Zákon 361 z roku 2000Sb. v § 58 odst. 2 říká, že dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně. Kategorie dospělých osob potom všechny výše jmenované kategorie uzavírá. Osoby pohybující se v této kategorii využívají po úspěšném složení příslušných zkoušek v autoškolě možnosti řídit motorová vozidla zbylých skupin a tato činnost jim také může sloužit jako povolání. Automaticky se také jako rodiče stávají někdy i nevědomými učiteli dopravní výchovy svým nejbližším. V lepším případě vědomými. A měli by k této nové funkci přistupovat zodpovědně a se vší vážností ke své funkci. Jsou těmi prvními, kteří formují názor malého človíčka na své budoucí konání a jednání nejen při provozu na pozemních komunikacích, ale i v životě samém. Důležitost tohoto vzdělávání v rodině je často podceňována, nebo vedena špatným směrem negativním přístupem, v některých případech dokonce i záměrným. Učitel či lektor dopravní výchovy jen těžko přesvědčí takové dítě o opaku, pokud rodič vzor nerespektuje některá nařízení a ustanovení zák. 361 z roku 2000 Sb., nebo veřejně před dítětem projevuje sympatie k takovému jednání. Tato rozpolcenost může vést nejen ke špatným výsledkům u zkušebních testů a praktické zkoušky, ale také k fatálním následkům na zdraví, nebo dokonce na životě, pokud se dítě bude pokoušet takové jednání napodobovat, nebo se jím řídit. Stačí uvést příklad přecházení na červenou pro chodce, nebo nesprávné přecházení přechodu pro chodce. V roce 2015 zemřelo na přechodu pro chodce 23 osob, celkově 131 chodců přišlo o život v souvislosti s provozem vozidel. Více než 550 jich bylo zraněno těžce. Na vině ze strany řidičů byla jednoznačně v nejvíce případech nepřiměřená rychlost a také agresivita jízdy. Ze strany chodců nesprávný způsob chůze po pozemní komunikaci a nesprávné přecházení vozovky. Jistě v těchto situacích záleží na mnoha faktorech, ale základ těchto návyků by měl každý z nás získat právě od svých nejbližších, od své rodiny.



### 3.1 Děti předškolního věku

Pokud se týká jednotlivých věkových kategorií, tak děti předškolního věku, pokud u nich neprobíhá systematická dopravní výchova v mateřské školce, jsou vedeni pouze příkladem dospělých. Na jedné straně rodič, který ukazuje předškolákovi, jak přecházet silnici, na druhé straně ve většině případů paní učitelka v mateřské školce jsou těmi prvními, od kterých se každý z nás naučil základy bezpečného pohybu po pozemních komunikacích. Jistě si i ti nejmenší všímají chování okolí, ale právě rodič či prarodič a paní učitelka z mateřské školky jsou těmi největšími autoritami. Nevědomý kognitivní proces v nízkém věku je jaksi přirozený a samozřejmý a nemá smysl ho podceňovat. Způsoby učení bezpečného pohybu po chodníku a při přecházení pozemní komunikace musí být hlavně nenásilné, hravé a musí bavit. Na jedné straně je to praxe při společných procházkách nebo jízdě autem s rodiči, nebo jinými staršími příbuznými a známými, také organizované vycházky mateřské školky pod vedením školeného personálu tohoto zařízení. Na druhé straně teorie hrou a povídáním pro ně poutavého příběhu o někom, kdo se nechová správně v silničním provozu se znázorněním následků tohoto nesprávného chování. Např. Pohádka o Koblížkovi, ve které Koblížek nerespektuje pravidla bezpečné chůze na pozemních komunikacích, a stávají se mu různé nemilé příhody, které končí až přejetím Koblížka. Tento příběh upozorňuje děti na možnost úrazu při nezodpovědném chování při přecházení silnice i pro ně samé. Cíleně se zde nejedná o snahu naučit děti názvy dopravních značek ani řešení v rámci předností v křižovatce. Zde děti učí zásady správné chůze po chodníku, doporučuje se chůze vpravo a nejdůležitějším vytyčeným cílem je naučit děti využívat přechodu pro chodce a osvojení si zásad chůze na zelenou. Jasně se zde vymezí barvy důležité pro přecházení silnice po přechodu pro chodce. Červená stůj, zelená běž. Důležitá je i prevence při přecházení na zelenou se zdůrazněním, že přes přechod pro chodce mohou jezdit i auta a je nutné se i tak dobře rozhlédnout. Děti se motivují pozitivním příkladem a ten negativní se uvádí jako odstrašující. Je zde vyzdvížena možnost úrazu a nevýhody doby a následků léčení. S ohledem na tělesnou výšku dětí je výcvik přecházení pozemní komunikace rozhodující. Dítě na rozdíl od dospělého není mezi zaparkovanými vozidly vidět, a proto hrozí, že ho řidič uvidí až na poslední chvíli před vozidlem a není již schopen adekvátním způsobem reagovat vyhybacím manévrem nebo aktivně brzdit.

Tato situace by nenastala tak často, pokud by se striktně dodržovalo ustanovení § 27 zák. 361 z roku 2000 Sb., kde se v odstavci 1 písm. c) píše, že řidič nesmí zastavit a stát na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a ve vzdálenosti kratší než 5 m před nimi, d) na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní; tento zákaz neplatí v obci na křižovatce tvaru "T" na protější straně vyústující pozemní komunikace. [5]

Ale zajisté to není jen malá výška dětí předškolního věku, nebo stále narůstající rozměry vozidel, za kterými děti nejsou vidět. Zde je možné se již setkat s nesprávnými návyky z domova a někdy je možné prohlásit, že jeden článek systému, a to rodič, zde selhává. Děti se v tomto věku učí nejvíce příkladem a opakováním chování některé autority a někteří rodiče v tomto ohledu nejdou správným příkladem. Stačí se jen podívat na statistiky nehod v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích a tyto nehody způsobují samozřejmě právě i ti rodiče, kteří apelují na své děti, aby dodržovali pravidla např. při přecházení pozemní komunikace. U nich se jaksi snaha o dodržování pravidel při provozu na pozemních komunikacích vytrácí a v každodenním životě si to omlouvají spěchem a stresem, který je špatným rádcem při řešení stále více složitých situací v každodenní dopravě. Ještě horší je, když rodiče nutí své potomky právě z těchto důvodů k porušování bezpečného pohybu po pozemních komunikacích. Dítě podvědomě ví, že toto chování je špatné, ale pokud to po něm chce nejvyšší autorita, kterou rodič bezesporu je, tak se podřídí. Pokud se toto nezodpovědné chování pokusí napodobit, až půjde samo, může to mít často až tragické následky. Statistiky hovoří jasně.

### 3.2 Školáci prvního stupně

Děti v systému dopravní výchovy navazují na vědomosti a zkušenosti získané v předškolním věku. U některých jedinců se projevují nedostatky způsobené absencí jakékoliv dopravní výchovy i špatným příkladem v rodině. Na děti jsou kladeny první nároky týkající se dopravních vědomostí a jejich převodu do praxe. Některé děti začínají chodit samostatně do školy, nebo chodí ven samotné ve svém volném čase.

Z behaviorálního hlediska je pro naučení a zpevnění maxima žádoucích návyků nejvhodnější období do 7-8 let, lze říci, že co se nenaučí děti do této doby, pak si nemusí osvojit prakticky vůbec nebo s mnohonásobně vynaloženým úsilím, a péčí. [2]

Bez správných návyků a dostatečné obezřetnosti zde hrozí riziko úrazu. Tyto návyky a správné a bezpečné chování v provozu na pozemních komunikacích zatím děti získávají především příkladem dospělých a starších kamarádů. Nejsou to ale jen rodiče, kteří by měli jít tímto pozitivním příkladem především. Jsou to i neznámí účastníci silničního provozu, kteří svým kladným i záporným chováním v provozu na pozemních komunikacích jsou příkladem pro ty nejmenší ať už s pozitivním či negativním výsledkem. Jak všichni ve svém okolí vidí, situace na pozemních komunikacích není v České republice dobrá. Agresivita a nebezpečné chování při řízení motorových vozidel je každodenní realitou. Nepochybně je to i film a televize, kdo přispívá k budoucímu chování chodce, cyklisty i motoristy v silničním provozu. Jistě ne vždy v pozitivním smyslu. Takže děti ve věku školáků prvního stupně mají kolem sebe množství negativních příkladů, které se dobře pamatují. Taktéž se musí brát zřetel na věk a mentální úroveň dítěte. I několik měsíců znamená v tomto věku znatelný posun v chování a uvědomování si nebezpečí. Rozpoznat nebezpečí svého chování je v tomto věku obtížné. Děti v tomto věku již dobře zvládají jízdu na kole a pozvolna a nevědomě se zapojují do provozu na pozemních komunikacích. Do deseti let mohou dle Zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361 z roku 2000 Sb. jezdit na kole po chodníku. Od deseti let výše už na chodník nesmí. Tento věk odpovídá čtvrté až páté třídě základní školy. Některé děti jsou v tomto věku již fyzicky na dobré úrovni a ujdou pěšky i ujedou na kole velké vzdálenosti. V tomto případě se bez správných vědomostí nabytých právě pozorováním okolí, nebo cílenou dopravní výchovou neobejdou. Samozřejmě je pozitivní přítomnost zkušeného doprovodu a učení se příkladem. Pokud se v prostředí pozemních komunikací nedokáží vůbec orientovat, hrozí zde riziko minimálně úrazu. Z těchto důvodů je nutno co nejdříve navazovat na předškolní dopravní výchovu a tuto pozitivně rozvíjet.

### 3.3 Školáci druhého stupně

V systému dopravní výchovy se zde objevuje jeden z nejdůležitějších faktorů. Je jím věk dítěte, neboť v deseti letech dle příslušného výše uvedeného zákona nesmí již dítě jezdit na kole na chodníku a stává se plnohodnotným účastníkem silničního provozu. Otázkou je mentální úroveň desetiletého dítěte. Stačí tento věk k tomu, aby již od deseti let zvládal nástrahy silničního provozu? Zřejmě ano. A desetileté dítě jakožto prakticky plnohodnotný účastník silničního provozu s jeho odpovědností, povinnostmi a právy se začíná vyskytovat

na pozemních komunikacích. Zákon č. 361z roku 2000 Sb. jasně říká, že každý účastník silničního provozu je povinen vědět, znát a dodržovat. Dříve jako chodec, od kterých se očekává obecná znalost předpisů v dopravě a vyžaduje se jejich dodržování bez jakéhokoliv proškolení a přezkušování, nyní jako účastník silničního provozu, od kterého je dodržování dopravních předpisů vyžadováno kvůli samotnému přežití takového účastníka, i když po něm není opět vyžadováno jakékoli přezkoušení. A nejsou mu v mnoha případech vštěpovány zásady bezpečného pohybu po pozemních komunikacích ať ze strany rodičů, tak školy, i když absence jakéhokoliv vzdělávání v tomto oboru může vést k fatálním následkům na zdraví či životě. Zvláště ve škole by se měl nalézt čas na vhodné začlenění dopravní problematiky i do jiných předmětů, než je pouze několik hodin dopravní výchovy ročně.

Na druhém stupni základní školy se nabízí možnost vytěžit pro dopravní výchovu každé vhodné učivo, počínaje fyzikou, matematikou, biologií a tělesnou výchovou, jejichž využití pro dopravně-analogické příklady se doslova nabízí, ale příležitost k diskuzím o dopravě vůbec, o historii dopravy, o bezpečnosti chodců v dopravě, o chování řidičů na silnicích a třeba o kultuře cestování v hromadných dopravních prostředcích poskytují též předměty typu česká literatura, zeměpis, občanská výchova a mnohé další. Pochopení zákonů fyziky vozidel, teorie dynamiky, zvláště vztahů mezi rychlostí, reakční dobou řidiče, reakcí mechanických částí vozidla a brzdnou dráhou a další technické a přírodní zákonitosti osvojované v rámci učiva jsou významným poznatkovým vkladem při budování základů kompetentního dopravního chování. [2]

Je vhodné zde zmínit i třetí formu účastnictví v provozu na pozemních komunikacích a tou je řidič motorového prostředku. Je po něm vyžadována znalost, ale i dodržování pravidel bezpečné jízdy a vůbec chování se na pozemních komunikacích. K této činnosti je systematicky připravován autoškolař, musí povinně absolvovat přezkoušení ze znalosti zákona č 361 z roku 2000 Sb. a dále provádí i praktickou zkoušku v řízení motorového prostředku. Dítě ve věku deset a více let je ohroženým druhem na pozemních komunikacích bez příslušného vzdělávání, praktického výcviku a samozřejmě i přezkušování. Dospělí účastníci silničního provozu by měli akceptovat mentální úroveň náctiletých účastníků a předpokládat, že jejich znalosti jsou nedostatečné a jejich chování do jisté míry nevyzpytatelné.

### 3.4 Žáci středních škol

V uceleném systému dopravní výchovy by neměla chybět i početná skupina žáků škol středních, tedy těch, kteří se již zásadním způsobem podílejí na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, neboť se někteří z nich již po složení příslušných zkoušek dle zák. 361 z roku 2000 Sb. vlastní oprávnění třídy AM řídit malý motocykl a většina z nich se v provozu na pozemních komunikacích účastní jako cyklisté a celá tato skupina jako chodci, kteří stejně jako cyklisté žádají oprávnění, jak bylo již výše zmíněno, vlastnit nemusí. Od této skupiny se již očekává určitá spolehlivost a zodpovědnost k ostatním i sobě samým. Nicméně právě tato skupina je již vystavena mnohým lákadlům dnešní doby, jako jsou drogy, ať již takzvané lehké jako je marihuana, nebo takzvané drogy tvrdé, jako např. pervitin. Dalším problémem mladé generace v dnešní době jsou bezesporu počítačové hry, kdy oddělení reality a fikce může být pro některé jedince obtížné. Agresivní a riskantní způsob jízdy je v počítačových hrách přímo vyžadován bez ohledu na následky způsobenými tímto jednáním. Popularita takového nezodpovědného virtuálního chování může mít za následek přenos tohoto jednání do skutečného provozu a systému pohybu na pozemních komunikacích se všemi negativními důsledky. Ve fiktivní počítačové hře účastníci nehody znovu ožijou a pustí se opět do pronásledování pachatele či úniku před pronásledovateli. Mrtví zůstanou jen ti špatní a nepotřební. V reálném provozu se situace od fikce diametrálně liší a účastník silničního provozu jako viník dopravní nehody má svoje povinnosti, které se mu ovšem mohou zdát jakožto aktivnímu hráči her s tematikou týkající se dynamické dopravy nepotřebné a zdlouhavé. Samozřejmě své povinnosti má také pouhý účastník dopravní nehody, který nehodu nezavinil, nebo také svědek takové nehody i běžný kolemjdoucí a další řidiči pohybující se po pozemní komunikaci v době dopravní nehody. Zanedbání těchto povinností posuzuje jak přestupkový, tak trestní zákon a mladí již trestně odpovědní lidé starší patnácti let, kdy den narození se pro posuzování excesu ještě nepočítá, mohou být velmi nemile překvapeni vyšší trestu i samotným faktem, že takové jednání je zákonem posuzováno jako nepřijatelné a tím pádem i hodno potrestání. Nejen podmíněčné nebo nepodmínečné potrestání uložené soudem má vážné následky na život mladého člověka teprve se zařazujícího do společnosti, ale i finanční sankce uložená soudem nebo správním orgánem je v tomto věku vážným zásahem do života nejen osobního, ale i rodinného a nelze ho bagatelizovat. V systému dopravního vzdělávání chybí odpovědi na následky nezodpovědného chování

mladých motoristů s průnikem do chování v mezilidských vztazích a hlavně vztazích v rodině s ohledem na úzkou souvislost obou těchto prostředí. Mladí lidé na prahu dospělosti jsou potom překvapeni, jaká jednání jsou považována za tzv. jednání ohrožující společnost. U takových byl zřejmě zanedbán jeden ze stupňů dopravní výchovy, nebo její naprostá absence. Je zřejmé, že kdo bude žít spořádaným způsobem v rodině a bude dodržovat základní pravidla společenského chování, bude zřejmě i ukázněnějším a tedy méně nebezpečným při řízení motorového prostředku sám sobě, tak ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích, cyklisty a chodce nevyjímaje.

System dopravní výchovy by měl být doplňován i o přednášky na téma správného fungování mezilidských vztahů a vztahů v rodině. V době, kdy skoro 50% manželství je rozvedených, je toto cesta složitá, nicméně ne nemožná. Také otázku sankcí za takovéto jednání není vhodné opomíjet, protože mladí lidé se s takovou situací ve většině případů ještě nesetkali a budou z nových zkušeností nepříjemně překvapeni. Pokud ovšem nejsou na tuto nepříjemnou událost již aspoň teoreticky připraveni. Zaměření na chování jedince se společností jistě vyplatí ať již formou menších nákladů na léčbu porážových stavů způsobených dopravními nehodami, tak náklady na vyšetřování a dokumentaci takových událostí. Nezanedbatelné je i hledisko následků poškozených. Tyto následky, ať již psychické nebo fyzické povahy, si s sebou poškozený nese dlouhou dobu, ne-li celý život. Odpovědnost nést následky mládež často bagatelizuje a snižuje její význam. To může nahrávat teorii, že kdo zůstane na místě např. dopravní nehody a aktivně řeší vzniklou situaci je jedinec neschopný útěku a tím pádem toto jeho zodpovědné jednání je považováno určitou skupinou mladých lidí za slabost. Při přednáškách na takové téma by se naopak zodpovědné jednání např. na místě dopravní nehody mělo vyzdvihovat jako příkladné a hodno následování. Úzká souvislost mezi pomocí poškozeným při dopravní nehodě a pomocí při jiné dramatické události jako je například povodeň, požár se nabízí. Ten kdo dokáže kladně zareagovat při dopravní nehodě, jíž byl pouze svědek, dostojí svým povinností občana mnohem lépe, než ten kdo reaguje pouze útekem, i když situace neohrožuje bezprostředně jeho život nebo zdraví.

### 3.5 Dospělí

Mohlo by se zdát, že v dospělosti je již systém a okruh dopravního vzdělávání a výchovy uzavřen, nicméně tento systém by se mohl nazvat neuzavřeným a neuzavřitelným. Odborná veřejnost se v tomto období života stává nositeli novel, změn a připomínek ke stávajícímu. Laická veřejnost se zapojuje často i nevědomě příkladem. Podstatnou činností v dospělosti na poli dopravní výchovy se stává předávání znalostí získaných učením, nebo zkušenostmi z praxe dětem a to nejlépe v kontextu rodiny v pozici rodič- dítě. Nejbližší autoritou pro malé dítě je právě jeho rodič a svým chováním vkládá do svého svěřence kodex norem a chování, které jsou pak pro něj v jeho dalším životě přijatelné. Novely a změny se stávají platnou součástí stávajícího a mění některé věci zažité a fungující na novinky, které je třeba akceptovat a řídit se jimi. Jednou z největších změn bylo zavedení takzvaného bodového systému hodnotícího řidiče motorového prostředku, které jsou účinné od 1. Července 2006 a doplňují Zák. 361 z roku 2000 Sb. Na tyto změny musí reagovat i laická veřejnost, která dříve, nebo později tyto změny musí zaregistrovat, akceptovat a řídit se jimi s ohledem na právní a ekonomické hledisko, jakožto následek svého nezodpovědného jednání, nebo jen třeba neinformovanosti, nebo nezájmu o tuto problematiku. Ale jak obecně platí: Neznalost zákona neomlouvá. Proto se systém dopravní výchovy uzavírat nemůže a zájem společnosti na dalším vzdělávání v oblasti dopravního vzdělávání je zřejmý a jeho dodržování je za pomoci represivního aparátu zaměřeného na dohled nad plynulostí a bezpečností silničního provozu vynucováno na okruhu osob podílejících se na provozu na pozemních komunikacích. Do tohoto okruhu osob nespádají jen řidiči motorových vozidel, ale i další jmenovaní v tomto, či jiném zákoně

Pro účely tohoto zákona §2 uvádí

- a) účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích,
- c) průvodce vedených nebo hnaných zvířat je účastník provozu na pozemních komunikacích, který doprovází zvířata jdoucí jednotlivě nebo ve stádech po pozemní komunikaci; průvodcem vedených nebo hnaných zvířat není chodec vedoucí psa,
- d) řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.

Proto i široká veřejnost z okruhu nemotoristů, dětí a mládeže musí dodržovat některá ustanovení tohoto zákona, neboť jak se uvádí

h) nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo,

j) chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm<sup>3</sup>, psa a podobně. [5]

Z výše uvedených skutečností je zřejmé, že vědomosti a dodržování určitých pravidel v oblasti provozu na pozemních komunikacích jsou vyžadovány nejen po řidičích motorových vozidel, ale i po běžných uživatelích pozemních komunikacích, jako jsou chodci, osoby tlačící kočárek, běžci, cyklisté, dospělí, děti.



## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 4 CÍL DOPRAVNÍ VÝCHOVY

Ministerstvo dopravy na svých webových stránkách uvádí:

Dopravní výchova dlouhodobě patří mezi klíčové aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Od září 2013 povinně vstupuje prostřednictvím školních vzdělávacích programů do výuky na všech základních školách v ČR, a to na prvním i druhém stupni. Zvyšování ochrany života dětí v silničním provozu je jednou z priorit dopravní politiky Ministerstva dopravy ČR. Dopravní výchova je zaměřena na předávání jak teoretických znalostí, tak praktických dovedností dětí. Kvalitně pojatá dopravní výchova hraje významnou roli při budování hodnotového žebříčku dětí a mladých lidí, zásadně ovlivňuje postoje všech budoucích účastníků silničního provozu. [7]

Za jeden z cílů Bakalářské práce jsem si vybral popis řízení systému dopravní výchovy v České republice a jeho možný vývoj a zlepšení jak ve školách, tak u soukromých subjektů. Další z cílů je popis praktické výuky u MP Brno a vyhodnocení chybovosti praktické části zkoušky na závěr třetího bloku dopravní výchovy. Z praxe je zřejmé, že zatím není ve školách dostatečný počet učitelů věnujících se této problematice a tím vzniká problém kdo, jakým způsobem, kolik hodin a v jakém předmětu bude dopravní výchovu provádět. Učitel vyučující dopravní výchovu by sám měl být zkušeným řidičem a hlavně znalcem dopravní problematiky. Nedílnou součástí dopravní výchovy je také dostatečná znalost zák. č. 361 z roku 2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který odpovídá na všechny otázky týkající se dopravy na pozemních komunikacích. Jakým způsobem lze tedy apelovat na existenci a případné zkvalitnění dopravní výchovy ve školách? Jistě větším počtem pedagogů orientujících se v dané problematice Ministerstvo školství nařizuje školám provádět dopravní výchovu na základních školách, neboli zajistit její výuku i za pomoci i mimoškolních subjektů. Toto nařízení je pro školy neoddiskutovatelně zavazující, ale zároveň problematické. Školy nevlastní dopravní hřiště, kde by žáci mohli převádět své teoretické zkušenosti do praxe. Náklady spojené s provozem dopravního hřiště by se jistě nevyplatily. A dopravním hřištěm to nekončí, nutná jsou také jízdní kola, přilby a různé jiné pomůcky týkající se dané problematiky. Jakým způsobem mají školy plnit toto nařízení již plně specifikováno není, takže zde vzniká široké pole působnosti, jak zrealizovat toto nařízení Ministerstva školství. Některé školy již mají ve svém učitelském sboru kolegy zabývajícími se dopravní

problematikou, což však není příliš časté a tak hledají určité dodavatelské řešení. Toto nalézají v prostředí Policie České republiky, Obecní a Městské policie, podnikatelském prostředí. Nedílnou součástí dopravní výchovy jsou materiály čerpané ze společnosti BESIP, která jak již z názvu vyplývá, se zabývá bezpečností a plynulostí silničního provozu. Z jejich internetových stránek lze stáhnout mnoho výukových programů, které jdou úspěšně aplikovat v praxi systému dopravního vzdělávání.

## 5 SUBJEKTY DOPRAVNÍ VÝCHOVY

Mezi subjekty podílející se na dopravní výchově se řadí Policie České republiky, Městská či Obecní policie, základní škola prvního i druhého stupně, soukromé subjekty a v neposlední řadě dopravní kroužky.

### 5.1 Městská a obecní policie

Města a obce jako zřizovatelé základních škol projevují svůj zájem na bezpečnosti dětí a mládeže prostřednictvím tzv. preventivních programů Obecních a Městských policí. Obecní a ve větší míře Městské policie mají specializované odbory a oddělení věnující se dopravní výchově. Tyto programy jsou věnovány převážně žákům prvního a druhého stupně základních škol. V menší míře středním školám. Programy pro první stupeň jsou založeny na faktu, že děti od deseti let se dle § 58 Zák. č. 361 z roku 2000 Sb. mohou jezdit sami na kole po pozemních komunikacích. Programy jsou směřovány k systematickému procesu několika návštěv strážníků oddělení dopravní výchovy ve škole nebo na pracovišti vhodném pro dopravní výchovu. Tyto teoretické programy pro věkovou kategorii 10 let se zabývají postupně od seznámení se s problematikou, přes osvojení si vybraných dopravních značek, až po řešení křižovatek a předností zprava. Každý blok bývá doplněn praktickou jízdou na kole nebo šlapadle na dopravním hřišti. Forma celoroční soutěže bývá zakončena testem a tzv. jízdou na body. Po absolvování těchto disciplín je celoroční soutěž vyhodnocena a úspěšným žákům předány „řidičské průkazy“ na jízdní kolo. Pro mladší žáky základních škol je připraven program „chodec“, zabývající se problematikou bezpečného přecházení silnice a pohybem po pěšce po pozemních komunikacích.

### 5.2 Policie České republiky

Policie České republiky se zabývá dopravní výukou hlavně pořádáním besed s dopravní tematikou, kde formou přednášky a následné diskuze zasvěcuje žáky základních škol do základů chování se provozu na pozemních komunikacích. Toto samozřejmě přispívá k větší informovanosti žáků základních škol, ale tato činnost neprobíhá systematicky a velký vědomostní přínos žákům neposkytuje. Z následujících článků z roku 2014 a 2016 čerpaných z internetových stránek PČR (viz. Seznam příloh) vyplývá, že je prováděna

přínosná informativní osvěta s dopravní tematikou. Děti se seznámí s různými pojmy z dopravní terminologie a hravou formou se je snaží využít při řešení různých dopravních situací. Dále diskutují s policisty na téma bezpečného pohybu po dopravních komunikacích a seznamují se s prvky stejnokrojů. Velkým lákadlem se stává návštěva služebního vozidla a ukázka výstroje.

### 5.3 Škola

Celkově se dá dopravní problematika s nutností výuky na základních školách shrnout do následujícího: Ve školách neexistuje jednotný postup v přístupu k dopravní výchově. Učitelé sami vkládají učivo dopravní výchovy do stávajících předmětů. Dopravní výchova je stále podceňovaným a opomíjeným předmětem, v lepším případě časově nevyváženým oproti ostatním předmětům. V některých případech i zcela opomíjeným. Dle názorů učitelů hlavně z hlediska časového. Lze tedy říct, že pokud učitel neprojevuje určitou aktivitu sám směrem k dopravní výuce, nelze jednoznačně zařídit, aby se dopravní výchova vyučovala a popřípadě jakým způsobem. Otázky dopravní výchovy a jejich převod do praxe je na žebříčku vědomostí, které by si měl žák základní školy odnést, stále na jedné z nejnižších příček důležitosti.

O problematiku dopravní výchovy dětí a mládeže se dosud zajímalo 32,81% z dotázaných pedagogů, účastníků šetření. [2] Odborné předpoklady učitelů základních škol jsou na druhé straně garantem kvalitně prováděné dopravní výchovy.

### 5.4 BESIP

Jednou ze základních organizací a samostatných oddělení Ministerstva dopravy České republiky je BESIP (Bezpečnost silničního provozu), který se zásadním způsobem podílí jako expertní orgán v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Stál se garantem plnění Národních strategií bezpečnosti silničního provozu. V těchto letech se snaží naplnit Národní strategii bezpečnosti silničního provozu pro období 2011 – 2020. Jejím hlavním praktickým dopadem na zlepšení stavu úmrtí v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích je záměr dostat se v počtu usmrcených v silničním provozu úroveň průměru států Evropské unie. Toto se bohužel dlouhodobě plnit nedaří.

Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu vyhlašuje celostátní programy ke zvýšení účinnosti dopravní výchovy. Jedním z nich je Tematický plán dopravní výchovy, který systematicky nastiňuje teoretickou a následně i praktickou výuku mladých cyklistů na dopravních hřištích. [7]

Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem školství se snaží začlenit co nejvíce žáků základních škol do projektu dopravní výchovy a její praktické části při jízdě na dopravním hřišti. Toto se provádí přes krajské koordinátory BESIP, kteří aktivně jednají se zástupci škol a dále jednají s jednotlivými subjekty podílejícími se na dopravní výchově jak z podnikatelského, tak nepodnikatelského prostředí.

### **5.5 Soukromý sektor**

Soukromý sektor se do dané problematiky zapojil přes své naučné programy, které nabízí jednotlivým školám. Jedná se o formu v některých případech zpoplatněnou, kde se děti pod vedením lektorů dozvídají základy dopravní výchovy a dále se zde vzdělávají i pokročilejší zájemci o problematiku dopravní výchovy. Soukromé firmy zabývající se výukou dopravní výchovy řeší jednu z nejdůležitějších činností při dopravní výuce a to je praktická ukázka na dopravním hřišti v některých případech bez dostatečné technické podpory a při nedostatečném počtu zaměstnanců.

### **5.6 Dopravní kroužek**

Na dopravní výchovu navazuje činnost tzv. Dopravních kroužků, které navštěvují děti zajímající se o dopravní problematiku ve zvýšené míře. Zde je činnost těchto kroužků nezastupitelná a odpolední a víkendová činnost dětí a mládeže je zde zajištěna v plné míře. Stává se jakousi nástavbou povinné dopravní výchovy pro děti na jedné straně zajímající se o dopravní výchovu, na druhé straně pro děti, které mají mezery v základních znalostech dopravní výchovy, stejně tak v praktické složce dopravní výchovy a to je jízda na nemotorovém dopravním prostředku na dětském dopravním hřišti.

### **5.7 Shrnutí**

Z výše uvedeného je patrné, že všechny zúčastněné subjekty se na dopravní výchově podílejí dlouhodobou a cílevědomou prací s dětmi a mládeží od předškolního věku až po

střední školy. Při této výuce využívají zejména znalosti dané problematiky z praxe a výukových programů vytvářených Ministerstvem dopravy, Ministerstvem školství, BESIPEM a některých případech tyto výukové programy tvoří sami. Za pomoci těchto dopravně vzdělávacích programů se lektoři snaží vštípit žákům správné návyky těm nejmenším, kteří své znalosti a dovednosti dále rozvíjí v kurzech určených pro žáky základních a středních škol. Touto výukou se následně eliminuje množství kolizních situací zaviněných frekventanty výše uvedených vzdělávacích programů a tím pádem i množství potenciálně zraněných osob v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích. Nedílnou součástí této snahy je také spolupráce rodičů při dopravní výchově zejména příkladným chováním za dodržování pravidel bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Z předcházejících odstavců je zřejmé, že systém dopravní výchovy má nezastupitelnou pozici v systému školního vzdělávání. Neméně důležité je také jeho řízení, správné načasování a výběr vzdělávacích metod. Neméně důležitou částí dopravní výchovy je, že se také podílí na rozvoji a udržování vztahů mezi rodiči a dětmi, rodiči a školou, dětmi navzájem s převzetím osobní odpovědnosti za život a zdraví ostatních. Rodiče sami by se měli stát hybnou silou a příkladem pevně zařazeným v systému dopravní výchovy a vzdělávání. Jejich nejzákladnějším zájmem by mělo být zdraví a život svěřených osob a k tomu přispějí zejména osobním příkladem, ale i dalším vzděláváním se v dopravní problematice. Pro rozvoj studované problematiky by jistě prospěl právě osobní příklad, zodpovědnost a ohleduplnost v provozu na pozemních komunikacích.

Dále tyto poznatky uváděné do praxe mohou obohatit studijní materiály věnující se této problematice. Myslím si, že dané téma Management dopravní výchovy lze obohatit novými poznatky vyplývajícími z každodenní práce s mladými lidmi. Moderní přístup bez lpění pouze na starém vyzkoušeném společně s novými poznatky z oboru zejména dětské psychologie mohou výraznou měrou ovlivnit kvalitu dopravní výuky a vzdělávání.

V hodnotovém žebříčku Managementu dopravní výchovy bych na nejvyšší post zařadil samotné vzdělávací programy týkající se dopravní výchovy obohacené právě o tyto moderní postupy a poznatky, zejména zapojení osobního příkladu dospělých (rodičů), jako důležitého faktoru v úspěšnosti na poli dopravní výchovy. Rodiče samotní by měli mít největší zájem na tom, aby se jejich dítě vzdělávalo na poli dopravní výchovy vzhledem k obavě o jeho zdraví a život, které provázejí rodiče po celý život. Zlepšení spolupráce škola rodina je bráno jako jeden z dalších důležitých předpokladů pozitivního vývoje

úrovně vzdělanosti v oblasti dopravní výchovy. Toto vše má jako důsledek snížení počtu dopravních nehod a tím i počtu zraněných a usmrcených osob v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích. A to by bylo nejlepším výsledkem této práce převedeným do praxe každodenního života. Realita se od teoretických předpokladů zásadně liší a cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 se nedaří i nadále naplňovat. I když situace není již tak kritická jak v devadesátých letech minulého století, uspokojivému stavu je ještě daleko.



## 6 PRAXE V DOPRAVNÍ VÝCHOVĚ U MP BRNO

Co se týká praktického naplňování cílů výuky dopravní výchovy, vybral jsem si pro ukázkou v praktické části Bakalářské práce systém používaný u Městské policie Brno. Jedná se o vyzkoušený model, který je funkční cca 15 let a prošly jím tisíce žáků základních škol v Brně. Je velmi kladně vnímán laickou i odbornou veřejností. Systém ostatních subjektů podílejících se na dopravní výchově je velmi podobný, odchylky jsou pouze v četnosti návštěv ve školách a často použitím takzvaného mobilního dopravního hřiště v případě, že ve městě nebo obci není dopravní hřiště stálé.



Obrázek 3: Dopravní hřiště multifunkční [9]

Městská policie Brno při své dopravněvýchovné činnosti sídlí ve stálém pracovišti Areál dopravní výchovy a vzdělávání na ulici Bauerova 7. Součástí krytého dopravního hřiště je i středisko teoretické přípravy sousedící s dopravním hřištěm. Systém výuky pro čtvrté třídy je rozdělen do tří bloků, které každý žák třídy absolvuje 3x za školní rok. V každém bloku s názvem Empík cyklista se žáci školí ve dvou vyučovacích hodinách teorie v učebnách za pomoci interaktivní výuky. Součástí každého tříhodinového bloku je i jedna hodina praxe v jízdě na kole na dopravním hřišti. Systém se postupně optimalizoval na dvě hodiny teorie

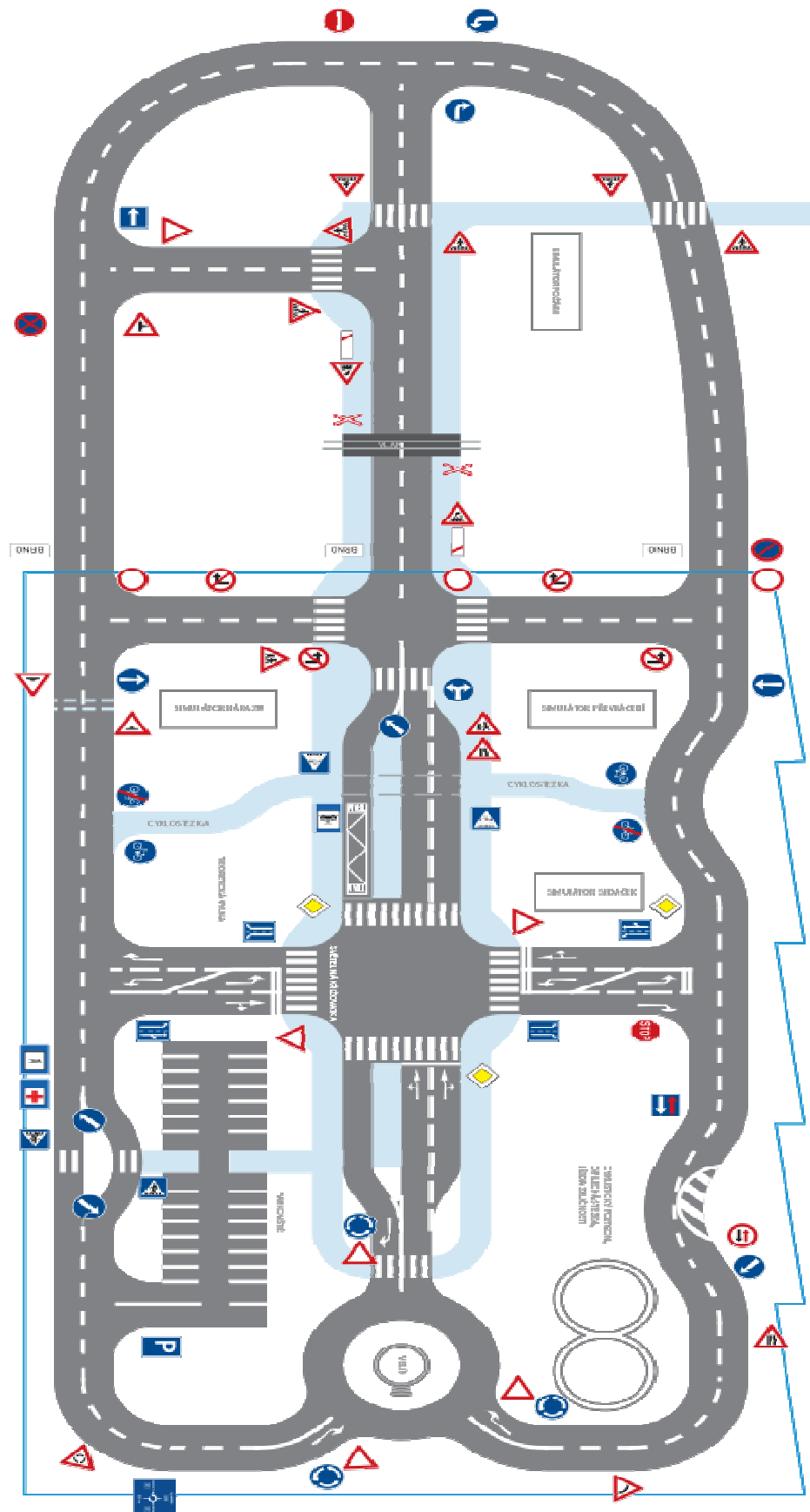
a jednu hodinu praxe, tímto se v součtu daří naplňovat nařízení Ministerstva dopravy o počtu hodin dopravní výchovy za školní rok.

Ve třech tříhodinových blocích teoretické a praktické přípravy v Areálu dopravní výchovy a vzdělávání jsou žáci připravováni na možnost samostatné účasti v silničním provozu, po splnění věkové hranice 10 let. Uvedená skutečnost dává tomuto programu specifický význam co do obsahu, rozsahu, forem a způsobů ke splnění jeho cílů. Pro zvýšení účinnosti je Empík cyklista organizován jako celoměstská soutěž, kdy jsou vyhodnocováni nejen nejlepší jednotlivci, ale také třídy a školy. Obsahová náplň jednotlivých vyučovacích hodin je zaměřena nejen na zvládnutí zásad bezpečné jízdy po pozemních komunikacích, ale i jako prevence ke snížení dopravní nehodovosti této skupiny začínajících účastníků silničního provozu. Na závěr školního roku, po splnění stanovených kritérií, předají strážníci MP mladým cyklistům „Průkaz cyklisty“, vydaný Ministerstvem dopravy a nejlepším jednotlivcům hodnotné ceny. [10]

Žáci třetích tříd navštíví jednou ročně ADVV MP Brno a jejich dopravní výchova probíhá ve dvouhodinovém teoretickém bloku s názvem Empík chodec, kde se interaktivní formou věnují problematice pohybu na pozemních komunikacích se zaměřením na chůzi.

Žákům jsou vštěpovány zásady správného a bezpečného pohybu při chůzi po chodníku i na silnici v případech, kdy není možné využít chodníku ani krajnice. Důraz je kladen na objasňování zásad přecházení vozovky na základě posouzení všech možných variant podle kritéria bezpečnosti, včetně zákonné povinnosti k užití přechodů, podchodů a nadchodů. Současně s tím jsou žáci seznámeni s možnými úskalími v silničním provozu, jako jsou přecházení vozovky mimo přechod, víceproude silnice, tramvajové dráhy, železničního přejezdu apod. [11]

Oba tyto programy Empík chodec i Empík cyklista navazují na činnost dopravní výchovy prováděné samotnými školami v rámci vyučování. Dopravní hřiště v Areálu dopravní výchovy a vzdělávání splňuje všechny nároky moderního dopravního hřiště V rámci České republiky i v rámci států Evropské unie.



Obrázek 4: Dopravní hřiště Riviéra Brno [12]

## 6.1 Empík cyklista v praxi

Empík cyklista 1. blok obsahuje 2 hodiny teoretické přípravy v učebně ve formě interaktivní formy prezentace v programu Active, kde se žáci seznamují s koncepcí a účelem soutěže. Výklad lektora je prokládán videoukázkami modelových situací se zaměřením na povinnou výbavu jízdního kola a nutnost používat cyklistickou přilbu. Dále jsou děti seznamovány se základními dopravními značkami a základy pravidel pohybu po pozemních komunikacích na jízdním kole. Na závěr dvouhodinového teoretického bloku probíhá test znalostí v celkovém objemu deset otázek. Z šesti odpovědí žák vybírá jednu. Žáci pomocí hlasovacího zařízení elektronickou formou značí dle nich správné odpovědi. Celý test je na závěr vyhodnocen lektorem a jednotlivé chyby opraveny. V praktické části se v hodinovém bloku na dopravním hřišti, po zopakování teorie jízdy v provozu na pozemních komunikacích, žáci účastní jízdy na jízdním kole v simulovaném provozu za přítomnosti čtyř strážníků v čase cca 25 minut. Jsou upozorňováni na chyby při jízdě, jízda se ale nijak nebuduje. Po jízdě nastane zhodnocení praktické ukázky. Tímto první blok končí.

Empík cyklista 2. blok začíná zopakováním obsahu prvního bloku a pokračuje modelovými situacemi na téma odbočování vpravo a vlevo. Zde se žáci seznamují s problematikou bezpečného odbočení s podmínkou dáním přednosti protijedoucích vozidel (vlevo) a chodcům (vpravo). Dvouhodinová teoretická část pokračuje problematikou jízdy křižovatkou řízenou světelnými signály, dopravními značkami i předností zprava. Na interaktivní tabuli žáci sami označí pořadí průjezdu dopravními prostředky křižovatkou a za pomoci tlačítka HELP sami zjistí, zda jimi zvolené pořadí bylo správné, či nikoliv a také se objeví na tabuli správné pořadí při průjezdu. Je zde řešena otázka pořadí průjezdu v přítomnosti tramvaje a vozidla s právem přednosti v jízdě využívající zvukové a světelné zařízení. Závěrem na videu společnosti BESIP žáci shlédnou ukázkou pohybu na jízdním kole v rušném provozu včetně průjezdu křižovatkami, při dodržování pravidel správného odbočování vpravo i vlevo, dávání přednosti za značkami P4 Dej přednost v jízdě, P6 Stůj dej přednost v jízdě, P2 Hlavní pozemní komunikace. Po přestávce je proveden za použití elektronického hlasovacího zařízení proveden test s patnácti otázkami. Žák v tomto druhém bloku značí správnou odpověď ze tří možných v časovém limitu 30 vteřin a celý test je následně vyhodnocen všem účastníkům. Tímto končí druhý blok teoretické výuky. Následně se žáci přesouvají na dopravní hřiště, kde prochází se strážníkem Areálu

dopravní výchovy a vzdělávání dopravní hřiště, upozorňuje se na nejčastější chyby, je prostor pro zodpovězení dotazů. Následuje praktická jízda na jízdním kole, která trvá cca 25 minut. Ve druhém bloku je již vyžadováno dodržování všech zásad bezpečné jízdy a pravidel při provozu na pozemních komunikacích. Žáci jsou po jednotlivých chybách a porušení pravidel zastavováni a jednotlivé přestupky jsou vysvětleny. Po jízdě nastává zhodnocení praktické části.

Empík cyklista 3. blok je zahájen zopakováním předchozích dvou bloků a žáci řeší za pomoci interaktivní tabule pořadí průjezdu vozidel křižovatkou. Kliknutím nebo dotknutím se určitého vozidla toto vozidlo vyjede a v případě správného pořadí projede volně křižovatkou, v opačném případě narazí do vozidla, které mělo jet první. Špatné rozhodnutí je doprovázeno zvukovým efektem nárazu. Po části, kdy si každý žák vyzkouší řešení minimálně jedné křižovatky, nastává část závěrečného testu. Žáci již pod svým jménem vyhodnocují test o dvaceti otázkách v časovém limitu 45 vteřin na jednu otázku. Po ukončení testu nejsou seznámeni s výsledky testu a přesouvají se na dopravní hřiště k bodované jízdě. Strážníci ADVV jim zaznamenané přestupky značí na kartičky se jmény upevněné na řídicích, které po jízdě vyberou a sečtou chyby každého jednotlivce. V závěrečném vyhodnocení se sečtou chyby v teoretické části, testu i praktické části, jízdy na dopravním hřišti a dle dosažených výsledků jsou žáci ohodnoceni. Ti nejlepší získávají za nula chyb v testu i jízdě „První místo“ a Průkaz cyklisty. První místo je hodnoceno cenou ve formě dresu na kolo s logem soutěže. Rozmezí 0 až 5 chyb získává žák Průkaz cyklisty a za více než pět chyb upomínkový reflexní předmět s logem Areálu. Během uplynulých let se zjistilo, že největší motivací je stále Průkaz cyklisty, který získává cca 60% zúčastněných.

## 7 POSOUZENÍ VÝSLEDKŮ

Pro účely bakalářské práce jsem se rozhodl vyhodnotit výsledky 2500 žáků základních škol v Brně, kteří se účastnili dopravní výchovy v letech 2011 – 2015. Tito absolvovali v závěrečném bloku soutěže testovací jízdu, při které jsou jim zapisovány trestné body za porušení pravidel silničního provozu, které se v předcházejících teoretických blocích učili v učebnách a následně procvičovali v cvičných jízdách na dopravním hřišti. Každý žák by měl v tomto případě mít za sebou 8 vyučovacích hodin věnovaných dopravní výchově. Z hlediska sledovaných přestupků se posuzuje jízda na červenou, nezastavení u dopravní značky Stůj, dej přednost v jízdě, přednost zprava, správné odbočení vlevo, neukázání rukou při odbočení, nedodržení příkazu nebo zákazu vyplývajícího ze svislého a vodorovného značení a neuposlechnutí pokynu strážníka.

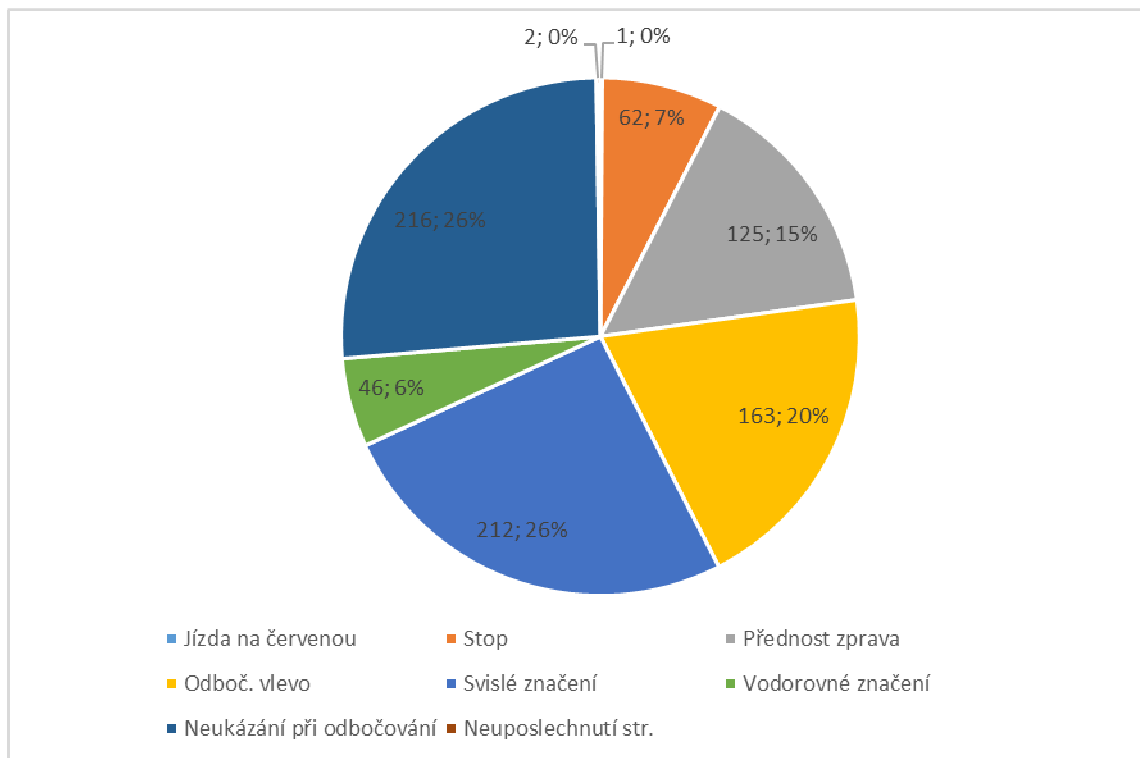
## 7.1 Data 1

Pro rok 2011 jsem vybral vzorek 500 žáků základních škol v Brně z 23 čtvrtých tříd.

Tabulka 1: Sledovaný rok 2011 [zdroj: vlastní]

Trestné body	Jízda na červenou	Stop	Přednost zprava	Odboč. vlevo	Svislé značení	Vodorovné značení	Neukázání při odbočování	Neuposlechnutí str.
<b>Rozsah</b>								
1-28	0	0	9	9	12	5	10	0
28-54	0	5	5	8	10	2	13	0
54-82	0	7	0	8	12	3	20	0
82-102	0	3	6	3	4	2	7	0
102-126	0	1	6	5	4	0	16	0
126-148	0	0	5	10	9	8	10	0
148-167	0	1	3	5	5	2	6	0
167-187	0	4	13	3	5	0	1	0
187-203	0	0	2	6	3	0	6	0
203-222	0	1	5	5	11	2	16	0
222-240	0	2	3	3	9	2	12	0
240-260	0	3	9	3	3	0	13	0
260-279	0	10	6	6	7	4	10	0
279-298	0	4	3	15	4	1	18	0
298-318	0	2	3	10	12	1	17	2
318-341	0	6	6	5	7	2	4	0
341-368	0	4	5	7	10	0	2	0
368-395	0	0	5	18	13	2	7	0
395-422	0	1	8	7	27	2	2	0
422-442	0	1	7	7	19	0	3	0
442-465	0	3	9	5	5	5	10	0
465-489	1	0	6	10	14	3	7	0
489-500	0	4	1	5	7	0	6	0
<b>Celkem</b>	1	62	125	163	212	46	216	2

Dle výše uvedených kritérií se nejvíce a to 216 chyb ve zkušební jízdě stalo kvůli neukázání rukou při odbočování a následně 212 chyb porušením příkazů a zákazů, které jim ukládají svislé dopravní značky. Za významnou chybu lze na třetím místě považovat též nedání přednosti zprava v počtu 125.



Graf 2: Rok 2011 [zdroj: vlastní]

Výše uvedený graf zobrazuje výsledky průzkumu počtu chyb v jednotlivých kategoriích sledovaných přestupků za rok 2011.



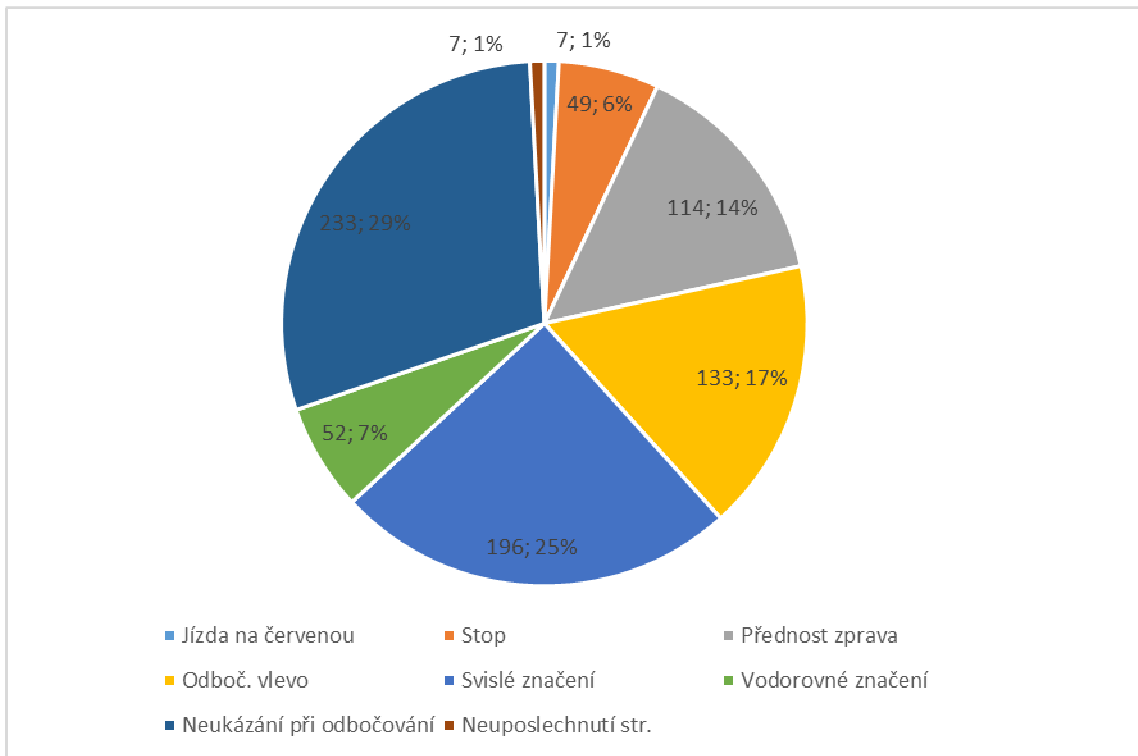
## 7.2 Data 2

Data 2 pochází z roku 2012, kde bylo vybráno 500 žáků z 23 čtvrtých tříd, kteří se zúčastnili soutěže.

Tabulka 2: Sledovaný rok 2012 [zdroj: vlastní]

Trestné body	Jízda na červenou	Stop	Přednost zprava	Odboč. vlevo	Svislé značení	Vodorovné značení	Neukázání při odbočování	Neuposlechnutí str.
<b>Rozsah</b>								
1-25	1	2	5	7	9	5	17	0
25-50	0	5	6	6	10	0	12	0
50-69	0	1	2	2	7	6	16	0
69-91	0	1	5	7	7	1	13	0
91-111	0	0	6	6	8	1	8	0
111-131	0	1	9	4	7	1	17	0
131-151	1	3	4	6	19	2	13	0
151-178	0	0	1	5	11	3	10	0
178-201	0	3	6	7	12	3	5	0
201-227	0	1	5	8	14	4	5	0
227-251	0	0	6	3	4	1	5	0
251-273	0	2	4	4	5	2	5	0
273-297	1	6	13	3	6	0	5	0
297-316	0	0	1	4	12	8	15	3
316-342	1	3	1	14	3	2	10	0
342-356	0	5	1	6	3	3	13	0
356-379	1	0	4	2	17	6	15	3
379-401	0	9	8	7	8	1	9	1
401-428	1	1	6	11	15	1	12	0
428-451	1	0	7	9	7	0	4	0
451-472	0	5	6	5	7	2	10	0
472-492	0	1	7	2	5	0	14	0
492-500	0	0	1	5	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	7	49	114	133	196	52	233	7

Jako nejčetnější se v roce 2012 projevila chyba neukázání rukou při odbočování s počtem opakování 233 a následně chyba vyplývající z neuposlechnutí zákazů a příkazů svislých dopravních značek s počtem 196. Třetí nejčetnější chybou se stala chyba při odbočování vlevo v počtu 133.



Graf 3: Rok 2012 [zdroj: vlastní]

Výše uvedený graf zobrazuje výsledky průzkumu počtu chyb v jednotlivých kategoriích sledovaných přestupků za rok 2012.

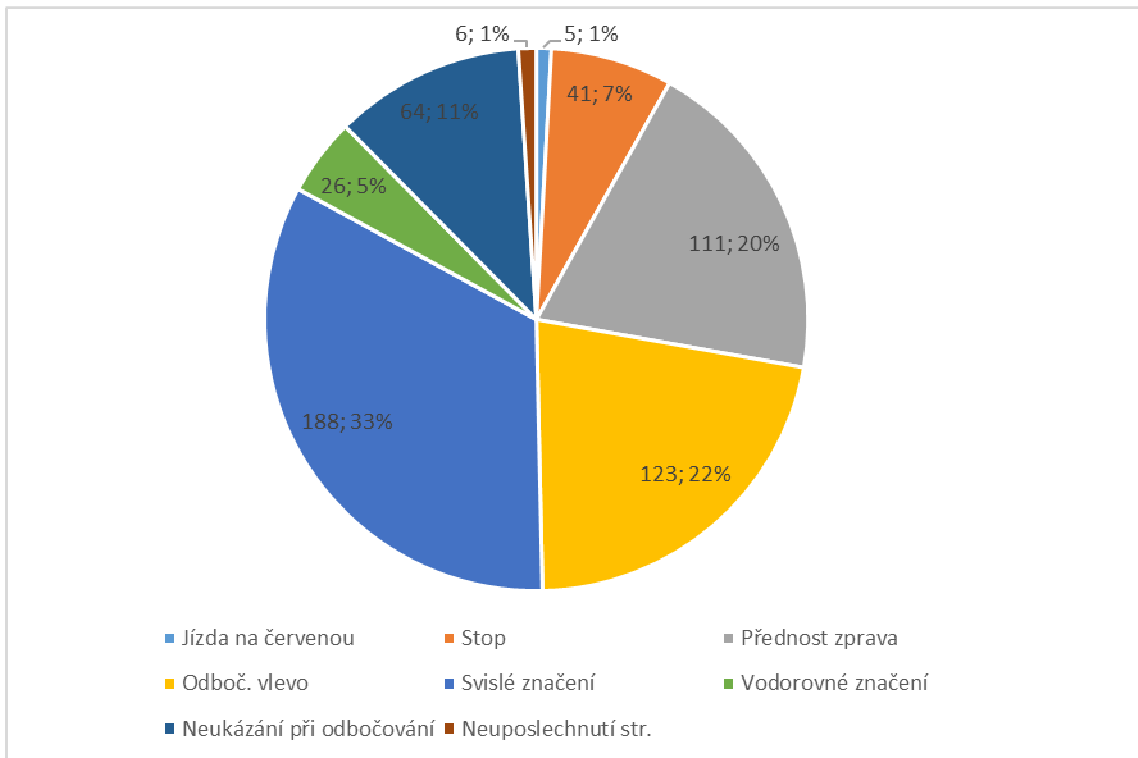
### 7.3 Data 3

Data 3 pochází z roku 2013 a bylo zde zkoumáno 500 žáků pocházejících z 23 čtvrtých tříd.

Tabulka 3: Sledovaný rok 2013 [zdroj: vlastní]

Trestné body	Jízda na červenou	Stop	Přednost zprava	Odboč. vlevo	Svislé značení	Vodorovné značení	Neukázání při odbočování	Neuposlechnutí str.
<b>Rozsah</b>								
1-19	0	0	9	7	8	5	4	1
19-47	0	1	3	10	8	0	9	0
47-65	2	3	0	4	8	2	2	0
65-86	0	4	4	2	11	0	6	0
86-110	0	2	8	4	6	2	3	0
110-135	0	1	8	6	11	1	2	1
135-152	0	1	8	5	8	1	0	0
152-169	0	0	5	2	9	0	0	0
169-192	0	0	5	7	7	2	4	0
192-214	0	3	3	6	8	4	0	1
214-227	0	3	6	2	5	0	3	0
227-240	1	2	3	2	3	1	0	2
240-265	1	3	4	9	11	0	2	0
265-292	0	0	3	5	11	1	5	0
292-315	0	3	5	5	7	1	0	0
315-341	0	0	7	16	8	1	1	1
341-354	0	1	1	3	8	2	1	0
354-376	0	4	2	1	4	0	7	0
376-407	0	2	4	6	10	1	7	0
407-435	0	1	5	8	15	1	0	0
435-463	1	2	5	5	11	1	1	0
463-488	0	2	7	2	9	0	2	0
488-500	0	3	6	6	2	0	5	0
<b>Celkem</b>	5	41	111	123	188	26	64	6

Jako nejčastější se v roce 2013 projevuje chyba neuposlechnutí zákazů a příkazů svislého značení s počtem 188. Druhá nejčastější chyba se vyskytla při porušení povinností při odbočení vlevo v počtu 123. Třetí nejčastější chybou v roce 2013 se stala chyba vyplývající z nedání přednosti zprava v počtu 111.



Graf 4: Rok 2013 [zdroj: vlastní]

Výše uvedený graf zobrazuje výsledky průzkumu počtu chyb v jednotlivých kategoriích sledovaných přestupků za rok 2013.

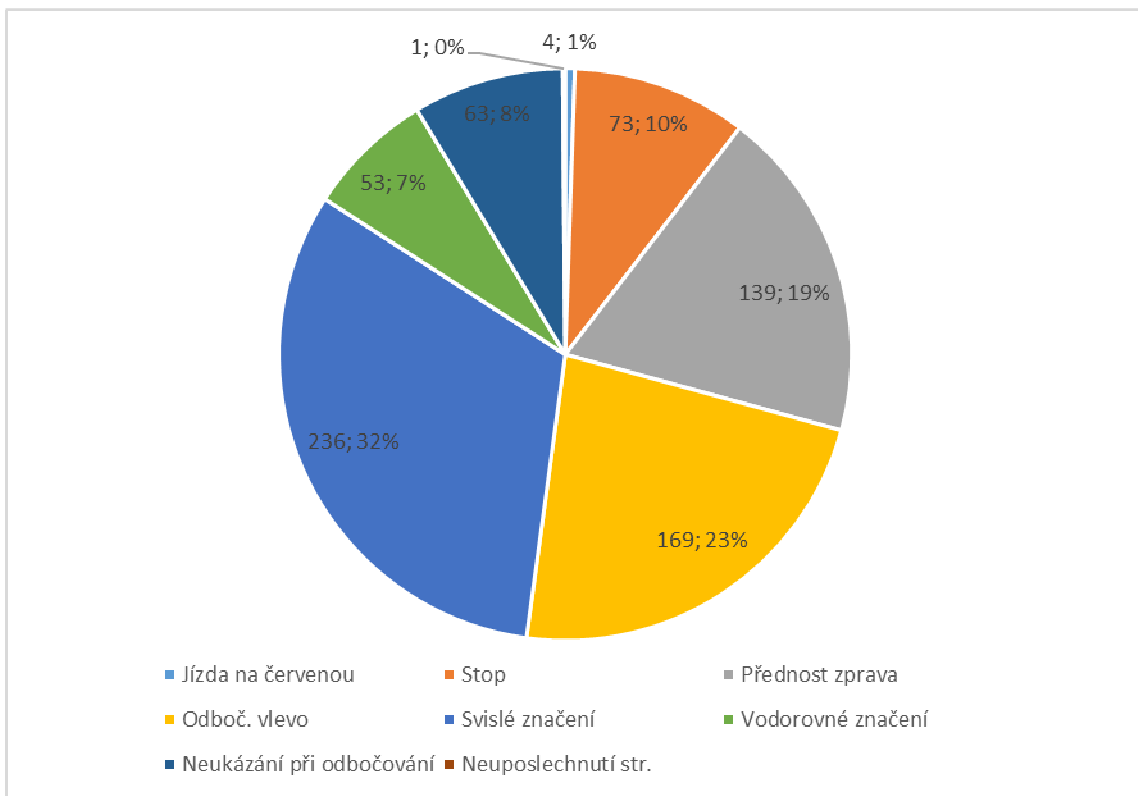
## 7.4 Data 4

V roce 2014 bylo do zkoumaného vzorku vybráno 500 žáků pocházejících z 22 čtvrtých tříd základních škol.

Tabulka 4: Sledovaný rok 2014 [zdroj: vlastní]

Trestné body	Jízda na červenou	Stop	Přednost zprava	Odboč. vlevo	Svislé značení	Vodorovné značení	Neukázání při odbočování	Neuposlechnutí str.
<b>Rozsah</b>								
1-25	0	1	6	9	16	3	5	0
25-50	0	0	8	8	20	1	5	0
50-70	0	4	5	6	7	1	0	0
70-91	0	3	7	6	13	4	2	0
91-116	0	6	9	8	14	0	1	0
116-137	0	4	6	12	7	2	3	0
137-150	0	3	5	6	9	5	1	0
150-177	1	3	11	4	9	0	2	0
177-205	0	4	5	9	19	1	2	1
205-235	0	4	10	11	13	2	0	0
235-250	0	0	3	4	7	7	1	0
250-261		0	3	1	5	0	0	0
261-276	1	3	4	7	5	1	1	0
276-295	1	2	10	4	4	6	2	0
295-318	1	3	4	8	8	4	10	0
318-345	0	0	9	12	16	1	4	0
345-373	0	5	6	5	8	3	5	0
373-400	0	7	7	18	7	4	5	0
400-428	0	3	3	4	15	1	3	0
428-455	0	7	1	9	7	6	1	0
455-474	0	1	4	8	15	0	6	0
474-500	0	10	13	10	12	1	4	0
<b>Celkem</b>	4	73	139	169	236	53	63	1

Chybou s největší četností se v roce 2014 stala chyba při nedodržení příkazů a zákazů, které ukládají svislé dopravní značky v počtu 236. Na druhém místě se vyskytla chyba při odbočování vlevo v počtu 169 a třetí nejčetnější chybou se v roce 2014 projevila chyba nedání přednosti zprava v počtu 139.



Graf 5: Rok 2014 [zdroj: vlastní]

Výše uvedený graf zobrazuje výsledky průzkumu počtu chyb v jednotlivých kategoriích sledovaných přestupků za rok 2014.

## 7.5 Data 5

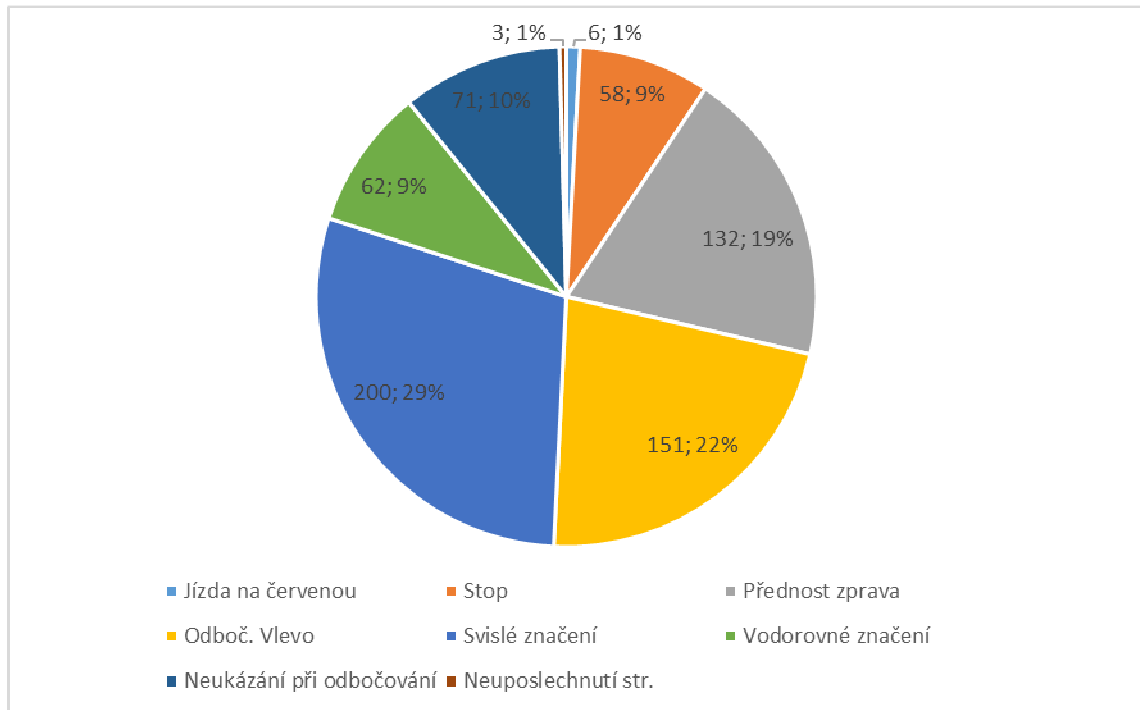
V roce 2015 bylo do zkoumaného vzorku vybráno 500 žáků pocházejících z 21 čtvrtých tříd základních škol.

Tabulka 5: Sledovaný rok 2015 [zdroj: vlastní]

Trestné body	Jízda na červenou	Stop	Přednost zprava	Odboč. vlevo	Svislé značení	Vodorovné značení	Neukázání při odbočování	Neuposlechnutí str.
<b>Rozsah</b>								
1-25	1	1	7	10	12	5	5	0
25-52	0	0	14	14	16	0	5	0
52-77	0	2	6	3	6	0	0	0
77-102	0	1	2	6	10	1	2	0
102-126	0	2	4	5	10	0	0	1
126-148	0	4	5	8	7	0	2	0
148-173	0	2	3	7	9	0	0	1
173-191	0	0	7	2	1	3	1	0
191-216	2	5	9	5	13	4	9	0
216-241	1	6	8	14	10	2	11	0
241-263	0	3	5	12	20	16	15	1
263-277	1	0	0	4	6	1	1	0
277-291	0	0	2	9	8	2	4	0
291-320	0	4	12	4	6	6	0	0
320-351	1	4	12	15	13	14	2	0
351-375	0	1	9	8	13	0	3	0
375-399	0	3	2	4	4	1	4	0
399-421	0	9	5	4	17	3	1	0
421-445	0	2	10	4	3	0	3	0
445-473	0	3	5	7	11	2	2	0
473-500	0	6	5	6	5	2	1	0
<b>Celkem</b>	6	58	132	151	200	62	71	3

Chybou s největší četností se v roce 2015 stala chyba při nedodržení příkazů a zákazů v počtu 200, které ukládají svislé dopravní značky. Na druhém místě se vyskytla chyba při odbočování vlevo v počtu 151 a třetí nejčetnější chybou se v roce 2015 projevila chyby nedání přednosti zprava v počtu 132.

Níže uvedený graf zobrazuje výsledky průzkumu počtu chyb v jednotlivých kategoriích sledovaných přestupků za rok 2015.



Graf 6: Rok 2015 [zdroj: vlastní]



## 8 SOUHRN VÝSLEDKŮ A NÁVRH NA ZLEPŠENÍ

Následující kapitola představuje soubor výsledků za pětileté období pozorování vybraného vzorku. Z níže uvedených výsledků se ukazuje, kde mají žáci základních škol největší slabiny. Dá se proto i mnohé doporučit a zlepšit.

### 8.1 Souhrn výsledků

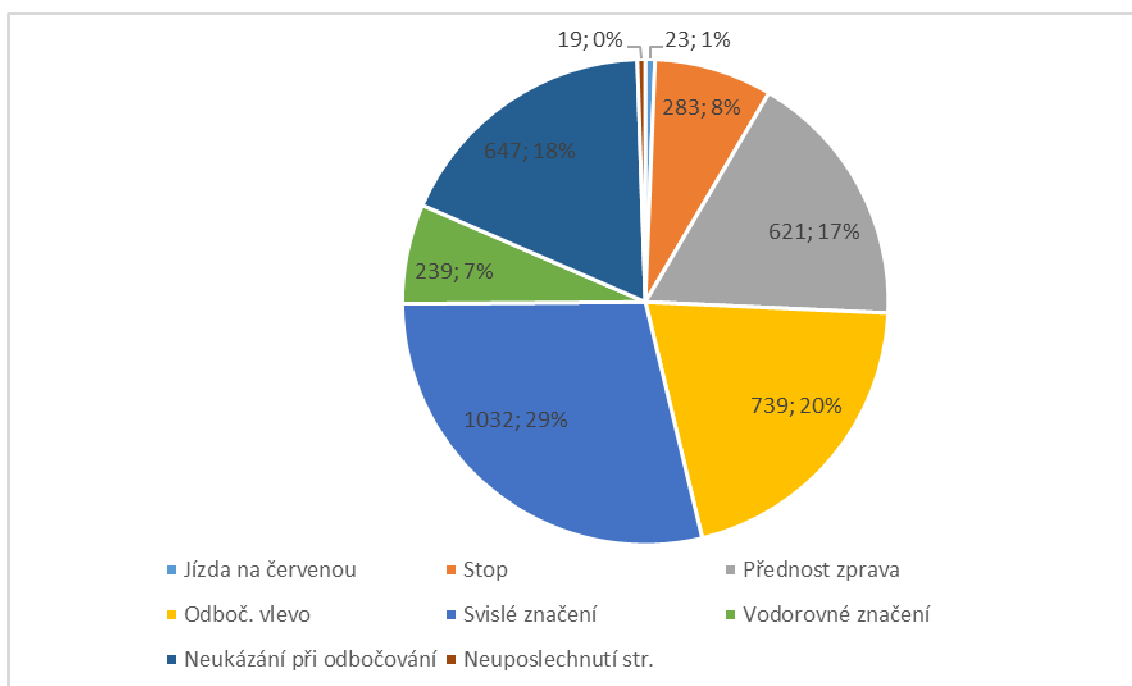
Do statistického výzkumu týkajícího se dopravní výchovy a konkrétně celoroční soutěže Empík cyklista jsem zařadil celkem 2500 žáků čtvrtých tříd brněnských základních škol. Zkoumané období začíná rokem 2011 a končí rokem 2015, je zkoumáno pět ročníků této soutěže po sobě jdoucích. Chybné jednání žáků je sledováno v níže uvedených osmi skupinách přestupků.

Tabulka 6: Souhrn sledovaného období 2011 – 2015 [zdroj: vlastní]

Trestné body	Jízda na červenou	Stop	Přednost zprava	Odboč. vlevo	Svislé značení	Vodorovné značení	Neukázání při odbočování	Neuposlechnutí str.
<b>Roky</b>								
2011	1	62	125	163	212	46	216	2
2012	7	49	114	133	196	52	233	7
2013	5	41	111	123	188	26	64	6
2014	4	73	139	169	236	53	63	1
2015	6	58	132	151	200	62	71	3
<b>Celkem</b>	23	283	621	739	1032	239	647	19

Z tabulky je zřejmé, že celkový počet 2500 žáků se dopustilo za celé statistické období celkem 3603 porušení pravidel sledovaných v soutěži. Průměrně se jeden žák dopustil 1,44 přestupku. Z níže uvedeného grafu vyplývá, že nejvyšší počet chyb se žáci dopustili neuposlechnutím zákazu a příkazu daných svislými dopravními značkami a to 1032 chyb, což znamená 29% z celkového počtu chyb. Následně se na druhém místě nejvíce projevila chyba při odbočování vlevo a to konkrétně v 739 případech, což znamená 20% z celkového počtu chyb. Na třetím místě se nejčastěji projevila chyba způsobená neukázáním rukou o změně směru při odbočování a to konkrétně 647 chyb, které prezentují 18% chyb

z celkového počtu. Čtvrté místo týkající se četnosti chyb představuje s 621 chybami nedání přednosti zprava, což v procentuálním vyjádření představuje 17%. Pátý nejvyšší počet chybovosti vykazuje neuposlechnutí zastavit vyplývající z příkazu dopravní značky Stůj, dej přednost v jízdě s počtem chyb 283, což představuje 8% z celkového počtu sledovaného vzorku. Šestý nejvyšší počet chyb a to 239 bylo dosaženo nedodržení pravidel respektování vodorovného značení. Toto je v procentech vyjádřeno 7%. Sedmým nejčastějším prohřeškem se stalo velmi významné porušení pravidel při pohybu na pozemních komunikacích a to jízdou na červenou s počtem chyb 23 představující 1% z celkového množství chyb. Osmou a poslední hodnocenou chybou s četností 19 se stalo neuposlechnutí strážníka, které se v celkovém počtu vyskytuje s četností menší než 1% a v grafu je prezentováno 0%.



Graf 7: Souhrn 2011 – 2015 [zdroj: vlastní]

Výše uvedený graf zobrazuje výsledky průzkumu počtu chyb v jednotlivých kategoriích sledovaných přestupků v období let 2011 – 2015.

## 8.2 Návrh na zlepšení dopravní výchovy

Dopravní výchova probíhá na úrovni teoretické a praktické. Teoretická část se prolíná s praktickou jízdou na kole nebo obdobným dopravním prostředku, kdy se nejvíce používá koloběžka. Preferovaný dopravní prostředek je jízdní kolo, což vyplývá z názvu soutěže „Empík cyklista“. Problematickou částí je vůbec zvládnutí samotné jízdy. Z praxe za uvedené období 2011-2015 se zjistilo, že se zvyšuje počet žáků, kteří nejsou schopni fyzicky zvládnout jízdu na jízdním kole. V dnešní době v některých třídách se počet žáků neschopných jízdy na jízdním kole pohybuje mezi 10% a 20%. Tyto děti se v prvním případě zúčastňují pouze teoretické části dopravní výuky a v době praktické části, při jízdě na kole, v lepším případě simulují pohyb chodců, nebo zůstávají v šatně a praktickou ukázkou nevidí. Toto je pro ně frustrující a často se nezúčastní druhého a třetího bloku z důvodu studu, aby se podobná situace neopakovala. V druhém případě se tyto děti, které nezvládají jízdu na kole dopravní výchovy neúčastní vůbec, rodiče napíší omluvenku, jak z rodinných, nebo zdravotních důvodů. Rodiče předpokládají, že by dítě kvůli neschopnosti jezdit na kole bylo následně v kolektivu znevýhodněno mezi spolužáky a stalo by se terčem posměchu. Tomuto se snažíme zabránit podáváním informací třídním učitelům, v jakém časovém rozvrhu je dopravní výchova prováděna s tím, aby na třídních schůzkách vysvětlili rodičům časový harmonogram výuky dopravní výchovy a upozornili je na skutečnost, že převažuje teorie nad praxí a dítě se účastnit praktické části nemusí. Návrhem na zlepšení výuky dopravní výchovy by jistě byla nejen kvalitní osvěta okolo dopravní výchovy prováděná samotným učitelem na třídních schůzkách přenášena rodičům, ale hlavně i zapojení rodičů samotných do této činnosti tím, že se budou snažit nejen svým příkladem správného a zodpovědného pohybu na pozemních komunikacích jako řidiči motorových prostředků a chodci, ale i tím, že své dítě, nebo svěřenou osobu naučí jízdě na jízdním kole. Tímto se zvýší počet absolventů dopravní výchovy a samozřejmě i obecná znalost pravidel pohybu na pozemních komunikacích. Na druhé straně se jednoznačně zvýší i bezpečnost pohybu na pozemních komunikacích v praxi a nejen v simulovaném prostředí bezpečí dopravního hřiště. Přínosem by měl být očekávaný následek ve snížení počtu dopravních nehod zaviněných dětmi a mládeží jako chodci, nebo cyklisty a tím i snížený počet zraněných a mrtvých osob v souvislosti s pohybem na pozemních komunikacích. Další možností je zapojení školních psychologů do samotné přípravy na

dopravní výuku a zdůraznění její důležitosti vhodným způsobem, aby dítě, které se na dopravní výchovu teprve chystá, bylo samo motivováno naučit se jezdit na jízdním kole ještě před praktickou částí a nebylo stresováno případným neúspěchem. Další možností je přímá účast strážníků na třídních schůzkách a vysvětlení podstaty a principu dopravní výchovy prováděnou jednotlivými městskými a obecními policiemi. Tímto způsobem může osoba povoláná vysvětlit všem zúčastněným rodičům zásady výuky a rozvrh hodin při výuce. Také uvedení do dopravní problematiky se zvyšujícím se počtem dopravních nehod může přesvědčit nerozhodného rodiče o důležitosti dopravního vzdělávání.

Dalším atributem úspěšnosti provádění dopravní výchovy je její nekomplikovanost a pochopitelnost. Desetileté dítě není schopno za několik hodin dopravní výchovy pochopit to, co se dospělý učí v autoškole cca 2 měsíce. Proto je vhodné nezvyšovat razantně obtížnost jednotlivých bloků dopravní výchovy a neúspěchy eliminovat snížením náročnosti. Jen to, v čem se alespoň trochu daří, také baví. Dopravní výchova by neměla být založena na neustálém vytýkání chyb v teoretické, nebo praktické části. Žák musí ke svému lektorovi vzhlížet jako k někomu, kdo mu chce pomoci a něco ho naučit a ne jen ho opravovat a zdůrazňovat jeho chyby veřejně. V dnešní době, kdy stále více dětí trpí různými syndromy jako různé formy dis, ADHD, ADD atd, je nutno dopravní výchovu provádět jednoduchou zábavnou formou bez nepřiměřeného tlaku a následné frustrace jednotlivce. Důležitá je v této činnosti součinnost s třídní učitelkou a asistentem, popřípadě se školním psychologem. Tito zde uvedení znají svoje žáky nejlépe a dokáží označit jedince s podobnými problémy lektorovi s doporučením způsobu práce s uvedeným žákem. Tento v případě diagnostikovaných problémů vyžaduje speciální přístup. V případě nedodržení určitých pravidel v jednání s takovým jedincem se výsledek v podobě pochopení funkce pravidel pohybu na pozemních komunikacích vůbec nedostaví, může nastat efekt úplně opačný, kdy žák bude odmítat se jakkoliv aktivně podílet na práci v teoretickém a praktickém bloku a lze to přičíst na vrub spíše lektorovi, než žáku samotnému. Ke zkvalitnění dopravní výchovy by jistě přispělo školení na úseku psychologického poradenství prováděné odborníky z praxe lektorům dopravní výchovy, pokud se nejedná o učitele, ale o strážníky, či policisty, nebo osoby provádějící dopravní výchovu v podnikatelském prostředí. Tímto by se jistě přispělo ke zkvalitnění samotné dopravní výchovy a zvýšení kvalifikovanosti lektorů samotných.

Z výsledků vyplývá, že lze jen doporučit více se v dopravní výchově zaměřit na skupiny přestupků s největší frekvencí a také na nejproblematictější části praktické části a to dodržování zákazů a příkazů svislých dopravních značek. Také odbočení vlevo se stalo činností s druhým největším počtem chyb. Závěrem lze prohlásit, že při správně prováděné dopravní výchově sestávající z teoretických a praktických bloků se cíle snížení počtu zraněných dětí a osob při pohybu na pozemních komunikacích celkově podaří dosáhnout. Toto je ostatně i cíl celé bakalářské práce.

## ZÁVĚR

Dopravní výchova se stala nedílnou součástí učebních osnov pro základní školy zcela po právu a zasluhuje pozornost a důslednost při její aplikaci na žáky základních škol. Její provádění je nezpochybnitelné a jejím výsledkem by mělo být snižování počtu dopravních nehod zaviněných dětmi a mládeží a tím i menší počet zraněných a usmrcených dětí školního věku na pozemních komunikacích. Začíná již v předškolním věku, ale hlavní důraz je kladen na žáky čtvrtých tříd z více důvodů. Je to nejen kvůli dosažení věku deset let a kvůli liteře zákona, která dětem od deseti let zakazuje jezdit na kole po chodníku, ale také kvůli mentální úrovni žáka. V deseti letech, jak je v praktické části bakalářské práce možno vidět, je žák – cyklista schopen vnímat provoz okolo sebe a také je schopen si osvojit některé dovednosti příslušející spíše řidičům motorových vozidel než malým cyklistům. Je to např. správně prováděná přednost zprava, nebo správně prováděné odbočení vlevo. Statistické výsledky chybovosti na vzorku 2500 žáků základních škol jsou toho důkazem. Bakalářská práce na téma Management dopravní výchovy ve svém úvodu rozebírá důležitost dopravní výchovy, v teoretické části se zabývá obecně pohybem po pozemních komunikacích, objasňuje vybrané výrazy ze zákona č. 361 z roku 2000 Sb. Dále vytyčuje cíle dopravní výchovy a představuje statistiku počtu těžce zraněných a usmrcených dětí při pohybu na pozemních komunikacích, ukazuje začlenění dopravní výchovy v osnovách a novátorským způsobem rozděluje děti a mládež do jednotlivých kategorií. Největší důraz je však kladen na příklad v rodině samotné, dle autora je nejdůležitější složkou kognitivního procesu. V praktické části dle zadání hodnotí výsledky šetření prováděné praxí v dlouhodobé činnosti autora na poli dopravní výchovy a nabízí řešení ke zkvalitnění výuky dopravní výchovy. Dá se prohlásit, že uvedená bakalářská práce dostala všech svých vytyčených cílů a aplikací návrhů uvedených v této bakalářské práci by se přispělo ke zkvalitnění dopravní výchovy v České republice.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova v RVP pro 2. stupeň ZŠ*. Brno: MSD, 2008. ISBN 978-80-7392-080-7.
- [2] STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008. ISBN 978-80-7392-078-4.
- [3] SMEJKAL, Vladimír a Karel RAIS. *Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích*. 4., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2013. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4644-9.
- [4] DĚCKÝ, Jan. *Doprava a systémy dopravní výchovy 1*. Brno: Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-210-6367-9.
- [5] *Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. In: Sbírka zákonů ČR, 2000. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
- [6] *BESIP: Řidičská oprávnění a řidičské průkazy* [online]. [cit. 2017-11-20]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/ridicska-opravneni-a-ridicske-prukazy>
- [7] *BESIP: Dopravní výchova* [online]. [cit. 2017-11-20]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>
- [8] *BESIP: Dopravní nehody* [online]. [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehody-z-pohledu-cilu-nsbsp-2011-2020-dopravni-nehody-z-pohledu-strategickych-a-dilcich-cilu-nsbsp-2011-2020-prubezna-analyza>
- [9] *KHCITY* [online]. [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <http://www.hkcit.cz/2010/11/15/v-trebsi-pristi-rok-vznikne-velke-dopravni-hriste-u-lizatek-zanikne/>
- [10] *Dopravní hřiště Riviéra Brno: Empík cyklista 2017/2018* [online]. [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <http://www.dopravnihristebrno.cz/pro-skoly-a-skolky/dopravni-vychova/empik-cyklista-20172018/>
- [11] *Dopravní hřiště Riviéra Brno: Empík chodec 2017/2018* [online]. [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <http://www.dopravnihristebrno.cz/pro-skoly-a-skolky/dopravni-vychova/empik-chodec-20172018/>

- [12] *Dopravní hřiště Riviéra Brno: Mapa hřiště* [online]. [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <http://www.dopravnihristebrno.cz/mapa-hriste/>
- [13] THOMPSON, Alison M. *Mé dítě má ADHD: jak s ním přežít*. Přeložil Monika KITTOVÁ. Praha: Portál, 2018. ISBN 978-80-262-1316-1.
- [14] JUCOVIČOVÁ, Drahomíra a Hana ŽÁČKOVÁ. *Metody práce s dětmi s ADHD především pro učitele a vychovatele*. 4. aktualizované vydání. Praha: D + H, 2017. ISBN 978-80-87295-24-3.
- [15] ŽÁČKOVÁ, Hana a Drahomíra JUCOVIČOVÁ. *Nepozornost, hyperaktivita a impulzivita: záporny i klady ADHD v dospělosti*. Praha: Grada, 2017. ISBN 978-80-271-0204-4.
- [16] BROWN, Thomas E. *Smart but stuck: emotions in teens and adults with ADHD*. San Francisco: Jossey-Bass, 2014. ISBN 978-1-118-27928-1.
- [17] KOPSOVÁ, Kamila a Petr KOPS. *Tygr dělá uáá uáá--: knížka pro děti, rodiče i pedagogy : pracujeme s poruchou pozornosti a hyperaktivitou (ADHD)*. Brno: Edika, 2014. ISBN 978-80-266-0597-3
- [18] WEISS, Gabrielle a Lily Trokenberg HECHTMAN, ed. *Hyperactive children grown up: ADHD in children, adolescents, and adults*. New York: Guilford Press, c1993. ISBN 0-89862-039-2.
- [19] FONTANA, David. *Psychologie ve školní praxi: příručka pro učitele*. Vyd. 4. Přeložil Karel BALCAR. Praha: Portál, 2014. ISBN 978-80-262-0741-2.
- [20] ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, Jitka. *Základy obecné psychologie pro učitele primárního vzdělávání: distanční text*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Pedagogická fakulta, 2004. ISBN 80-7368-010-6.



**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
MP	Městská policie
ČR	Česká republika
ADV V	Areál dopravní výchovy a vzdělávání
Str.	Strážník obecní policie

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1: Systém dopravní výchovy [zdroj: vlastní].....	13
Obrázek 2: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných dětí [8] .....	14
Obrázek 3: Dopravní hřiště multifunkční [9] .....	40
Obrázek 4: Dopravní hřiště Riviéra Brno [12] .....	42

**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1: Sledovaný rok 2011 [zdroj: vlastní] .....	46
Tabulka 2: Sledovaný rok 2012 [zdroj: vlastní] .....	48
Tabulka 3: Sledovaný rok 2013 [zdroj: vlastní] .....	50
Tabulka 4: Sledovaný rok 2014 [zdroj: vlastní] .....	52
Tabulka 5: Sledovaný rok 2015 [zdroj: vlastní] .....	54
Tabulka 6: Souhrn sledovaného období 2011 – 2015 [zdroj: vlastní] .....	56

**SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1: Výskyt jednotlivých druhů nárazů při autonehodách [zdroj: vlastní].....	16
Graf 2: Rok 2011 [zdroj: vlastní].....	47
Graf 3: Rok 2012 [zdroj: vlastní].....	49
Graf 4: Rok 2013 [zdroj: vlastní].....	51
Graf 5: Rok 2014 [zdroj: vlastní].....	53
Graf 6: Rok 2015 [zdroj: vlastní].....	55
Graf 7: Souhrn 2011 – 2015 [zdroj: vlastní].....	57

**SEZNAM PŘÍLOH**

<b>PŘÍLOHA P I: PŘÍKLADY PROVÁDĚNÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY V PRAXI .....</b>	<b>69</b>
<b>PŘÍLOHA P II: AMAVET BRNO .....</b>	<b>70</b>
<b>PŘÍLOHA P III: DOPRAVNÍ VÝCHOVA S POLICIÍ A BESIPEM.....</b>	<b>71</b>
<b>PŘÍLOHA P IV: DOPRAVNÍ VÝCHOVA S MĚSTSKOU POLICIÍ PRAHA.....</b>	<b>72</b>
<b>PŘÍLOHA P V: DOPRAVNÍ VÝCHOVA S MĚSTSKOU POLICIÍ BRNO .....</b>	<b>73</b>

## **PŘÍLOHA P I: PŘÍKLADY PROVÁDĚNÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY V PRAXI**

Dopravní výchova s policií a Besipem

CHRUDIMSKO - Preventivní besedy.

Od poloviny října letošního roku jsem navštívil společně s učitelkou dopravní výchovy pro Besip hned několik základních a mateřských škol v našem okrese – Prachovice, Bojanov, Rabštejnská Lhota a Horní Bradlo.

Naším společným tématem byla vždy dopravní výchova. Zaměřili jsme se především na chodce a cyklisty a na jejich hlavní povinnosti v silničním provozu. Většina žáků měla znalosti na výbornou.

Helma, že je povinností do osmnácti let, už bude vědět každý. Důležité je, že všichni pochopili, že nám helma může i život zachránit. Zopakovali jsme bezpečné přecházení vozovky, pár základních pravidel silničního provozu a jak jsou v dnešní uspěchané době plné nezodpovědných řidičů důležité i reflexní prvky na oblečení. Dále pak některé dopravní značky a v neposlední řadě i to, jak se zachovat, když jsme svědci dopravní nehody.

Nejen, že si žáci z besed odnesli pár cenných rad, ale i pár drobných upomínkových předmětů, které jsme jim s kolegyní věnovali.

13. listopadu 2014

por. Mgr. Tesař Jiří

tiskový mluvčí

## **PŘÍLOHA P II: AMAVET BRNO**

Délka programu je 90 minut a skládá se z výkladu teorie a následuje ověření si teoretických poznatků pomocí počítačových programů. Učebna je vybavena dvaceti multimediálními počítači a množstvím praktických pomůcek (banner s křižovatkami, modely semaforů, autíček i chodců, dopravní značky, přechod pro chodce, zvětšené modely situací). Můžete se těšit na příjemné prostředí, aktivní lektory, individuální přístup k dětem i drobné odměny

## **PŘÍLOHA P III: DOPRAVNÍ VÝCHOVA S POLICIÍ A BESIPEM**

CHRUDIMSKO - Zavítali jsme do ZŠ v Tuněchodech.

Dnes jsem společně s kolegyní od BESIPU Mgr. Ivanou Čejkovou zavítal mezi žáky ZŠ Tuněchody. Tato škola je malotřídkou a tak jsme besedu rozdělili na dvě části. Nejprve pro první a druhou třídu a následně pro třetí a čtvrtou. Téma bylo pro všechny stejné. Povídali jsme si o dopravní výchově.

V úvodu jsme si povídali o chodcích a cyklistech. Jaké jsou jejich hlavní povinnosti v silničním provozu. Starší děti si udělaly dopravní testík a s těmi mladšími jsme na obrázku rozebírali různé situace. Zopakovali jsme bezpečné přecházení vozovky a některé dopravní značky. V neposlední řadě přišly na řadu reflexní prvky. Ty jsou v dnešní době velmi důležité. Každý, kdo má na sobě nějaký reflexní prvek, je vidět na několikanásobně větší vzdálenost než osoba, která je například v tmavém oblečení

.Nejen, že si žáci z besedy odnesli pár cenných informací, ale i pár drobných upomínkových předmětů, které jsme jim věnovali.

23. března 2016

por. Mgr. Jiří Tesař

tiskový mluvčí



## **PŘÍLOHA P IV: DOPRAVNÍ VÝCHOVA S MĚSTSKOU POLICIÍ PRAHA**

Městská a obecní policie se v rámci preventivních programů věnuje dopravní výchově v souladu se zájmem Ministerstva dopravy o větší bezpečnost dětí na pozemních komunikacích systematicky v rámci svých preventivně informačních programů. Tyto programy jsou zaměřeny zejména na třetí a čtvrté třídy základních škol. Děti se zde seznamují s pravidly silničního provozu jak formou poslechovou, tak formou testovou a během několika setkání se strážníky. Daná problematika řešená Městskou policií Praha

1. zajišťuje zapojení městské policie do preventivních aktivit organizovaných a koordinovaných hlavním městem Prahou,
2. realizuje programy městské policie na úseku prevence, primární prevence rizikového chování, primární protidrogové prevence, bezpečnosti silničního provozu (BESIP) a zdravotní péče,
3. zabezpečuje dopravní výchovu v souladu s metodickým plánem Ministerstva dopravy ČR a rámcovým vzdělávacím programem pro základní vzdělávání.

## **PŘÍLOHA P V: DOPRAVNÍ VÝCHOVA S MĚSTSKOU POLICÍÍ BRNO**

EMPÍK CYKLISTA – projekt Městské policie Brno

Celoroční dopravní soutěž žáků 4. tříd základních škol, v celkovém rozsahu deseti vyučovacích hodin. Cílem projektu je zvyšovat ochranu života dětí v silničním provozu.

Ve třech tříhodinových blocích teoretické a praktické přípravy v Areálu dopravní výchovy a vzdělávání jsou žáci připravováni na možnost samostatné účasti v silničním provozu, po splnění věkové hranice 10 let. Uvedená skutečnost dává tomuto programu specifický význam co do obsahu, rozsahu, forem a způsobů ke splnění jeho cílů. Pro zvýšení účinnosti je Empík cyklista organizován jako celoměstská soutěž, kdy jsou vyhodnocováni nejen nejlepší jednotlivci, ale také třídy a školy. Obsahová náplň jednotlivých vyučovacích hodin je zaměřena nejen na zvládnutí zásad bezpečné jízdy po pozemních komunikacích, ale i jako prevence ke snížení dopravní nehodovosti této skupiny začínajících účastníků silničního provozu. Na závěr školního roku, po splnění stanovených kritérií, předají strážníci MP mladým cyklistům „Průkaz cyklisty“, vydaný Ministerstvem dopravy a nejlepším jednotlivcům hodnotné ceny. Výsledkové listiny tříd a škol budou zveřejněny na konci měsíce června 2017 na našich webových stránkách. Výuka probíhá za každého počasí.