

Téma „Děti a silniční provoz“ ve vzdělávání pedagogů 1. stupně ZŠ

Mojmír Stojan – Pavel Pecina

Dopravní výchova se jeví jako nejlépe použitelný nástroj prevence dopravní nehodovosti.

Jejími dvěmi nejvýznamnějšími částmi by měla být jednak specifická forma rodinné výchovy, pěstovaná od nejútlejšího věku, a také institucionální forma, s níž se populace setkává v mladším a starším věku školním, pubertálním a adolescenčním, realizovaná především v nejrůznějších školských zařízeních. Klíčem k jejímu úspěšnému efektu je harmonický systém, stojící na obou pilířích, o jehož nalezení a realizaci usilují všechny vyspělé státy s rozvinutou dopravou.

Analýzou jednotlivých typů, forem, složek a mechanismů dopravní výchovy v kritické konfrontaci s regionálními podmínkami je možno hledat vodítko k návrhu vlastního efektivního modelu. Zdá se, že jedním z nejnadějnějších řešení je vytvořit z dopravní výchovy nepominutelný komplement globální výchovně-vzdělávací činnosti učitelů, kteří k tomu musí nabýt příslušné kompetence především v systému celé pedagogické přípravy.

Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ je zařazena jako povinný předmět do 4. ročníku tohoto studia učitelství ve společném základu a čerpá z již absolvovaných pedagogických a psychologických disciplín.

Obsah je v základním rozsahu, na který je možno navázat postgraduálními formami dalšího vzdělávání, zaměřen na tyto okruhy problematiky:

- Dopravní výchova na ZŠ jako součást přípravy člověka pro klíčové kompetence, definované v Rámcovém vzdělávacím programu
- Aplikace vybraných elementárních předpisů paragrafovaného znění Zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích pro potřeby dětí jako chodců a cyklistů
- Psychologické aspekty dopravní výchovy dětí a mládeže mladšího školního věku
- Zdravotní aspekty dopravních rizik a zásady nejjednodušších výkonů laické první pomoci při dopravní nehodě
- Dopravní výchova v rámci rodiny a její kompatibilita s ostatními společenskými formami dopravní výchovy
- Dopravní výchova ve školní družině a v mimoškolních aktivitách dětí a mládeže
- Implikace dopravní výchovy do školních vzdělávacích programů ZŠ
- Didaktická analýza učiva ZŠ vzhledem k cílům dopravní výchovy
- Kreativita pedagoga při hledání forem, metod a technologií dopravní výchovy na ZŠ

Co by tedy měli pedagogové při přípravě na svoji profesionální roli konkrétně zvládnout, aby jejich vedení dopravní výchovy bylo komplexní, kvalifikované a efektivní?

V první řadě v této problematice figuruje klasifikace dopravních situací, v nichž dochází k potencionálnímu nebo reálnému nebezpečí úrazu nebo usmrcení dítěte z důvodu podceňování či včasné neodhalení situací jako nebezpečných. Neřadí-li je ani pedagog, ani rodič do systému poučení a nezbytného tréninku dětí, jak správně takové situace řešit, tím méně je jako rizikové vnímají děti a mládež a v rolích účastníka nemobilizují své schopnosti a reakce k preventivnímu chování. To se týká širokého spektra situací v místě bydliště při běžné mobilitě, pohybu dětí jako chodců při hrách a sportu, v kontaktu s dopravou při cestách do a ze školy, za sportem a za zábavou, ale u starší mládeže i při místní či turistické cyklistice a mnohých dalších aktivitách.

Základem přípravy pedagogů na kvalifikované a kompetentní vedení dopravní výchovy v rámci předmětu „Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ“ je vademécum problematikou, shrnující nejpotřebnější a nejfrekventovanější prvky dopravní výchovy do studijního skeletu, zpracovaného pro tento účel na Katedře didaktických technologií, která je autorem celého projektu a garantem předmětu na brněnské Pedagogické fakultě Masarykova univerzity.

Pozornost je věnovaná těmto klíčovým kapitolám:

1. Koho označujeme pojmem „Chodec“

Žákům je potřeba vysvětlit, že kromě osob používajících ke svému pohybu v dopravním prostředí pouze chůze, jsou za chodce považovány také osoby, které:

- vezou dětský kočárek,
- tlačí vozík s nemocným nebo invalidou
- tlačí vozík s nákladem do 60 cm šířky
- vedou jízdní kolo nebo moped
- řídí invalidní vozík
- pohybují se po chodníku na kolečkových bruslích, koloběžkách, dětských kolech, skateboardech, lyžích, snowboardech apod.

2. Co znamená pojem „Dopravní prostředí“

Dalším důležitým krokem je vymezení pojmu „dopravní prostředí“ ve smyslu specifických rozdílů, jak je vnímají žáci na úrovni základní školy. Městské děti se dostávají jistě občas na venkov a venkovské děti zase do města. Je proto nutné, aby obě skupiny byly dostatečně informovány o různosti dopravních situací, do nichž se mohou dostat v prostředí, které pro ně není prostředím domácím, a naučily se v nich chovat správným způsobem.

K vysvětlení použijeme výčet charakteristik, typických pro: provoz ve městě:

- velká hustota „silničního“ provozu
- rychlost pohybujících se vozidel
- značná hustota dopravních značek, a to nejen svislých, ale i vodorovných, a světelných signálů
- více jízdních pruhů vozovky bez hustší sítě funkčních podchodů a nadchodů
- kolejová vozidla
- chůze po přeplněných chodnících
- přecházení vozovky mimo podchody, nadchody a vyznačené přechody

provoz na venkově:

- úzké silnice, obvykle bez označení podélných a vodicích čar
- absence chodníků
- méně kvalitní povrch vozovek
- špatné osvětlení vozovek, mnohde vozovky bez osvětlení vůbec
- místní zvyklosti odporující všeobecně platným pravidlům „silničního“ provozu
- neoprávněný pocit bezpečí, pramenící z malého provozu
- parkování vozidel tam, kde to řidiči vyhovuje, bez ohledu na šířku pozemní komunikace a další aspekty dopravní bezpečnosti
- nezřetelné výjezdy z míst položených mimo pozemní komunikaci
- pohyb speciálních vozidel, často velmi rozměrných a pomalých
- pohyb zvířat v blízkosti vozovky nebo přímo na vozovce

3. Odborné názvy prvků dopravního prostředí

Pro jakékoliv další poučení, jak se v dopravním prostředí správně chovat, je nezbytně potřeba vyvětlit žákům několik dalších základních názvů používaných v dopravním prostředí. V první řadě jde o názvy částí komunikací:

Vozovka je ta část silnice, která je určena pro provoz vozidel. Mívá různý povrch (asfalt, dlažba, beton, šotolina,...) a vodorovné dopravní značení, např. přerušovanou nebo plnou podélnou čáru, dělicí komunikaci na části. Na konstrukci a kvalitě povrchu vozovky je závislá bezpečnost silničního provozu.

Krajnice jsou po stranách vozovky. Mohou sloužit pro zastavení a parkování vozidel, nejsou-li vyhrazeny pro využití jako chodníky, cyklistické stezky a pod.

Jízdní pruhy (dopravní pásy) jsou vyznačeny bílými čarami na vozovce. Tyto čáry mohou být spojitě nebo přerušované.

4. Chůze po silnici

Za mimořádně významné lze považovat poučení žáků o tom, za jakých okolností smí využít silnice využít chodec. Chodci jsou „doma“ pouze na chodníku a stezkách pro chodce. Silnice slouží především k pohybu vozidel. K chůzi smí chodec využít levou krajnici pouze tam, kde chodník není ani po jedné straně silnice. Tam, kde není ani krajnice, musí pěší využít levého okraje vozovky. Vysvětlíme, že takto vidí chodci přijíždějící vozidla proti sobě a podle chování řidičů mohou včas rozeznat, zda jim nehrozí nebezpečí při míjení se apod. Pokud nebezpečí od vozidel hrozí, má chodec čas opustit i krajnici, aby se vyhnul kolizi.

Speciální poučení se týká situace, kdy musí použít silnici větší skupina chodců v organizovaném pochodovém útvaru. V takovém případě jdou obvykle ve dvojstupu při pravém okraji vozovky, nejlépe s výrazným reflexním vybavením prvního a posledního chodce. V noci nebo za zhoršené viditelnosti se dokonce musí vybavit:

- žlutým nebo bílým světlem vpředu,
- oranžovým světlem postranním (doporučeno),
- červeným světlem vzadu.

Světla musí být za tmy a při jasném počasí viditelná nejméně na vzdálenost 150 metrů.

Pohyb chodců je zcela vyloučen na dálnici, na označených pozemních komunikacích pro motorová vozidla a v úsecích označených dopravní značkou „Zákaz vstupu chodců“ a „Stezka pro cyklisty“.

5. Jiná potenciální nebezpečí

Dalších skrytých nebezpečí je nevyčísitelné množství. Mezi nejčastější patří volný štěrk, volně rozsypaný na vozovce. Jeho odmrštění koly projíždějících vozidel může kolemjdoucím chodcům způsobit řadu vážných zranění.

Chodci, jdoucí příliš po okraji chodníku, si často neuvědomují rizika, která jim hrozí od padajícího nákladu z ložných ploch vozidel, od svlečených běhounů špatně vulkanizovaných pneumatik, nebo celých uvolněných kol, jejichž dynamická energie zmnohanásobuje účinky prosté hmotnosti.

Za normální situace a zejména, je-li největší možná vzdálenost chůze od okraje vozovky menší než 1 m, je nutno:

- přimknout se co možná nejvíce ke vzdálenějšímu okraji chodníku
- vystříhat se vrávoravé chůze nebo náhlému vybočení

Klamný pocit absolutního bezpečí chodců na chodníku může dramaticky vyústit v jejich bezprostřední ohrožení např. v místech, kde vozidla křižují chodníky a stezky pro pěší či cyklisty, aby se dostala na vozovku, nebo naopak z vozovky do zahrádky, do garáže, apod.

Žáky vedeme k tomu, aby nepřecházeli vozovku na místech pro ně i pro řidiče nepřehledných (např. v blízkosti zatáčky, zúžené vozovky apod.). Jestliže si dítě není jisto, že samo bezpečně přejde vozovku na druhou stranu, mělo by požádat o pomoc dospělého.

6. Na stezkách

Stezky jsou komunikace, jejichž začátek a konec (případně každý samostatný úsek) je označen dopravními značkami ve tvaru modrého kruhu (resp. přeškrtnutého modrého kruhu) s bílým symbolickým označením, pro koho jsou určeny. Setkáváme se tak se

- stezkami pro chodce
- stezkami pro chodce a cyklisty
- stezkami pro cyklisty

Pokud je stezka vyhrazena chodcům, nesmějí po ní jezdit cyklisté (pro děti mladší 10 let platí totéž co při jízdě na chodníku), a naopak. Z toho, že tyto cesty označuje dopravní značka příkazová, vyplývá, že účastníci „silničního“ provozu, kterým jsou určeny, jsou povinni se jimi řídit.

Na stezce pro chodce smějí cyklisté jízdní kolo pouze vést, a to tak, aby chodce neohrožovali. Děti zde mohou jezdit na koloběžkách, na tříkolkách, na kolečkových bruslích i na dětských jízdnicích kolech, ale opatrně a jen rychlostí chůze. Platí zde stejná pravidla jako na chodníku, tzn. chodí a „jezdí“ se vpravo.

Stezka pro chodce a cyklisty je určena oběma těmito skupinám. Bývá rozdělena podélnou souvislou čarou na dvě části, z nichž jedna slouží chodcům a druhá cyklistům. Vyhrazení bývá zpravidla vyznačeno na vozovce příslušným symbolem. Chodci a cyklisté se zde musí k sobě chovat ohleduplně a nesmějí se navzájem ohrožovat.

Chodci na stezku určenou výlučně pro cyklisty vstupovat nesmějí.

7. Na chodníku

Chodníky slouží především chodcům. I na nich platí pravidla bezpečného a ohleduplného chování. Žákům vštěpujeme především návyk, že po chodníku se vždy chodí vpravo. Chodec, který jde pomalu, se předchází zleva. Pokud v protisměru přicházejí jiní chodci a šíře chodníku nedovoluje předcházení, počkáme, až se náš protisměr uvolní.

Jdou-li dvě dvojice chodců proti sobě v úseku, kde je pro míjení málo místa, potom zpravidla ti, kteří jsou v každé dvojici po levé straně, zpomalí a zařadí se za svého partnera jdoucího vpravo.

V místech, kde je další chůze po chodníku znemožněna, (skládka ssutě, ohrazení výkopů,…) následuje obvykle příkaz přejít přes vozovku na druhou stranu. Tyto dopravní situace jsou vždy spojeny se zvýšeným nebezpečím a většinou nelze uplatnit natrénovaná řešení.

8. Co na sebe

Jedním z nejdůležitějších předpokladů pasivní bezpečnosti chodců a dětí především je používání oděvů, oděvních doplňků, aktovek či osobních předmětů v pestrých, signálních barvách, nebo s reflexními nášivkami. Chodec, vybavený takovým doplňkem (čelenkou, přívěskem, šerpou nebo odraznou nášivkou na oděvu, aktovce, či obuvi) je pro řidiče zřetelně viditelný (podle klimatických podmínek) až na vzdálenost 150 metrů. Bez reflexních efektů spatří řidič téhož chodce už jen ze vzdálenosti pouhých 30–40 metrů, což může být pozdě.

Zmíněné pravidlo platí za tmy a špatné viditelnosti způsobené jakýmkoliv příčinami dvojnásob.

9. Přecházení vozovky

K přecházení vozovky používáme vždy, kdykoliv je to možné, vyznačený přechod pro chodce, tzv. „zebru“, případně nadchody nebo podchody, jsou-li reálně dosažitelné (do 50 m).

Není-li v blízkosti přechod pro chodce, doporučuje se přecházet vozovku pouze po pozorném a opakovaném rozhlédnutí a jen v místech, odkud je dobře vidět na obě strany provozu. Zvolíme chůzi rychlou, bez zbytečného zdržování se na vozovce, kolmo k ose komunikace. V blízkosti zatáčky, v zatáčce samé, ani v blízkosti vrcholu stoupání nikdy nepřecházíme a do vozovky nevstupujeme. V noci navíc volíme místo s dobrým pouličním osvětlením.

Zvláštním případem je přecházení vozovky na křižovatce řízené světelnou signalizací.

Tady před vstupem na přechod sleduje chodec kromě vozidel z obou stran především signál pro chodce na semaforu, umístěném na protější straně ulice. Signalizace pro chodce má pouze dva stavy:

- a) svítí červená (červený panáček stojící) znamená: stůjte a čekejte,
- b) svítí zelená (zelený panáček nakročený) znamená: přesvědčte se rozhlédnutím, že všechna vozidla zastavila, a přejděte.

Některá světelná signalizace na přechodech pro chodce vyžaduje ruční obsluhu. Po stisknutí knoflíku musí chodec vyčkat, až se světlo pro chodce změní na zelenou. Potom se ubezpečí, že všechna vozidla před přechodem zastavila, a rychle přejde na druhou stranu vozovky, případně na nejbližší ostrůvek rozdělující komunikaci. Na vozovce se chodec nezdržuje: doba světelného signálu pro přecházení je stanovena jako průměr doby, potřebné k překonání přechodu chůzí normálním tempem.

10. Místa vhodná pro hry a sportování

Ve městech si děti často hrají na ulicích, zvláště tehdy, není-li na nich příliš čilý a soustavný dopravní ruch. Doporučujeme však hrát si výlučně na místech a na hřištích k tomu účelu vyhrazených, ať už v sídlišťích, nebo v obytných zónách, označených příslušnou dopravní značkou a vybavených trvalou zelení, lavičkami, nebo zpomalovacími prahy a retardéry.

Zde si lze hrát a sportovat i na chodníku a na vozovce. Děti mladší 10 let zde smí jezdit na kole i bez povinného dozoru osoby starší 15 let.

Hrám mimo obytnou zónu je však potřeba se vyhnout, protože:

- obtěžují chodce, brání v chůzi a způsobují kolize s kolemjdoucími chodci
- děti zabrané do hry mohou spontánně vběhnout do vozovky a ohrozit sebe i řidiče vozidel, případně vozidla míčem či jiným sportovním náradím poškodit

V těsné blízkosti vozovky číhá ještě nebezpečí tlakové vlny, kterou způsobují rychle jedoucí kamiony. Následující sací efekt může způsobit ztrátu rovnováhy dítěte a vtáhnout je pod kola přívěsu.

Při probírání tohoto tématu žáky upozorníme také na dopravní značku „Pěší zóna“, označující prostor, v němž se mohou chodci pohybovat stejně jako v obytné zóně po celé šíři vozovky a chodníku, ale dětské hry a sporty jsou zde vyloučeny. Rozdíl a z něho vyplývající důsledky dětem zdůrazníme.

Venkovské děti mají pro hry a sport více volného prostoru, ale i v těchto případech je jim potřeba od nejtítlejšího věku opakovaně zdůrazňovat, že hrát si na vozovce je i v ulicích s malým dopravním provozem nebezpečné.

V zimních měsících svádějí kopečky a svahy k lyžování a sáňkování i na místech k tomu zcela nevhodných, končících frekventovanou silnicí, před níž nedokáží sáňkující, lyžující nebo klouzající se děti ani s největším úsilím zastavit. O krizové situace, končící tragicky, není na těchto místech nouze.

11. Dítě ve veřejné hromadné dopravě

Správné chování cestujícího veřejnou dopravou se řídí ve všech fázích přepravy stanovenými pravidly. Při čekání na autobus má chodec:

- čekat na místě označené nebo předpokládané zastávky včas a bez dobíhání vozidla,

- nestát příliš blízko u kraje chodníku
- zařadit se do fronty a tvořit ukázněnou skupinu

Žáci s pedagogickým doprovodem by se měli seřadit do dvojstupu kolmo k vozidlu tak, aby byli všichni dobře vidět z řidičova místa, nepředbíhat se, netlačit se, nestrkat. Před příjezdem a úplným zastavením vozidla by měli čekat v bezpečné vzdálenosti (alespoň 1 m) od okraje vozovky.

Při nastupování do autobusu postoupí k otevírajícím se dveřím a pomocí madel, kterých se přidržují, rychle a ukázněně nastoupí do vozidla

Po dobu přepravy:

- se cestující posadí na nejbližší volné sedadlo. Jsou-li všechna sedadla obsazena, přidržuje se tyčí nebo madel k tomu určených
- uvolní nástupní prostor k vystupování a nastupování ostatních cestujících

Pro vystoupení

- vyčká úplného zastavení vozidla,
- během vystupování se přidržuje držadel

Pro opuštění zastávky v případě přecházení vozovky na druhou stranu má žák vyčkat, až autobus ze zastávky odjede a uvolní se rozhled na obě strany.

Děti by vždy měly přecházet společně s větší skupinou, nejlépe s dospělými, kteří jsou zkušenější a řidiči vozidel je více respektují.

12. Dítě jako spolujezdec v automobilu

Pro děti do 12 let a s tělesnou výškou menší než 1,5 m jsou vyhrazena v osobním automobilu výhradně zadní sedadla s povinností použití bezpečnostních pásů. Nejmenší děti cestují na zadních sedadlech v homologovaných, tj. otestovaných a schválených dětských sedačkách.

Po ukončení jízdy musí dítě

- vystupovat z vozidla vždy na straně k chodníku,
- podívat se dozadu a ubezpečit se, že může bez ohrožení sebe a jiných otevřít dveře,

13. Řídíme se pokyny policisty

Na křižovatkách, v úsecích s velmi hustým provozem, na nebezpečných, nebo dopravně komplikovaných místech, řídí často dopravu policista osobně. Aby byl již z dálky dobře viditelný, má na sobě stejnokroj, doplněný barevně výraznou, obvykle reflexní oranžovou vestou. Provoz řídí změnou postoje a pokyny paží, v pravé ruce má přitom zpravidla směrovku.

Pokyny policisty jsou vždy nadřazeny světelným signálům, které jsou zase nadřazeny dopravním značkám.

Pro chodce, cyklisty i řidiče používají policisté pokynů, které znamenají:

- „Stůj!“ pro směr, ke kterému stojí policista čelem nebo zády. Chodec nesmí v tomto případě na přechod nebo do vozovky vstupovat, řidiči jsou povinni zastavit.
- „Pozor!“, vztyčí-li policista paži nebo předloktí pravé paže se směrovkou. Chodci, čekající před přechodem ve směru, pro který byl provoz předtím zastaven, jsou povinni se k přecházení připravit, zatímco chodci přicházející k přechodu ve směru předtím volném, nesmějí do vozovky již vstupovat. Pro cyklisty a řidiče vozidel znamená tento pokyn buď připravit se k jízdě (v případě, že provoz v jejich směru byl předtím zastaven), nebo zastavit před hranicí křižovatky (v případě, že přijíždějí ze směru předtím volného).
- „Volno“ pro směr, ke kterému stojí policista (často v rozpažení) bokem;
- Má-li policista pravou paži předpaženou a levou upaženou, smějí chodci přecházet vozovku jen za jeho zády. Tento pokyn znamená zároveň pro řidiče, přijíždějícího směrem k zadům a pravému boku policisty „Stůj!“, zatímco pro řidiče, přijíždějícího směrem k levému boku policisty „Volno“. Řidiči, přijíždějícímu směrem k čelu policisty je dovoleno pouze odbočovat vpravo.

Při pokynech „Stůj!“ a „Volno“ může policista upažit jednu nebo obě paže. Obě paže může připažit, stačí-li k řízení křižovatky pouze jeho postoj.

14. Výstražná světla a signály

Pro chodce je z hlediska bezpečného pohybu v dopravních situacích velmi důležité vědět, co na ně „bliká“ nebo „svítí“ především z kolemjedoucích vozidel. Světelnými znameními totiž informují řidiči některých vozidel ostatní účastníky silničního a pěšího provozu o právu přednosti v jízdě nebo o svých záměrech odbočit, zastavit, zacouvat, varovat. Chodec, který se chystá přejít silnici za stojícím vozidlem, se takto podle rozsvícených couvacích světel snadno dozví, že řidič miní couvat (např. z důvodu vyjetí z řady zaparkovaných vozidel) a může na situaci správně zareagovat.

15. Smyslové klamy

Nejčastěji jsme klamáni zrakem. I naprosto zdravé a správně fungující oči mohou posílat do mozku nepravdivé informace. Patří mezi ně nejen poruchy prostorového vidění, optické klamy, zkreslení a iradiace nebo neschopnost vnímat podněty trvající méně než 1/10 vteřiny, ale zejména „zatažení“ informace, které má na svědomí tzv. „slepá skvrna“ na sítnici. Je to místo, kudy prostupuje sítnicí oční nerv. Necitlivost sítnice v tomto místě na optický vjem způsobuje, že objekt promítaný oční čočkou do tohoto místa na sítnici není vnímán, a pro člověka prostě „neexistuje“.

V dopravě je „slepá skvrna“ vážným nebezpečím, hrozícím doslova na každém kroku. Při letném rozhlédnutí před přecházením vozovky nebo na křižovatce může snadno způsobit přehlédnutí blížícího se vozidla a zavinit tragédii. Proto se v každé dopravní situaci musíme podívat všemi směry nejméně 2x, abychom chybu způsobenou „slepou skvrnou“ eliminovali.

Závěr:

Neoddělitelnou a nepostradatelnou součástí výchovně-vzdělávacího obsahu 1.stupně ZŠ je dopravní výchova, prioritní pilíř prevence úrazů a škod na zdraví dětí a školní mládeže vlivem dopravy.

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání jako metodické vodítko pro konstrukci školních vzdělávacích programů, tedy závazných plánů výchovného a vzdělávacího úsilí školy, tento fakt akcentuje slovy:

„Základní vzdělávání navazuje na předškolní vzdělávání a na výchovu v rodině. Je jedinou etapou vzdělávání, kterou povinně absolvuje celá populace žáků ve dvou obsahově, organizačně a didakticky navazujících stupních. Základní vzdělávání na 1. stupni usnadňuje svým pojetím přechod žáků z předškolního vzdělávání a rodinné péče do povinného, pravidelného a systematického vzdělávání. Je založeno na poznávání, respektování a rozvíjení individuálních potřeb, možností a zájmů každého žáka... Vzdělávání svým činnostním a praktickým charakterem a uplatněním odpovídajících metod motivuje žáky k dalšímu učení, vede je k učební aktivitě a k poznání, že je možné hledat, objevovat, tvořit a nalézat vhodnou cestu řešení problémů.“(viz: Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání /se změnami provedenými k 1. 9. 2007/, Výzkumný ústav pedagogický, Praha 2007).

V rámcovém vzdělávacím programu je explicitně vyjádřeno i mnohde skryto mezi řádky mnoho podnětů, proč a jak se realizaci dopravní výchovy věnovat, a kde k ní nacházet souvislosti v klíčových kompetencích, průřezových tématech, nebo očekávaných výstupech. Smyslem této studie, pramenící ve výzkumném záměru „Škola a zdraví 21“ (MSM0021622421), je odkrytí příležitostí využití učiva 1. stupně ZŠ pro cíle dopravní výchovy a vytvoření vodítka pro týmy pedagogů na školách, které se budou úkolem sestavit svůj školní vzdělávací program s implementovanou dopravní výchovou zabývat.