

Univerzita Hradec Králové
Pedagogická fakulta
Katedra sociální patologie a sociologie

Prevence rizikového chování v dopravě u dětí základních škol v regionu Orlickoústecka

Bakalářská práce

Autor: Aleš Novák
Studijní program: B 7507 Specializace v pedagogice
Studijní obor: Sociální patologie a prevence
Vedoucí práce: doc. PhDr. Václav Bělík, Ph.D.
Oponent práce: Mgr. Lucie Špráchalová



Zadání bakalářské práce

Autor: Aleš Novák

Studium: P16K0318

Studijní program: B7507 Specializace v pedagogice

Studijní obor: Sociální patologie a prevence

Název bakalářské práce: **Prevence rizikového chování v dopravě u dětí základních škol v regionu Orlickoústecka**

Název bakalářské práce AJ: Prevention of risk behavior in transport of elementary school children in the Orlickoústecko region

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Bakalářská práce se zabývá prevencí rizikového chování v dopravě u dětí základních škol v regionu Orlickoústecka. V teoretické části práce jsou objasněny základní pojmy týkající se prevence, rizikového chování v dopravě a samotné dopravní výchovy. Cílem bakalářské práce je zmapování výuky dopravní výchovy na základních školách v regionu Orlickoústecka. V empirické části práce je pak použit dotazník, který zkoumá úroveň vzdělání dětí ve věku 10 let. Dále zjišťuje nejčastější rizika v dopravě u dětí základních škol jako možnou příčinu dopravních nehod.

BÁRTÍK, P. MIOVSKÝ, M. Primární prevence rizikového chování ve školství. 1. vyd. Praha: Sdružení SCAN, 2010. 253 s. ISBN 978-80-87258-47-7. BĚLÍK, V. HOFERKOVÁ, S. Prevence rizikového chování ve školním prostředí: pro studenty pomáhajících oborů. 1. vyd. Brno: Tribun EU, 2016. 141 s. ISBN 978-80-263-1015-0. HEINRICHOVÁ, J. Bezpečná cesta do školy: projekt pro dopravní výchovu dětí. 1. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2006. 76 s. ISBN 80-86502-32-5. HEINRICHOVÁ, J. Dopravní výchova. 1. vyd. Praha: Raabe, Dobrá škola, 2012. 126 s. ISBN 978-80-87553-72-5. Pravidla silničního provozu; Autoškoly; redakční uzávěrka ... Ostrava: Sagit, [2000]-. ÚZ: úplné znění. 336 s. ISBN 978-80-7488-235-7.

Garantující pracoviště: Katedra sociální patologie a sociologie, Pedagogická fakulta

Vedoucí práce: doc. PhDr. Václav Bělík, Ph.D.

Oponent: Mgr. Lucie Špráchalová

Datum zadání závěrečné práce: 22.1.2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval pod vedením vedoucího bakalářské práce samostatně a uvedl jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne 18.4.2019

.....

Poděkování

Chtěl bych tímto poděkovat vedoucímu své bakalářské práce doc. PhDr. Václavu Bělíkovi Ph.D. za odborné vedení, pomoc a cenné rady při jejím zpracování. Další dík patří všem těm, kteří se podíleli na realizaci dotazníkového šetření. Na závěr bych rád poděkoval své manželce a dětem za podporu a trpělivost, kterou měli při tvorbě této práce.

Anotace

NOVÁK, Aleš. *Prevence rizikového chování v dopravě u dětí základních škol v regionu Orlickoústecka*. Hradec Králové: Pedagogická fakulta Univerzity Hradec Králové, 2019. s. 77. Bakalářská práce.

Předkládaná bakalářská práce se zabývá problematikou prevence rizikového chování v dopravě u dětí základních škol v regionu Orlickoústecka. V teoretické části práce jsou popsány klíčové pojmy týkající se prevence a rizikového chování v dopravě. Další kapitola obsahuje informace o dopravní výchově, která k této problematice neodmyslitelně patří. Cílem bakalářské práce je zmapování výuky dopravní výchovy na základních školách v regionu Orlickoústecka. Empirická část práce se zaměřuje na zjištění úrovně vzdělání dětí ve věku 10 let v oblasti dopravní výchovy. Dalším sledovaným faktorem bylo zjistit, nejčastější rizika v oblasti dopravy u dětí základních škol jako možnou příčinu dopravních nehod.

Klíčová slova: dopravní výchova, prevence rizikového chování, účastník silničního provozu

Annotation

NOVÁK, Aleš. *Prevention of risk behavior in transport of elementary school children in the Orlickoústecko region*. Hradec Králové: Faculty of Education, University of Hradec Králové, 2019. pp. 77. Bachelor Degree Thesis.

This B.A. thesis deals with the prevention of unsafe behaviour in traffic among primary school children in the region of Ústí nad Orlicí. The theoretical part describes the key terms related to the prevention and unsafe behaviour in traffic. The following chapter introduces information about traffic education, which is inherently related to this topic. The aim of the thesis is to map traffic education at primary schools in the region of Ústí nad Orlicí. The empirical part of the thesis focuses on the quality of traffic education among 10-year-old children. Another monitored factor was to find out the most common traffic-related risks among primary school children as a possible cause of traffic accidents.

Keywords: traffic education, prevention of risk behavior, road traffic participant

OBSAH

ÚVOD	8
1 RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ V DOPRAVĚ	9
1.1 Subjekty působící na jedince	10
1.2 Doprava jako fenomén dnešní doby	14
2 PREVENCE RIZIKOVÉHO CHOVÁNÍ V DOPRAVĚ	15
2.1 Poskytovatelé prevence v dopravě.....	17
2.2 Následky rizikového chování v dopravě.....	18
3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA	20
3.1 Cíle a principy dopravní výchovy.....	21
3.2 Dopravní výchova v Rámcově vzdělávacím programu.....	22
4 DÍTĚ JAKO ÚČASTNÍK PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	24
4.1 Problematika vymezení dítěte jako chodce	25
4.2 Problematika vymezení dítěte jako cyklisty	26
4.3 Problematika vymezení dítěte jako spolujedoucího v motorovém vozidle	27
5 VÝZKUM RIZIKOVÉHO CHOVÁNÍ DĚTÍ V DOPRAVĚ	29
5.1 Realizovaný předvýzkum	29
5.2 Hypotézy	30
5.3 Použitá metoda zkoumání a postup zkoumání.....	30
5.4 Charakteristika zkoumaného výběrového souboru.....	31
5.5 Vlastní výsledky výzkumného šetření - I. část	32
5.6 Vlastní výsledky výzkumného šetření - II. část.....	47
5.7 Vyhodnocení I. a II. části dotazníku	61
POROVNÁNÍ VÝSLEDKŮ VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ SE STANOVENÝMI HYPOTÉZAMI	63
ZÁVĚR	67
LITERATURA A PRAMENY	69
SEZNAM ZKRATEK	72
SEZNAM TABULEK	73
SEZNAM GRAFŮ	75
SEZNAM PŘÍLOH	77

ÚVOD

Doprava neodmyslitelně patří k našemu každodennímu životu, je jeho součástí. Sotva se malé dítě naučí první krůčky, je vedeno k dosažení dalších cílů v podobě jízdy na koloběžce, kole, kolečkových bruslích a později v dospělosti na to spontánně naváže snahou o získání řidičského oprávnění. S uměním ovládat jakýkoliv dopravní prostředek by měla ruku v ruce jít i schopnost umět pravidla silničního provozu a především se jimi řídit. Dokázat se orientovat v problematice pohybu na pozemních komunikacích, znát její rizika a být schopen je jednoho dne předat i svým vlastním potomkům.

Cílem práce je zmapovat prevenci rizikového chování v dopravě u dětí základních škol v regionu Orlickoústecka. První část práce se zaměřuje na samotné rizikové chování v dopravě, tedy jevu, který předchází následkům dopravních nehod. V návaznosti na předcházející kapitolu jsou v práci popsány také jednotlivé typy prevence rizikového chování. Poslední kapitola teoretické části práce se věnuje dopravní výchově včetně vymezení dítěte jako účastníka provozu na pozemních komunikacích.

Současný trend v seznamování dětí s dopravní výchovou ve školách, i za vydatné pomoci různých poskytovatelů prevence z oblasti dopravy, je v České republice na poměrně dobré úrovni. Větší pozornost by měla být zaměřena na rozšiřování této osvěty mezi rodinné příslušníky, kteří nemalou měrou přispívají svým pozitivním působením na rozvoj těchto dovedností u našich nejmenších a také nejzranitelnějších.

Bezesporu největším společným cílem by měla být snaha o přispění k bezpečnosti dětí v silničním provozu. Předějit dopravním nehodám, které mohou být způsobeny ať už z nedbalosti, roztržitosti nebo mohou pramenit z neznalosti dopravních předpisů, přičemž při nich může dojít k hmotným škodám a zejména následkům na životě a zdraví. V silniční dopravě stačí malý okamžik, který může změnit život jednotlivce nebo celé rodiny, a proto je důležité získat již od mládí správné návyky chování a umět se tak dobře rozhodnout.

1 RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ V DOPRAVĚ

V dnešní době, kdy dochází k neustálému nárůstu motorismu, je znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale i vhodné chování všech účastníků dopravy, nutností k přežití. Správným působením na jedince je možné předcházet mnohým dopravním nehodám a zejména následkům na životě a zdraví. Jak už bylo řečeno, velmi důležité je vhodné chování na komunikacích, pokud možno s úctou a rozmyslem, tak abychom co nejvíce snížily možná rizika. Samotné rizikové chování v dopravě je termín používaný a definovaný v dokumentech Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy České republiky (dále jen MŠMT). Je zde charakterizováno: „*Jako takové jednání, které vede v rámci dopravního kontextu k dopravním kolizím a následně k úrazům nebo úmrtím.*“ (Límová, 2006, s. 5, Příloha 2 Rizikové chování v dopravě, © 2013-2019, online).

V dokumentech MŠMT je uvedeno i následné dělení do několika skupin, protože na rizikové chování v dopravě je možné nahlížet hned z několika úhlů.

První dělení je podle zájmové skupiny na motorizované a nemotorizované účastníky silničního provozu, přesněji na:

- chodec
- cyklista
- cyklista ve městském prostředí
- cestující hromadnou dopravou
- spolujezdec v motorovém vozidle
- řidič mopedu nebo motocyklu do objemu 50 cm³

Druhé dělení je podle věku dětí na:

- 1. stupeň základní školy (1. - 5. třída)
- 2. stupeň základní školy (6. - 9. třída)
- střední škola (odborné učiliště)

Dopravní výchova na 1. stupni základních škol navazuje na dopravní výchovu realizovanou v předškolních zařízeních a zpravidla trvá až do prvního ročníku středních škol, výjimkou mohou být střední školy se zaměřením na dopravu.

Třetí dělení je vymezeno typem rizikového chování, které se dělí na:

- rizikové chování způsobené vlivem návykových látek (alkohol, omamné a psychotropní látky)
- rizikové chování způsobené neznalostí dopravních předpisů
- rizikové chování způsobené osobnostními faktory (agresivita, přeceňování svých schopností, atd.)

Podle této metodiky MŠMT byl pro empirickou část této bakalářské práce stanoven zkoumaný okruh dětí, na které bylo nahlíženo jako na účastníky silničního provozu, přesněji jako na chodce, cyklistu a spolujedoucího v motorovém vozidle. Dle druhého dělení byl výzkum orientován na děti ve věku 10 let, navštěvující 1. stupeň základní školy (5. třída). Tento věk není nikterak náhodný, jedná se o přelom mezi prvním a druhým stupněm základní školy, kdy by již žáci měli mít nějaké povědomí o dopravní výchově a pravidlech silničního provozu. Z pohledu zákona je věk 10 let také hranicí, kdy již může dítě samostatně jezdit na jízdním kole po pozemních komunikacích. Podle třetího dělení, které vymezuje typ rizikového chování, se jedná o rizikové chování zapříčiněno neznalostí dopravních předpisů (Příloha 2 Rizikové chování v dopravě, © 2013-2019, online).

1.1 Subjekty působící na jedince

Zásadní vliv na budoucí chování jedince (nejen v dopravě) má zejména rodina, škola, vrstevnické skupiny a masmédia. K této problematice se váží dva pojmy, prvním z nich je socializace a tím druhým je výchova.

Socializaci vymezuje Pedagogický slovník jako: „*Celoživotní proces, v jehož průběhu si jedinec osvojuje specifiky lidské formy chování, jednání, jazyk, poznatky, hodnoty, kulturu a začleňuje se tak do společnosti.*“ (Průcha a kol., 2003, s. 216). Kraus konstatuje, že socializace se účastní různí činitelé. Na jedné straně se jedná o genotyp a vrozené dispozice, tedy soubor vlastností, které jedinec získává už při početí a následně v prenatálním období. Na druhé straně to je výchova a prostředí, které na jedince působí. Kombinací všech těchto činitelů vzniká fenotyp, tedy soubor znaků, kterými se jedinec projevuje (Kraus, 2008, s. 64).

Výchovou pak rozumíme: *“Proces záměrného působení na osobnost člověka s cílem dosáhnout pozitivních změn v jeho vývoji.”* (Průcha a kol., 2003, s. 277). I když je v této definici uvedeno záměrné působení, obecně vzato může například rodič na své dítě nezáměrně a nevědomky působit a tím jej vychovávat, ať už v pozitivním nebo negativním smyslu. Rodič je vždy vzorem pro své dítě, a proto by jeho chování mělo být odpovědné a příkladné.

Dále si podrobněji představíme jednotlivé subjekty a to jakým způsobem mohou ovlivňovat chování dítěte, tedy žáka základní školy v prostředí dopravy.

Rodina

Je nenahraditelnou sociální institucí, jejímž účelem je poskytovat bezpečné a stabilní prostředí pro sdílení, reprodukci a produkci života lidí. Sama rodina plní hned několik důležitých funkcí a to biologicko-reprodukční (zajišťuje rození nových jedinců), sociálně-ekonomickou (rodič vydělává peníze a finančně tím zajišťuje rodinu), ochrannou (zajištění biologických, hygienických a zdravotních potřeb), rekreačně-relaxační a zábavnou (zábava o odpočinek pro členy rodiny), emocionální (zásadní a nezastupitelná funkce, která členům rodiny poskytuje citové zázemí, pocit lásky, bezpečí a jistoty). A poslední funkcí rodiny a v našem případě i tou nejzásadnější je socializačně-výchovná funkce. Ta má za úlohu socializační proces v rodině a přípravu jedince na život ve společnosti. Přístupů či stylů ve výchově můžeme napočítat hned několik, například liberální, demokratický nebo autoritativní. Ideální přístup nebo styl výchovy je demokratický, který v sobě spojuje partnerství mezi rodičem a dítětem a připouští diskuzi (Kraus, 2008, s. 79-83).

Z pohledu dopravy je rodina právě tím subjektem, který dítě ovlivňuje již od narození a má na něj největší vliv. Dítě, které napodobuje své rodiče, může tedy již od útlého mládí získat spoustu správných návyků. Například, že komunikace se přechází po přechodu pro chodce, že při jízdě na jízdním kole je nutné mít na hlavě cyklistickou přilbu a další. V případě, že ale v rodině dítě nemá kladné vzory, jejichž chování by mohlo napodobit, může dojít k tomu, že nebude pravidla silničního provozu respektovat a tím zvyšovat nebezpečí úrazu (Příloha 2 Rizikové chování v dopravě, © 2013-2019, online).

Škola

Školská zařízení jsou organizována podle zákona č. 561/2004 Sb. o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (dále jen školský zákon). Jelikož se v této práci zaměřujeme na cílovou skupinu žáků 5. třídy základních škol (ve věku 10 let) budeme se dále zabývat hlavně základním vzděláváním. Ve školském zákoně v§ 44, zjistíme, že jsou zde uvedeny cíle základního vzdělávání a to následovně: *„Základní vzdělávání vede k tomu, aby si žáci osvojili potřebné strategie učení a na jejich základě byli motivováni k celoživotnímu učení, aby se učili tvořivě myslet a řešit přiměřené problémy, účinně komunikovat a spolupracovat, chránit své fyzické i duševní zdraví, vytvořené hodnoty a životní prostředí, být ohleduplní a tolerantní k jiným lidem, k odlišným kulturním a duchovním hodnotám, poznávat své schopnosti a reálné možnosti a uplatňovat je spolu s osvojenými vědomostmi a dovednostmi při rozhodování o své další životní dráze a svém profesním uplatnění.“* (Zákon č. 561/2004 Sb., © 2010-2019, online).

Kraus zmiňuje také funkce výchovných zařízení, pod které můžeme zařadit i základní školy. Těmito funkcemi jsou socializační (předávání kultury a zachování její kontinuity), výchovná (formování osobnosti a charakteru člověka), pečovatelská (zajištění biologických, hygienických a zdravotních potřeb), poradenská (většinou orientována na profesní poradenství), rekreační či relaxační (mimoškolní aktivity jako zájmové kroužky atd.), profesionalizační (příprava žáka na místo na trhu práce - týká se především středních a vysokých škol) a selektivní (typ vzdělání podle zaměření školy) (Kraus, 2008, s. 102-104).

Z pohledu prevence rizikového chování v dopravně (a nejen toho) je škola hned po rodině tím nejvýznamnějším subjektem, který by měl na dítě působit zejména výchovně a socializačně. Samotné vzdělávání je v základním školství spojeno s rámcově vzdělávacím programem, který zpracovává MŠMT a měl by obsahovat vyvážený plán učiva včetně dopravní výchovy. Nicméně současným trendem dnešní doby bývá to, že rodiče přesouvají odpovědnost za výchovu z rodiny na školu a tím se morálně zbavují odpovědnosti za případné nedostatky v chování dítěte (Kraus, 2008, s. 82).

Vrstevnícké skupiny

Vedle rodiny a školy působí na jedince také vrstevnícké skupiny, ty Kraus vymezuje jako: *„skupiny, které charakterizuje věková, ale také názorová blízkost, z níž vyplývá*

souhlasné jednání.“ (Kraus, 2008, s. 88). Tyto skupiny mají na své členy značný vliv, začínají se utvářet většinou se začátkem školní docházky a uplatňuje se v nich vlastní systém hodnot a norem, mimo to vzniká také sociální kontrola a s ní spojené sankce. K tomuto se váže pojem referenční sociální skupina, tedy skupina, se kterou se jedinec ztotožňuje nebo se o to alespoň snaží (Kraus, 2008, s. 88-90).

Vrstevnické skupiny mohou na jedince působit jak pozitivně, tak i negativně. Dítě se snaží o konformitu tzn. přizpůsobení se názorům skupiny, přičemž právě z toho pro něj může vzniknout nebezpečí. Asi každý si někdy vyzkoušel jízdu na kole bez držení řídítek. Není pochyb o tom, že to není zrovna bezpečný způsob jízdy, ale pokud je toto chování ve skupině považováno za normu a dítě do této skupiny chce patřit, pojedě na kole také bez držení. Právě v takových podobných případech vzniká mnoho úrazů, dítě buď nepřemýšlí nad možným následkem svého jednání anebo je skupinou „vyhecováno“.

Masová média

Masová média nebo také masmédia bývají označována za organizovaný, hromadný prostředek komunikace, který je otevřený a v krátkém čase je schopen na dálku oslovit velké množství osob. Literatura nejčastěji uvádí, že se jedná o periodický tisk (noviny, časopisy), rozhlasové a televizní vysílání. S rozvojem komunikačních a informačních technologií však vstupuje do popředí kybernetický prostor, kterým je internet. Zde se pak může jednat o oficiální zpravodajské portály (např. Seznam.cz, Idnes.cz), ale také o sociální sítě typu Facebook, Youtube, Instagram. Právě díky internetu a velké oblibě moderních komunikačních zařízení je možné prakticky v řádu sekund odeslat sdělení velkému množství uživatelů, kterým se zpráva zobrazí například na displeji tzv. „chytrého“ telefonu či hodinek prakticky ihned (Jiráček a Köpplová, 2015, s. 18-22). Jiráček a Köpplová dále uvádějí, že: *„Média se výraznou měrou podílejí na socializaci moderního člověka, tedy procesu, jímž se jedinec vřazuje do své společnosti.“* (Jiráček a Köpplová, 2015, s. 21).

Pokud se zamyslíme nad významem masových médií v kontextu s dopravou nebo prevencí v dopravě, tak je můžeme s určitostí označit za efektivní nástroj v dané problematice. Informace z dopravy jako různé uzavírky silnic, objízdné trasy, dopravní nehody se v dnešní době dostávají k řidičům ze všech stran rychle a co je nejdůležitější jsou aktuální. Jedná se o dopravní informace sdělované pomocí rozhlasu, televizního

zpravodajství, internetových zpravodajských portálů či sociálních sítí. V oblasti prevence existuje celá řada projektů zastoupených společnostmi BESIP. Jedná se například o televizní spoty a kampaně typu „Nepozornost zabíjí“ či „Nemyslíš, zaplatíš!“, které se snaží diváka zasáhnout silným příběhem a změnit tak jeho chování v provozu na komunikacích. Nebo o interaktivní výukové programy, které jsou ve své podstatě počítačovými hrami, které mají za cíl zábavnou formou naučit dítě základním pravidlům a bezpečnosti v dopravě. Například se jedná o webové stránky www.besip.cz nebo www.bezpecnecesty.cz.

1.2 Doprava jako fenomén dnešní doby

V dnešní době si jen těžko můžeme představit život bez dopravy. Ta je jedním ze základních pilířů současné ekonomiky a zahrnuje v sobě nejen hospodářské procesy (předpravu surovin a zboží), ale má i významné postavení v sociální sféře. Brinke říká, že doprava je: *„Záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách.“* (Brinke, 1999, s. 4).

Obecně můžeme dopravu podle druhu rozdělit na silniční, železniční, leteckou a vodní. Silniční doprava má ze všech uvedených druhů dopravy ten největší podíl, a to zejména pokud mluvíme o nákladní dopravě (přepravě surovin a zboží). Stejně jako osobní silniční, tak i nákladní silniční doprava je hojně využívána na krátké a střední vzdálenosti. V porovnání s železniční dopravou má vyšší dostupnost a operativnost. Nevýhody lze ale spatřovat v nižším stupni organizace provozu, negativnímu dopadu na životní prostředí a také v nízké bezpečnosti provozu (tzn. v četnosti dopravních nehod). S prudkým rozvojem automobilismu na našem území, který začal v 70. letech 20. století a trvá do dnešní doby, se zvyšuje i potřeba výstavby nových komunikací, zejména potom dálnic a rychlostních komunikací. Z toho také vyplývá, že s rostoucím počtem vozidel roste i množství dopravních nehod, a proto je nutné na tuto změnu adekvátně reagovat především prevencí (Adamec a kol., 2008, s. 7-9).

2 PREVENCE RIZIKOVÉHO CHOVÁNÍ V DOPRAVĚ

V této kapitole se budeme zabývat stěžejním pojmem celé bakalářské práce a to prevencí. Především se zaměříme na její definici, význam a její širší pojetí v problematice rizikového chování v dopravě. Samozřejmě zde následně bude definován i pojem rizikového chování s bližším zaměřením na dopravní problematiku.

Slovo prevence pochází z latinského slova *preventia*, což znamená předcházet (Bělík a kol., 2017, s. 67). Průcha a kolektiv pak definují prevenci jako: „*Soubor opatření zaměřených na předcházení nežádoucím jevům, zejm. onemocněním, poškození, sociálně patologickým jevům.*“ (Průcha a kol., 2003, s. 178). Obdobně na prevenci nahlíží i Miovský, který ji považuje za soubor různých druhů intervencí (např. výchovných, vzdělávacích, zdravotnických či sociálních), které mají společný cíl a tím je zejména zamezit výskytu rizikového chování či jej alespoň snížit. V případě této bakalářské práce budeme za nežádoucí jev považovat dopravní nehodu, což je událost, při které dochází ke škodě na životě, zdraví a majetku (Miovský a kol., 2010, s. 42).

Pedagogický slovník obecně rozděluje prevenci do tří typů:

- Primární (všeobecná)
- Sekundární (selektivní)
- Terciální (indikovaná)

Primární prevence je zaměřena bez jakýchkoli rozdílů na celý vzorek obyvatelstva. Jejím cílem je předcházet vzniku rizikového chování u jedince, který se s ním ještě nesešel. Tento typ prevence můžeme dále rozdělit na prevenci nespecifickou a specifickou. Mezi nespecifickou prevencí můžeme zařadit různé sportovní, zájmové a volnočasové aktivity, tedy činnosti, mající pozitivní dopad na podporu a rozvoj chování jedince. Specifická prevence se oproti tomu zaměřuje přímo na konkrétní typ rizikového chování.

Sekundární prevence je zaměřena na jedince, u nichž je předpoklad vzniku, rozvoje a přetrvání rizikového chování. Jsou to tedy jedinci, kteří se s danou formou rizikového chování již sami setkali (např. osoby užívající návykové látky), nebo jedinci, kteří jsou značně ovlivněni svým okolím (např. děti alkoholiků).

Posledním typem prevence je terciární, která je zaměřena na snižování následků rizikového chování, předcházení dalším zdravotním či sociálním rizikům spojených s rizikovým chováním. Jako příklad tohoto typu prevence můžeme uvést výměnu injekčních jehel u osob závislých na návykových látkách, jako prevenci před šířením nakažlivých chorob (Bělík a Hoferková, 2016, s. 18-23, Průcha a kol., 2003, s. 178, Prevence, 2011, online).

Dalším pojmem, který je nutné si definovat, abychom mohli nadále s danou problematikou pracovat, je rizikové chování. Za rizikové chování můžeme označit takové chování jedince, které má negativní dopad na jeho zdraví, sociální či psychologické fungování a zároveň může ohrožovat i jeho sociální okolí. Pojem je spojen s MŠMT, které jej používá ve svých dokumentech. Pod samotným pojmem si můžeme představit celou řadu typů chování, od extrémních projevů obvyklého chování (adrenalinové sporty) až po projevy chování, které jsou na samé hranici patologie, např. nadměrné užívání alkoholu nebo návykových látek (Bělík a kol., 2017, s. 34-35).

MŠMT ve svém dokumentu Národní strategie primární prevence rizikového chování dětí a mládeže na období 2013-2018 vymezuje 9 základních forem rizikového chování, které se vyskytují ve školním prostředí. Jednotlivé formy rizikového chování, které jsou v dokumentu uváděny jsou nejvíce frekventované a svojí povahou nebezpečné. Je však potřeba zmínit fakt, že formy rizikového chování se stejně jako společnost vyvíjejí a mění. Zmínit můžeme např. kyberšikanu (formu šikany skrze elektronická média), ta před rozvojem komunikačních a sdělovacích technologií neexistovala a dnes se ve školním prostředí jedná poměrně o častý jev. Mezi formy rizikového chování se řadí:

- Interpersonální agresivní chování - agrese, šikana, kyberšikana, násilí, intolerance, antisemitismus, extremismus, rasismus a xenofobie, homofobie
- Delikventní chování ve vztahu k hmotným statkům - vandalismus, krádeže, sprejerství
- Záškoláctví a neplnění školních povinností
- Závislostní chování - užívání návykových látek, netolismus, gambling
- Rizikové sportovní aktivity, prevence úrazů
- Rizikové chování v dopravě, prevence úrazů
- Spektrum poruch příjmu potravy
- Negativní působení sekt

- Sexuální rizikové chování (Strategie primární prevence 2013-2018, © 2013-2019, online).

Miovský a kolektiv uvádí ve své knize, že rizikové chování v dopravě je záměrné vystavování sebe nebo druhých nepřiměřeně vysokému riziku újmy na zdraví nebo dokonce přímého ohrožení života v rámci dopravy (Miovský a kol., 2010, s. 76). V následujících kapitolách bakalářské práce se budeme blíže zabývat pouze rizikovým chováním v dopravě a s tím spojenou prevencí úrazů.

2.1 Poskytovatelé prevence v dopravě

Prevence v dopravě má sama o sobě mnoho podob, informace o ní se k žákům základních škol dostávají různými způsoby. Může se například jednat o písemnou podobu ve formě různých letáků, příruček nebo třeba jen upozornění na vývěsních štítech. V době moderních technologií je nutné zmínit samozřejmě i internetové zdroje, masmédiá a mnoho dalších. Ovšem pro žáka má největší přínos slovní podání, kdy se jedná například o přednášku nebo besedu. Z faktického hlediska je to potom praktický nácvik na polygonu, tedy v bezpečném prostředí, kde chyba neznamena pro žáka nebezpečí na rozdíl od reálné dopravní situace.

Mimo školská zařízení jsou hlavními institucemi, které poskytují prevenci v dopravě a cíleně poskytující prevenci žákům základních škol:

- BESIP - poskytuje metodologickou podporu a informace, mimo jiné je i garantem Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011-2020
- Městská policie - působí zejména preventivně v provozu na pozemních komunikacích, kdy dozoruje a provádí asistenci a to v místech s předpokládaným výskytem dětí (např. projekt „Bezpečná cesta do školy“)
- Policie České republiky (dopravní policie) - stejně jako městská policie provádí dozor a asistenci, současně působí v oblasti nácviku a vzdělávání praktických dovedností (např. projekt „Zebra se za tebe nerozhlédne“)

- Centrum dopravního výzkumu - poskytuje informace a vydává odborné publikace v oblasti dopravní výchovy, provádí například i hloubkovou analýzu dopravních nehod
- Centrum adiktologie Psychiatrické kliniky Všeobecné fakultní nemocnice a 1. lékařské fakulty Univerzity Karlovy v Praze - provádí školení a poskytuje metodiku pro selektivní primární prevence (např. preventivní program „Unplugged“)

Organizace BESIP je zřizována Ministerstvem dopravy České republiky, zastřešuje všechny zmíněné organizace a spolupracuje s nimi na preventivních projektech (Příloha 2 Rizikové chování v dopravě, © 2013-2019, online).

2.2 Následky rizikového chování v dopravě

Jak již bylo výše uvedeno, tak rizikové chování může označovat chování jedince, které má negativní dopad zejména na jeho život a zdraví, sociální či psychologické fungování a zároveň může ohrožovat i jeho sociální okolí (Bělík a kol., 2017, s. 34-35). V případě rizikového chování v dopravě je jasným následkem dopravní nehoda, která je přesně vymezena v § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kdy se jedná o: *„Událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárii nebo srážku, 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.“* (Zákon č. 361/2000 Sb., © 2010-2019, online).

Dopravní nehoda je v současné době považována za jeden z nejzávažnějších druhů přestupků a je vůbec tím nejčastějším druhem trestné činnosti. U pachatelů dopravních nehod je společným znakem nedbalostní jednání, přičemž se jedná o osoby různého věku, sociálního postavení a povolání. Většinou se jedná o osoby, které se v minulosti nedopouštěly žádného protiprávního jednání. Obecně můžeme říci, že dopravní nehoda je do jisté míry nezamyšlenou, nepředvídanou, ale za určitých okolností očekávanou událostí v silničním provozu, jejímž následkem je hmotná škoda na majetku, újma na životě nebo zdraví (Konečný, 2011, s. 6-7, Taucová, 2016, s. 12-13).

Pokud bychom čerpali z oficiálních statistik, které shromažďuje Policie České republiky, tak zjistíme, že za rok 2017 došlo na území České republiky k celkovému počtu 103 821 dopravních nehod. Při nich došlo k úmrtí 502 osob, 2 339 osob bylo těžce zraněno a 24 740 osob bylo zraněno lehce. Celková škoda na majetku byla vyčíslena na 6 316,3 mil. Kč. Ze statistiky také vyplývá, že v určeném období způsobilo dítě (do 15 let) jako chodec celkem 394 dopravních nehod. Z celkového počtu všech dopravních nehod došlo celkem k 5 úmrtím dětí jako chodců. Děti (do 15 let) jako cyklisté pak způsobily 220 dopravních nehod, kdy v roce 2017 nebyl žádný dětský cyklista usmrcen. 4 děti (do 15 let) zemřely v daném roce jako osoby přepravované v motorovém vozidle. Celkový počet dětských obětí není v porovnání s dospělými příliš výrazný, ale o to více tragický. Statistika dále ukazuje, že děti (do 15 let) jako chodci utrpěly 38 těžkých a 348 lehkých zranění. Jako cyklisté utrpěly děti (do 15 let) 22 těžkých a 184 lehkých zranění (Statistika nehodovosti 2017, © 2019, online).

Je nutné říci, že tato statistika vychází pouze z dopravních nehod, které byly šetřeny ze strany Policie ČR. Takže například pokud dítě pojedou po silnici, vlastní nepozorností spadne z jízdního kola a způsobí si drobné zranění bez nutnosti vyhledat lékařské ošetření, nebude nejspíše tato dopravní nehoda ze strany Policie ČR nijak šetřena a tím pádem nebude zahrnuta do statistiky.

3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Ve 30. letech 20. století se začíná v Praze rozvíjet automobilismus. Ruku v ruce s automobilismem jde samozřejmě i vznik dopravních nehod, jejichž počet s nárůstem aut na silnicích neustále stoupá. Například v roce 1931 došlo jenom v Praze při dopravních nehodách k 3 263 lehkým zraněním, 1 122 těžkým zraněním a 48 úmrtím osob. Vzrůstající množství dopravních nehod a jejich následky na životě a zdraví, logicky vyústilo v nutnost tuto situaci nějakým způsobem řešit. Tohoto problému se ujal tehdejší tři odborné instituce: Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze, Elektrické dráhy a autobusy a Autoklub republiky Československé (dále jen ARČ). Ze strany dopravního úřadu bylo zahájeno tažení proti pokoutnému vyučování automobilové jízdy a nekvalitním autoškolám. Elektrické dráhy a autobusy uvedly do praxe psychotechnickou laboratoř, v níž byl významným pedagogem a psychologem Josefem Váňou prováděn výběr vhodných adeptů pro řízení vozidel veřejné dopravy. V roce 1932 se v Praze konal Národní komitét pro vědeckou organizaci s tématem „Bezpečnostní týden spojený s ochranou před úrazem a požárem“. Zde byla ze strany ARČ instalována expozice zabývající se zvýšením bezpečnosti na silnicích a přehledem všech druhů výstražných značek, kterých sám autoklub nainstaloval řádově tisíce podél státních silnic. V roce 1935 byla stejnou institucí uspořádána již specificky zaměřená „Výstava dopravní bezpečnosti“, kde byla prezentována její činnost a v rámci které došlo ze strany ARČ k proškolení celkem 15 000 dětí obecných škol v Praze a 20 000 dětí v ostatních městech. Vzhledem k velkému úspěchu bylo vedle přímých kurzů tzv. „hodinek bezpečnosti“ zavedeno pro venkov rozhlasové vysílání pro školy. V této době proniká dopravní výchova i do osnov obecných škol a je zde snaha o systematickost. Ta spočívala ve stálém opakování základních a nejpodstatnějších témat a v následujících ročnících o postupné rozšiřování a prohlubování látky (Límová, 2006, s. 10-12).

Dopravní výchova je bezpochyby celoživotní proces. Dá se říci, že v různých formách se s ní setkal snad každý člověk, a to již od útlého dětství (mateřská škola) až po dospělost (autoškola). Smysl dopravní výchovy spočívá v tom, aby si jedinec utvářel správné vztahy k ostatním účastníkům silničního provozu, zjistil, jaká jsou možná rizika, uměl je předvídat a předcházet jim (Límová, 2006, s. 7-8).

3.1 Cíle a principy dopravní výchovy

Děti jsou bezpochyby tou nejvíce zranitelnou skupinou účastníků silničního provozu. Každý rodič by tak měl své dítě již od útlého věku připravovat na život, cíleně na něj působit, seznámit jej se správným chováním a možnými riziky, které v sobě pohyb po komunikacích obnáší. Také by měl převzít plnou odpovědnost za jeho chování a to ať už je dítě v roli chodce, cyklisty nebo přepravované osoby. Jak již ale víme, v dnešní uspěchané době mnohdy rodiče nemají tolik času, aby správně na své dítě působili a v té chvíli na řadu nastupují další instituce jakými jsou škola, BESIP a další (Dopravní výchova dětí, © 2019, online).

Právě Límová se snaží stanovit cíle dopravní výchovy na prvním stupni základní školy. Do jednotlivých bodů shrnula to, co je třeba dítě v daném věku naučit:

- Jako účastník silničního provozu (chodec, cyklista) by měl dokázat prakticky aplikovat obecné zásady účelného a bezpečného chování.
- Měl by si být sám vědom vlastního postavení a dokázat v praxi aplikovat základní zásady taktiky pohybu v provozu na pozemních komunikacích.
- Měl by být schopen samostatně používat prostředky hromadné dopravy a při tom dodržovat pravidla pro jejich používání
- Vědět jaké jsou obecné příčiny nesprávného chování zejména dětí (chodců) a řidičů, pokusit se předcházet jejich následkům.
- Uvědomovat si odpovědnost za vlastní chování a jeho důsledky.
- Pochopit smysl a význam dobrého technického stavu vozidla a jeho údržby (jízdního kola, tříkolky, koloběžky).
- Měl by mít povědomí o tom, že na různých typech vozovky (suchá, mokrá, zledovatělá atd.) je nutné přizpůsobit techniku jízdy.
- Snažit se být ohleduplný k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích.
- V případě dopravní nehody by měl umět zavolat pomoc a popř. dle svých možností poskytnout první pomoc.
- Pochopit smysl řízení provozu a to včetně činností, které vykonává policie na úseku dopravy.

S cíli dopravní výchovy také úzce souvisí principy jejich aplikace. Ty jsou vyjmenovány například na webových stránkách www.ibesip.cz a jedná se o základní pravidla či zásady, mezi které můžeme zařadit:

- aktivní zapojení rodiny
- zapojení školy (použití aktivních metod - dramatizace, vzorové situace, skupinová práce atd.)
- součinnost s obcemi, kraji, Policií ČR, městskou či obecní policií a nevládními organizacemi
- odpovědnost médií ve vztahu k prevenci
- systematickosti, provázanosti, uspořádání a spojitosti dané problematiky
- efektivní využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje a návyky
- u jedinců, kteří nemají respekt vůči autoritám, se zaměřit na hledání účinných forem (Mládež, © 2019, online).

3.2 Dopravní výchova v Rámcově vzdělávacím programu

S účinností školského zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání, byl do českého školství zaveden i nový prvek, rámcově vzdělávací program (dále jen RVP). Jedná se o dokument, který je centrálně zpracovaný pro každý jednotlivý obor vzdělávání MŠMT. Obecně stanovuje, co se mají žáci konkrétního oboru naučit a jakých mají dosáhnout výsledků, myšleno zejména vědomostí, dovedností a pracovních návyků (RVP a ŠVP, © 2019, online).

Dopravní výchova se prolíná mnoha vzdělávacími oblastmi celého RVP. Hlavní podstata dopravní výchovy, se však nachází ve dvou samostatných vzdělávacích oblastech. První z nich má název Člověk a jeho svět - Člověk a jeho zdraví (1. a 2. období). Obsahem učiva jsou zásady bezpečného chování v rizikovém prostředí silničního provozu, ve kterých se dítě nachází jako chodec a cyklista a dále péče o zdraví a poskytování první pomoci. Očekávaným výstupem by mělo být to, že dítě dodržuje zásady bezpečného chování, neohrožuje svůj život a zdraví a ani život a zdraví ostatních, přičemž je schopné uplatňovat základní pravidla silničního provozu.

Druhým vzdělávacím obsahem je Výchova ke zdraví - Rizika ohrožující zdraví a jejich prevence (2. stupeň). Obsah učiva tvoří znalost a dodržování pravidel silničního provozu, ochrana života a zdraví, a také auto-destruktivní závislosti (návykové látky) v dopravě. Očekávaným výstupem má být odpovědné chování dítěte v situacích, kdy je ohrožen život a zdraví a s tím spojené poskytnutí první pomoci. Dále schopnost umět posoudit různé způsoby chování lidí z pohledu jejich odpovědnosti za život a zdraví a odvodit z nich osobní odpovědnost ve prospěch podpory zdraví (Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách, © 2019, online).

4 DÍTĚ JAKO ÚČASTNÍK PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Každý i když si toho není vědom se stává účastníkem silničního provozu od okamžiku, kdy vkročí na pozemní komunikaci nebo i když je pouze vezen v dětském kočárku. Z toho vyplývá, že není podmínkou vlastnit řidičské oprávnění, řídit motorové vozidlo nebo jiný dopravní prostředek, aby jedinec byl účastníkem provozu. Dále se budeme zabývat dítětem v postavení chodce, cyklisty a spolujedoucího v motorovém vozidle. Nejdříve je nutné vymezit pojem, pod který jednotlivá postavení spadají. Tím je účastník provozu na pozemních komunikacích, který je v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v § 2 písm. a) popsán jako: „*každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.*“ (Zákon č. 361/2000 Sb., © 2010-2019, online). Bušta a kol. pak účastníka provozu na pozemních komunikacích definují jako: „*Především osobu, která řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti, vozka, průvodce vedených nebo hnaných zvířat, osoba přibraná k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích apod.*“ (Bušta a kol., 2011, s. 9).

Dalším termínem, který je nutné zmínit je pozemní komunikace. V zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích je definován jako: „*Dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“ (Bušta a kol., 2011, s. 9). V § 2 odst. 2 jsou pozemní komunikace rozděleny do kategorií na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Zmíněný zákon dále rozděluje komunikace do jednotlivých tříd podle jejich určení, například silnice I. třídy je určena pro dálkovou a mezistátní dopravu. Silnice II. třídy je určena pro dopravu mezi jednotlivými okresy atd. Mimo to je v § 12 uvedeno, že chodník je považován za součást všech výše uvedených druhů pozemních komunikací. To znamená, že se na něj vztahují stejné ustanovení zákona o pozemních komunikacích a to včetně paragrafů týkajících se dopravních nehod.

4.1 Problematika vymezení dítěte jako chodce

Z hlediska bezpečnosti je chodec tím nejzranitelnějším účastníkem silničního provozu. Na rozdíl od cyklisty nebo motocyklisty jej nechrání žádná bezpečnostní přilba a na rozdíl od osoby jedoucí v motorovém vozidle kolem sebe nemá karoserii a ostatní prvky pasivní bezpečnosti. Za chodce je podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu vozidla na pozemních komunikacích (dále jen zákon 361/2000 Sb.) označena osoba, která jde pěšky, jede na kolečkových bruslích, skateboardu nebo lyžích. Dále vede psa, jízdí kolo nebo motocykl s objemem válců do 50 cm³, také může tlačit nebo táhnout dětský kočárek, ruční vozík (do šíře 600 mm) a invalidní vozík (popř. se na něm pohybovat) (Kdo je chodec, © 2014-2018, online).

Rozborem jednotlivých paragrafů zákona 361/2000 Sb., zjistíme, že problematice chodce se věnují právě tyto:

- § 2 Vymezení základních pojmů - zde je obecně definováno, kdo je považován za chodce
- § 39 Provoz v obytné, pěší a cyklistické zóně - upravuje chování chodců v obytné zóně
- § 53-55 Chůze - přesně stanovuje jakým způsobem se mají chodci po komunikacích za různorodých podmínek pohybovat, řeší problematiku železničních přejezdů vůči chodcům
- § 56 Útvar chodců - definuje samotný pojem a opět stanovuje jakým způsobem za různorodých podmínek se má útvar chodců na pozemních komunikacích pohybovat
- § 74 Řízení provozu světelnými signály - stejně jako ostatní účastníci silničního provozu i chodci mají povinnost řídit se světelnými signály (semafor dvoubarevné soustavy)
- § 75 Řízení provozu pokyny policisty - stanoví jakým způsobem se mají chodci chovat v případě, že je provoz na místě řízen policistou (Zákon č. 361/2000 Sb., © 2010-2019, online).

Pro dítě je důležité uvědomit si fakt, že při pohybu „pěšky“ na pozemních komunikacích musí dodržovat v rámci své bezpečnosti a bezpečnosti ostatních osob určitá pravidla, díky kterým pak nedojde k dopravní nehodě.

4.2 Problematika vymezení dítěte jako cyklisty

Jak již bylo výše zmíněno, cyklista je také účastníkem silničního provozu, kdy se jedná o řidiče nemotorového vozidla. I když se jedná o řidiče, tak k řízení jízdního kola (koloběžky) nemusí vlastnit žádné osvědčení o řidičské způsobilosti natož řidičský průkaz. Je pro něj však nezbytné, snad i životně důležité znát základní pravidla silničního provozu a při pohybu na komunikaci i mimo ní se jimi řídit (Cyklista je řidič nemotorového vozidla, © 2019, online).

Rozborem jednotlivých paragrafů zákona 361/2000 Sb., zjistíme, že pro cyklistu platí až na výjimky stejná pravidla jako pro řidiče motorového vozidla. Cyklistovi se pak samostatně věnují tyto paragrafy:

- § 2 Vymezení základních pojmů - vymezuje cyklistu jako řidiče nemotorového vozidla
- § 57-58 Jízda na jízdním kole - vymezují základní pravidla pro jízdu na jízdním kole (koloběžce), používání svítilen za snížené viditelnosti a ochranných přileb
- § 70, 73 Řízení provozu světelnými signály - vymezuje chování cyklisty ve vztahu ke světelným signálům tříbarevné soustavy (Zákon č. 361/2000 Sb., © 2010-2019, online).

Pokud mluvíme o cyklistovi, nesmíme zapomenout ani na jeho vozidlo, tedy jízdní kolo nebo koloběžku. Z pohledu bezpečnosti je zcela zásadní jeho předepsané vybavení a technický stav. Zákon 361/2000 Sb. upravuje pouze vybavení jízdního kola světly za snížené viditelnosti. Nezbytná je proto příloha č. 13 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidle na pozemních komunikacích. V příloze jsou uvedeny požadavky na technický stav a požadavky na vybavenost jízdního kola, mezi které se řadí:

- dvě na sobě nezávislé brzdy
- přední odrazko bílé barvy
- zadní odrazko červené barvy
- oranžové odrazky na paprscích kol
- oranžové odrazky na obou stranách pedálů

Pro jízdu za snížené viditelnosti:

- světlometem svítícím dopředu bílým světlem
- zadní svítilnou červené barvy (Vyhláška č. 341/2002 Sb., © 2010-2019, online).

Pro pohyb dětí na jízdním kole či koloběžce na pozemních komunikacích je nezbytné, aby znaly pravidla silničního provozu a dokázaly je v praxi použít. Současně je nutné, aby vzaly za své, požívání bezpečnostních prvků jako je například cyklistická přilba. Samozřejmostí by mělo být i správné vybavení jízdního kola a jeho technický stav. Nedodržení povinné výbavy jízdního kola nebo jeho špatný technický stav může být příčinou dopravní nehody.

4.3 Problematika vymezení dítěte jako spolujedoucího v motorovém vozidle

V dnešní době jsou motorová vozidla vybavena nejrůznějšími technickými vymoženostmi, jako jsou prvky aktivní a pasivní bezpečnosti. Díky nim jistě klesl počet osob usmrcených nebo zraněných při dopravních nehodách. Sedadla v osobních vozidlech jsou výhradně konstruována pro dospělé osoby a poskytují jim dostatečnou oporu a bezpečnost dle jejich výšky a váhy. Pro bezpečné přepravování dětí v motorových vozidlech, je tedy nutné použít příslušnou autosedačku, která odpovídá výšce a váze dítěte. Dětské autosedačky musí splňovat náležité normy, při jejichž splnění musí být dětská autosedačka bezpečná a v případě dopravní nehody poskytuje dostatečnou ochranu dítěte.

Rozborem jednotlivých paragrafů zákona 361/2000 Sb., zjistíme, že problematice přepravované osoby v motorovém vozidle se věnují právě tyto:

- § 9 Povinnosti přepravované osoby - vymezuje jaké má přepravovaná osoba povinnosti při přepravě v motorovém vozidle
- § 48-51 Přeprava osob a nákladu - ustanovení těchto paragrafů definuje odpovědnost řidiče vozidla vůči přepravovaným osobám a to v různých případech (Zákon č. 361/2000 Sb., © 2010-2019, online).

Pro bezpečnou přepravu dětí v osobních vozidlech je důležité dodržení několika zásad. Nejdůležitější je správné upevnění dítěte v autosedačce, případně použití

bezpečnostního pásu u větších dětí. To zdali je dítě řádně připoutáno, by mělo být při každé jízdě automaticky zkontrolováno řidičem, jelikož ten nese v případě dopravní nehody plnou odpovědnost za přepravované osoby. Nehledě na to, že při nepoužití těchto bezpečnostních prvků mohou být následky dopravní nehody fatální.

5 VÝZKUM RIZIKOVÉHO CHOVÁNÍ DĚTÍ V DOPRAVĚ

Cíle práce

Hlavním cílem práce je zmapování výuky dopravní výchovy na základních školách v regionu Orlickoústecka.

Díličními cíli je zkoumání úrovně vzdělání dětí ve věku 10 let v problematice dopravní výchovy. A dále zjištění nejčastějších rizik v dopravě u vybraného vzorku dětí, jako možné příčiny dopravních nehod.

Výzkumný problém

Jaké jsou vědomosti a dovednosti zkoumaných respondentů v dopravní výchově a rizicích spojených s ní?

5.1 Realizovaný předvýzkum

Z důvodu stanovení vhodných hypotéz pro tuto práci byl proveden předvýzkum. Ten byl realizován u dětí ve věku 10 let, tedy žáků 5. třídy ZŠ Jiráskova Vysoké Mýto. Celkem se jej účastnilo 27 respondentů a obsahoval 24 uzavřených otázek s možností jedné správné odpovědi. Dotazník nebyl rozdělen do žádných částí, otázky v něm byly vytvořeny na základě rozboru paragrafů zákona č. 361/2000 Sb. a zaměřovaly se zejména na problematiku povinností jednotlivých účastníků silničního provozu. Převážná část otázek se zaměřovala na zjištění teoretických znalostí žáků v problematice dopravní výchovy, zbytek byly praktické otázky týkající se chování v určitých situacích.

Z výsledků vyplynulo, že větší chybovost se vyskytovala u otázek, které byly teoretické než u těch praktických. Z tohoto důvodu lze usuzovat, že pro děti bylo jednodušší řešit úlohy, které byly zaměřeny na praktické řešení situací, než pouze teoreticky zaměřené

otázky. Proto byly některé přepracovány na praktické a zároveň byl dotazník rozdělen na dvě části, teoretickou a praktickou.

5.2 Hypotézy

Všechny níže uvedené hypotézy, byly stanoveny na základě provedeného předvýzkumu, který z části odpověděl na dílčí cíle práce a současně i na výzkumný problém, a to jaké jsou vědomosti a dovednosti dětí v dopravní výchově.

1. Zkoumaní respondenti více chybují v otázkách zaměřených na teorii dopravní výchovy než v otázkách týkajících se praktického řešení dopravních situací.

Na základě provedeného předvýzkumu bylo zjištěno, že zkoumaný vzorek respondentů nejčastěji chyboval v teoretických otázkách. Lze tedy předpokládat, že tato hypotéza bude potvrzena i u většího vzorku respondentů.

2. Zkoumaní respondenti nejvíce chybují v řešení křížovatek.

Z provedeného předvýzkumu vyplynulo, že respondenti při řešení dvou otázek týkajících se řešení křížovatek chybovali v jednom případě ve 33,3% a ve druhém případě dokonce v 48,1%.

3. Zkoumaní respondenti nechybují ve znalosti dopravních značek.

Provedený předvýzkum obsahoval celkem pět otázek, které se zabývaly dopravními značkami nebo jejich významem. U těchto otázek bylo průměrně pouze 10,3% špatných odpovědí, což přibližně odpovídá 3 respondentům z celkového vzorku 27 respondentů.

5.3 Použitá metoda zkoumání a postup zkoumání

V empirické části bakalářské práce byl k průzkumnému šetření zvolen vědecký postup kvantitativně orientovaného výzkumu. Průzkum byl sám o sobě realizován prostřednictvím nestandardizovaného dotazníku. Hlavním důvodem pro výběr této metody byl fakt, že lze za relativně krátkou dobu získat poměrně velký vzorek dat.

Samotný dotazník obsahoval 26 testových otázek, přičemž všechny byly uzavřené s možností jedné správné odpovědi. Dotazníky byly distribuovány celkem do čtyř základních škol v regionu Orlickoústecka, v celkovém počtu 120 kusů, kdy jeho návratnost byla 111 kusů. Z tohoto počtu byly pro neúplnost vyřazeny 3 dotazníky. Zjištěná data z celkového počtu 108 upotřebitelných dotazníků byla zpracována nejdříve do tabulek v relativní a absolutní četnosti a následně i pro přehlednost přenesena do grafického znázornění. Současně byl dotazník rozdělen do dvou částí, první byla teoretická a obsahovala 15 otázek a druhá byla praktická s 11 otázkami. Výběr jednotlivých otázek do dotazníku byl proveden na základě rozboru jednotlivých paragrafů zákona č. 361/2000 Sb., z něhož vyplývají povinnosti jednotlivých účastníků silničního provozu - chodce, cyklisty a spolujedoucího v motorovém vozidle. Každý dotazník byl samostatně vyhodnocen z hlediska chybovosti v první a druhé části. Na základě procentní úspěšnosti obou částí, byla provedena klasifikace v rozsahu známek 1 až 5. Stanovení intervalů sloužících ke klasifikaci podle procenta správně vyřešených otázek, byla provedena dle metodiky Chráska použité v publikaci Didaktické testy (Gavora, 2008, s. 122-134, Chráska, 1999, s. 77).

Známka	1	2	3	4	5
Klasifikace	91-100%	81-90%	71-80%	61-70%	0-60%

5.4 Charakteristika zkoumaného výběrového souboru

Vybraný soubor výzkumného šetření tvořili žáci 5. tříd základních škol (ve věku 10 let) v regionu Orlickoústecka. Pro zařazení do zkoumaného souboru žádná další kritéria stanovená nebyla. Konkrétně se jednalo o žáky základních škol: ZŠ Komenského Ústí nad Orlicí, ZŠ Třebovská Ústí nad Orlicí, ZŠ Damníkov a ZŠ Jiráskova Vysoké Mýto.

5.5 Vlastní výsledky výzkumného šetření - I. část

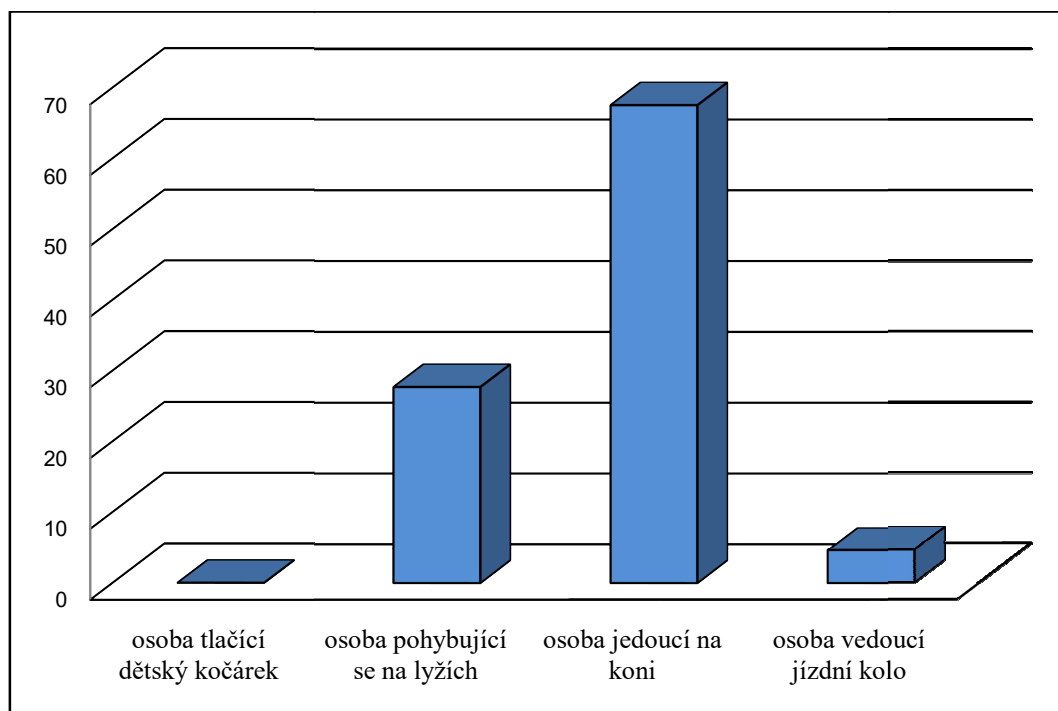
Otázka č. 1 - Kdo není chodec?

Tabulka č.1 - Odpověď dětí na otázku: Kdo není chodec?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
osoba tlačící dětský kočárek	0	0,0
osoba pohybující se na lyžích	30	27,8
osoba jedoucí na koni	73	67,6
osoba vedoucí jízdní kolo	5	4,6
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 73 (67,6%) dětí vybralo správnou odpověď na otázku „Kdo není chodec?“ a sice osoba jedoucí na koni, 30 (27,8%) dětí odpovědělo osoba pohybující se na lyžích, 5 (4,6%) dětí odpovědělo osoba vedoucí jízdní kolo a žádné z dětí nevybralo odpověď osoba tlačící dětský kočárek.

Graf č.1 – Odpověď dětí na otázku: Kdo není chodec?



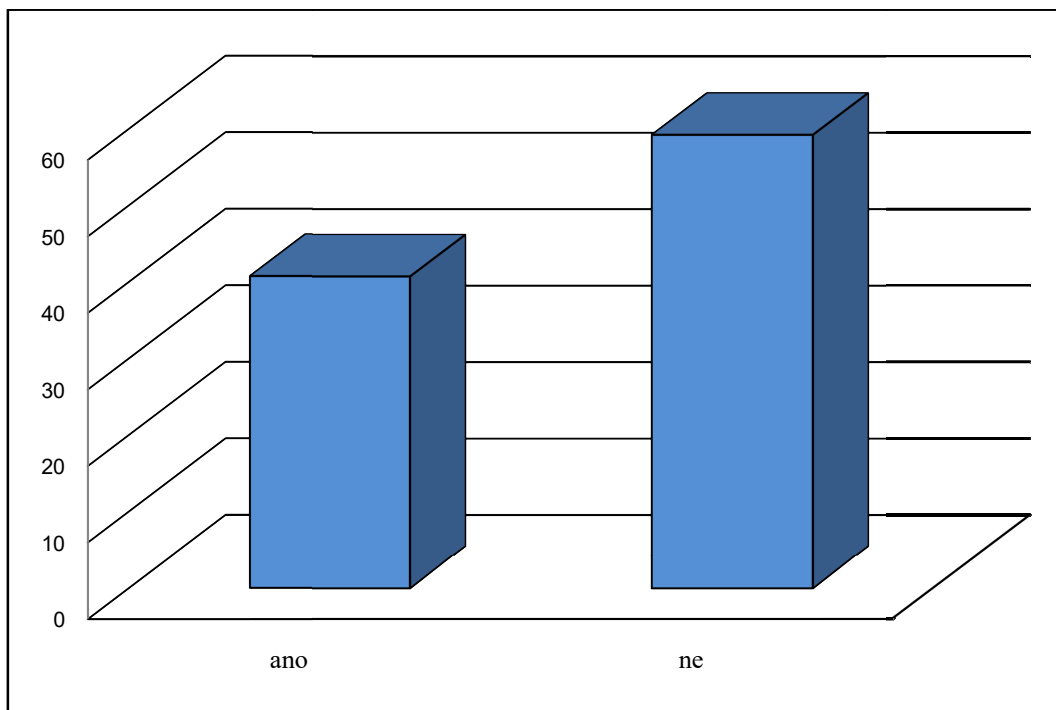
Otázka č. 2 - Je osoba pohybující se na kolečkových bruslích chodec?

Tabulka č. 2 - Odpověď dětí na otázku: Je osoba pohybující se na kolečkových bruslích chodec?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
ano	44	40,7
ne	64	59,3
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí, 64 (59,3%) dětí zvolilo odpověď ne, osoba pohybující se na kolečkových bruslích není chodec a 44 (40,7%) dětí zvolilo správnou odpověď ano, osoba pohybující se na kolečkových bruslích je chodec.

Graf č. 2 - Odpověď dětí na otázku: Je osoba pohybující se na kolečkových bruslích chodec?



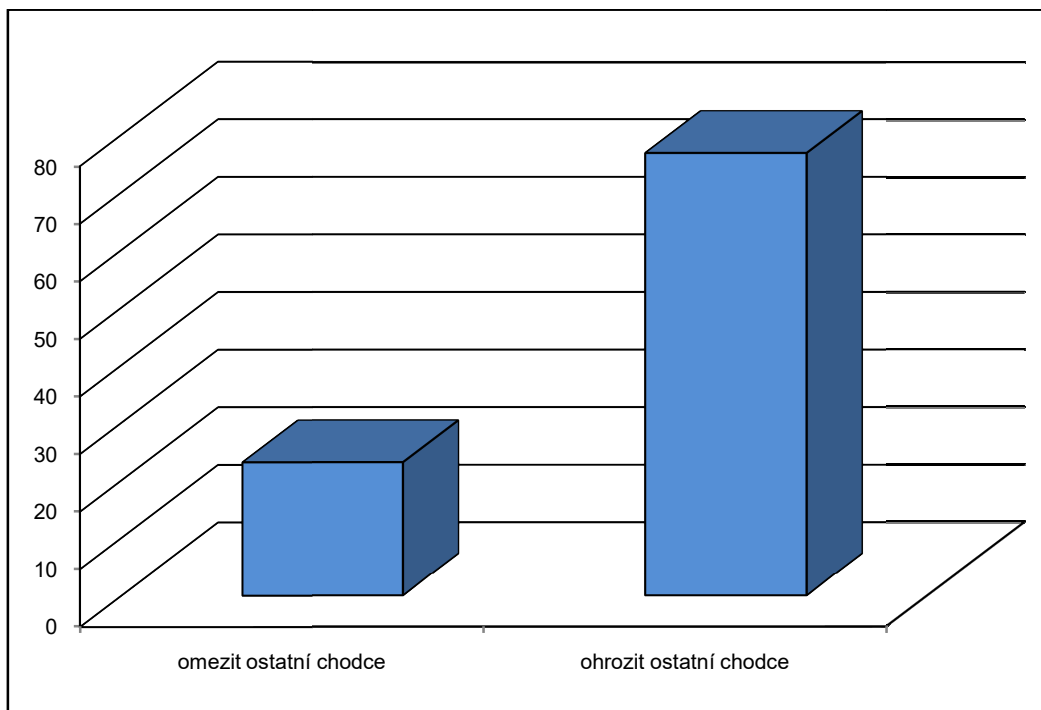
Otázka č. 3 - Osoba pohybující se na chodníku na kolečkových bruslích nesmí:

Tabulka č. 3 - Odpověď dětí na otázku: Co nesmí osoba pohybující se na chodníku na kolečkových bruslích dělat?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
omezit ostatní chodce	25	23,1
ohrozit ostatní chodce	83	76,9
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 83 (76,9%) dětí odpovědělo správně, že osoba pohybující se na chodníku na kolečkových bruslích nesmí ohrozit ostatní chodce a 25 (23,1%) dětí odpovědělo špatně, že nesmí ostatní chodce omezit.

Graf č. 3 - Odpověď dětí na otázku: Co nesmí osoba pohybující se na chodníku na kolečkových bruslích dělat?



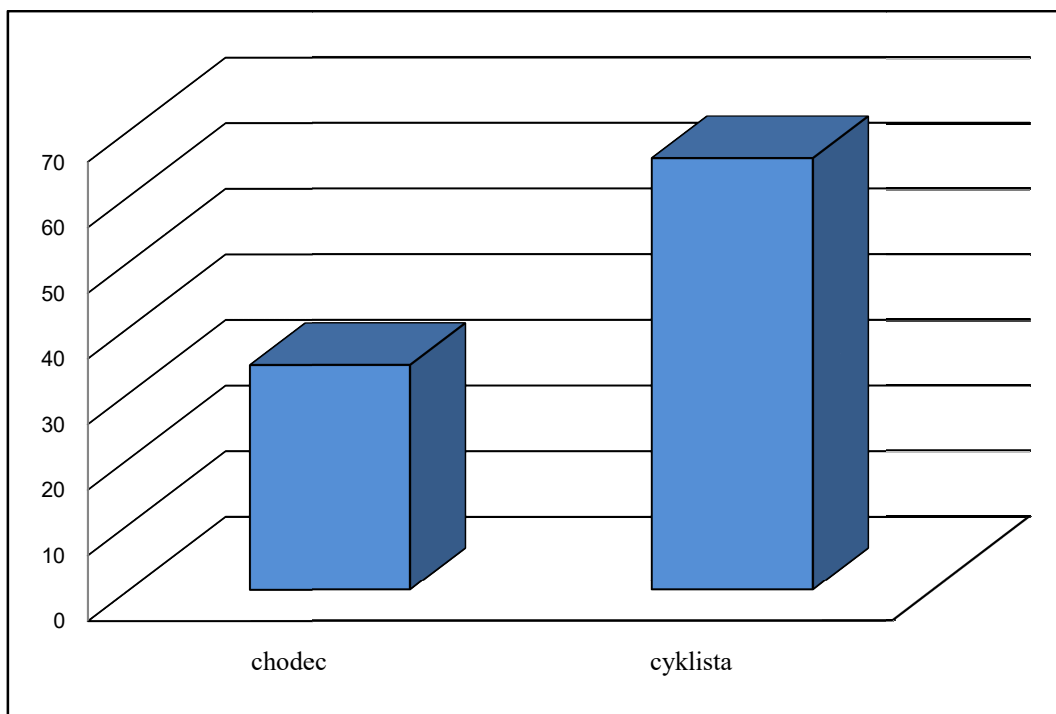
Otázka č. 4 - Osoba jedoucí na koloběžce je:

Tabulka č. 4 - Odpověď dětí na otázku: Kdo je osoba jedoucí na koloběžce?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
chodec	37	34,3
cyklista	71	65,7
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 71 (65,7%) odpovědělo správně, že osoba jedoucí na koloběžce je cyklista a 37 (34,3%) dětí odpovědělo špatně, že se jedná o chodce.

Graf č. 4 - Odpověď dětí na otázku: Kdo je osoba jedoucí na koloběžce?



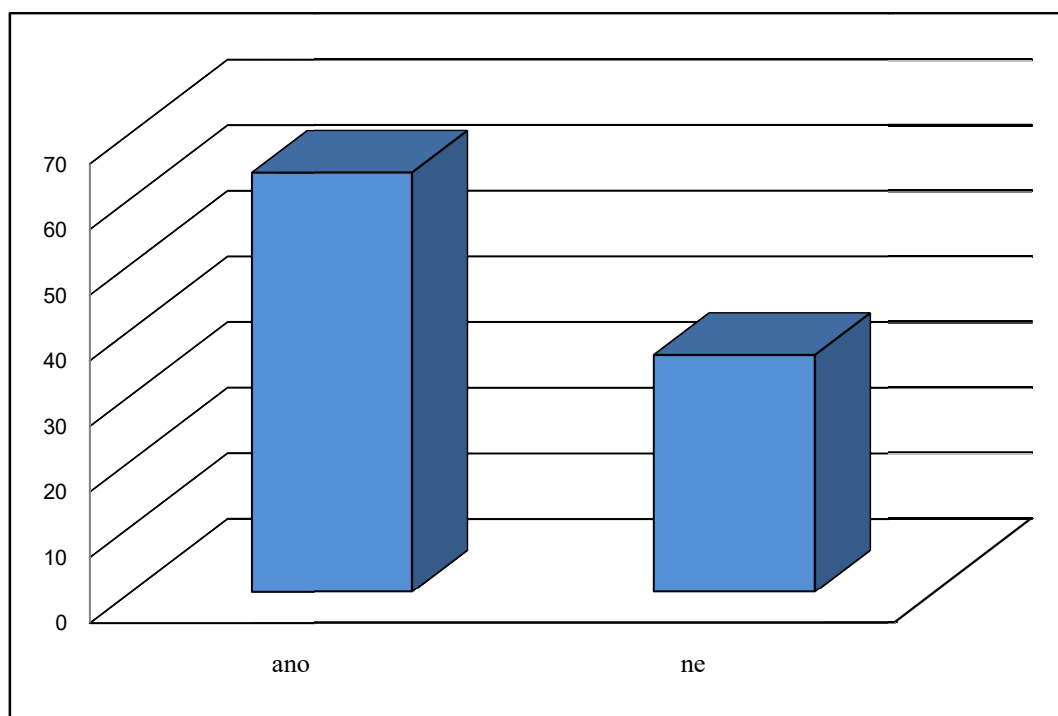
Otázka č. 5. - Je cyklista považován za řidiče?

Tabulka č. 5 - Považují děti cyklistu za řidiče?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
ano	69	63,9
ne	39	36,1
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 69 (63,9%) dětí odpovědělo správně, že cyklista je řidič a 39 (36,1%) dětí odpovědělo špatně, že cyklista řidičem není.

Graf č. 5 - Považují děti cyklistu za řidiče?



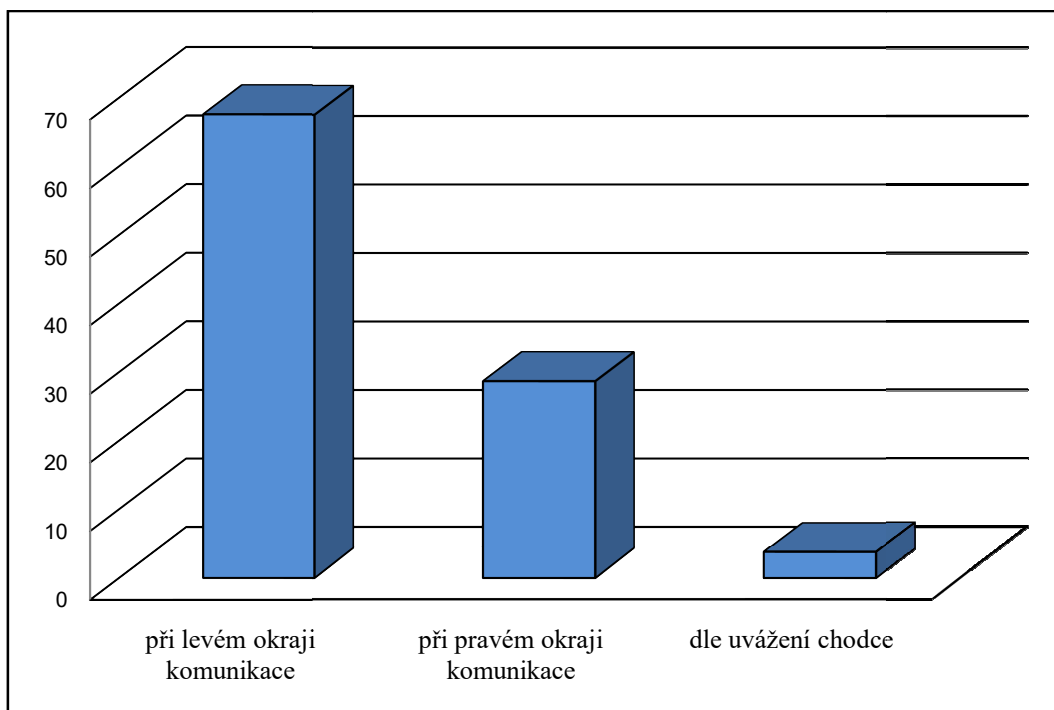
Otázka č. 6 - V místě, kde není chodník nebo je-li neschůdný, se chodí:

Tabulka č. 6 - Odpověď dětí na otázku: Kde se chodí v místě, kde není chodník nebo je-li neschůdný?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
při levém okraji komunikace	73	67,6
při pravém okraji komunikace	31	28,7
dle uvážení chodce	4	3,7
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 73 (67,6%) dětí odpovědělo správně, že při levém okraji komunikace, 31 (28,7%) dětí odpovědělo, že při pravém okraji komunikace a 4 (3,7%) dětí odpověděly, že záleží na uvážení chodce.

Graf č. 6 - Odpověď dětí na otázku: Kde se chodí v místě, kde není chodník nebo je-li neschůdný?



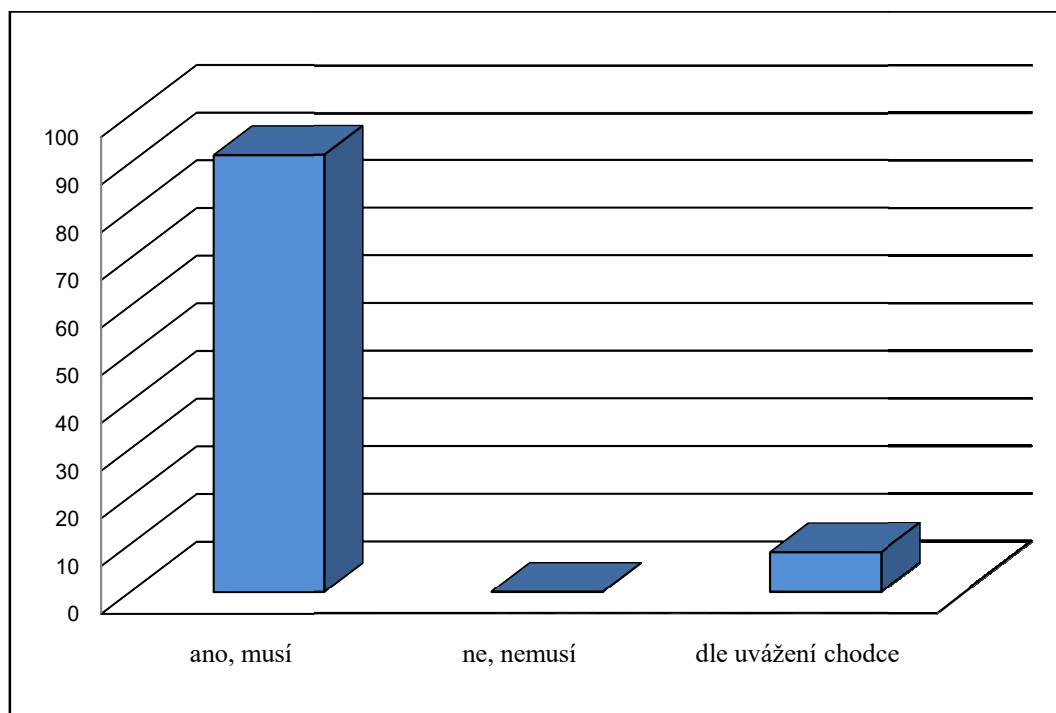
Otázka č. 7 - Za snížené viditelnosti mimo obec musí mít chodec na sobě prvky z retroreflexního materiálu?

Tabulka č. 7 - Odpověď dětí na otázku: Za snížené viditelnosti mimo obec musí mít chodec na sobě prvky z retroreflexního materiálu?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
ano, musí	99	91,7
ne, nemusí	0	0,0
dle uvážení chodce	9	8,3
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí odpovědělo správně 99 (91,7%) dětí, že chodec na sobě musí mít prvky z retroreflexního materiálu, 9 (8,3%) dětí by to nechalo na uvážení chodce a nikdo z dětí ne zvolil odpověď nemusí mít prvky z retroreflexního materiálu.

Graf č. 7 - Odpověď dětí na otázku: Za snížené viditelnosti mimo obec musí mít chodec na sobě prvky z retroreflexního materiálu?



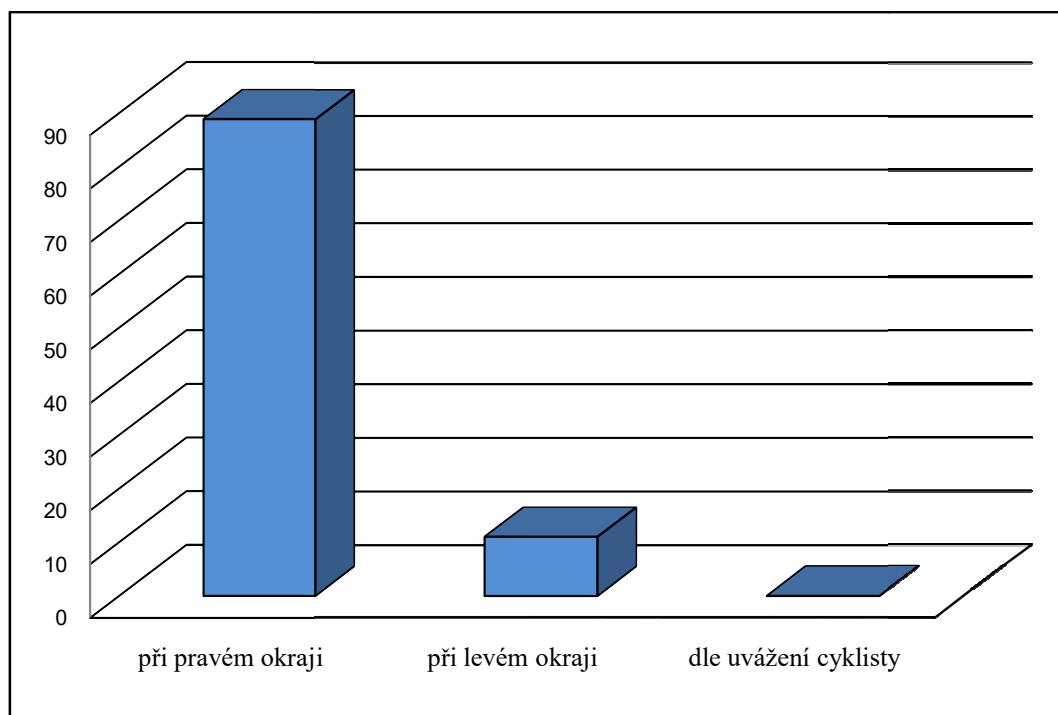
Otázka č. 8 - Při kterém okraji komunikace se jezdí na jízdním kole?

Tabulka č. 8 - Odpověď dětí na otázku: Při kterém okraji komunikace se jezdí na jízdním kole?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
při pravém okraji	96	88,9
při levém okraji	12	11,1
dle uvážení cyklisty	0	0,0
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 96 (88,9%) dětí odpovědělo správně, že na komunikaci se na jízdním kole jezdí při pravém okraji, 12 (11,1%) dětí odpovědělo, že při levém okraji a žádné z dětí nezvolilo variantu dle uvážení cyklisty.

Graf č. 8 - Odpověď dětí na otázku: Při kterém okraji komunikace se jezdí na jízdním kole?



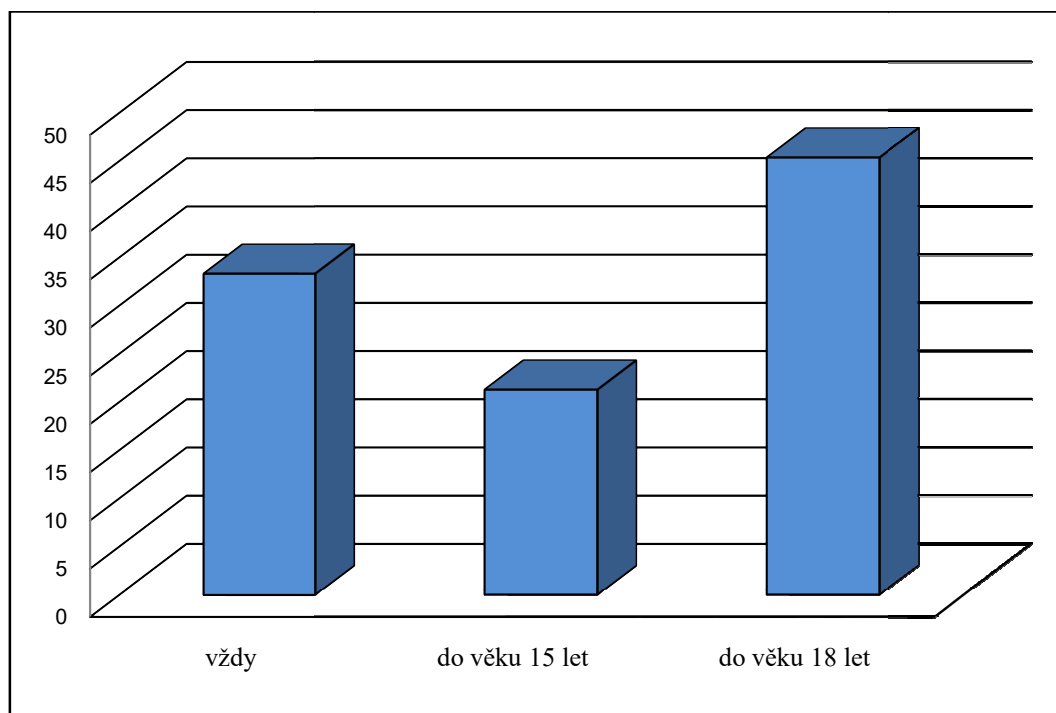
Otázka č. 9 - Kdy je cyklista povinen užít při jízdě na jízdním kole ochrannou přilbu?

Tabulka č. 9 - Odpověď dětí na otázku: Kdy je cyklista povinen užít při jízdě na jízdním kole ochrannou přilbu?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
vždy	36	33,3
do věku 15 let	23	21,3
do věku 18 let	49	45,4
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 49 (45,4%) dětí odpovědělo správně, že cyklista je povinen užít při jízdě na jízdním kole ochrannou přilbu do věku 18 let, 36 (33,3%) dětí odpovědělo vždy a 23 (21,3%) dětí zvolilo odpověď do věku 15 let.

Graf č. 9 - Odpověď dětí na otázku: Kdy je cyklista povinen užít při jízdě na jízdním kole ochrannou přilbu?



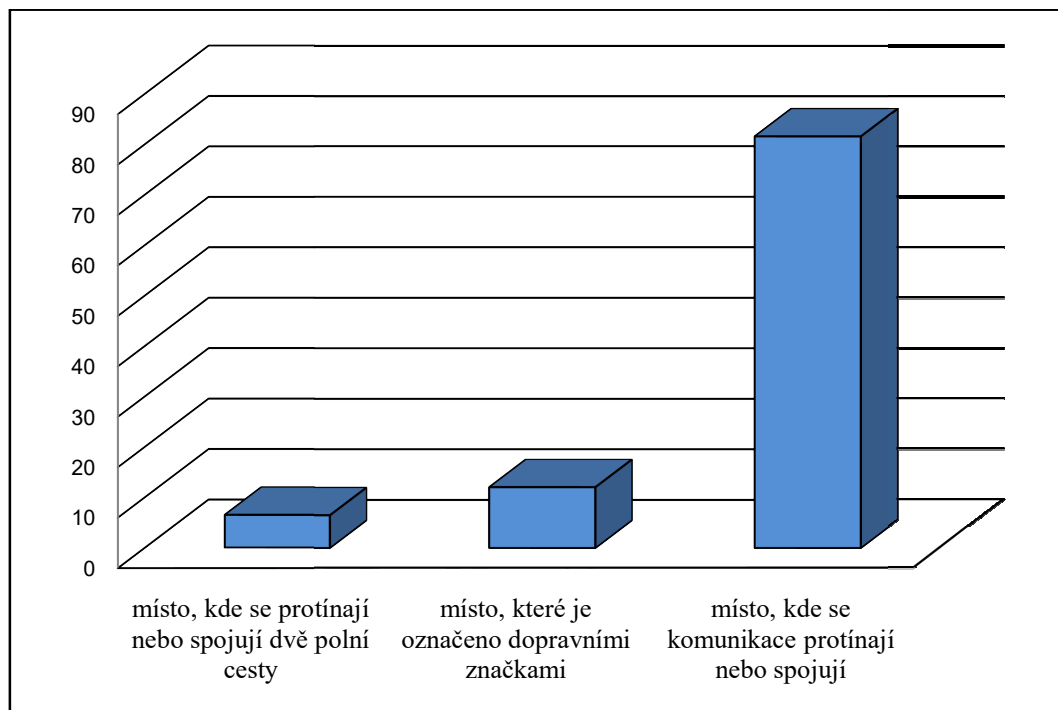
Otázka č. 10 - Co je křižovatka?

Tabulka č.10 - Odpověď dětí na otázku: Co je křižovatka?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
místo, kde se protínají nebo spojují dvě polní cesty	7	6,5
místo, které je označeno dopravními značkami	13	12,0
místo, kde se komunikace protínají nebo spojují	88	81,5
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 88 (81,5%) dětí odpovědělo správně, že křižovatka je místo, kde se komunikace protínají nebo spojují, 13 (12,0%) dětí odpovědělo, že se jedná o místo označeno dopravními značkami a 7 (6,5%) dětí odpovědělo, že se jedná o místo, kde se protínají nebo spojují dvě polní cesty.

Graf č. 10 - Odpověď dětí na otázku: Co je křižovatka?



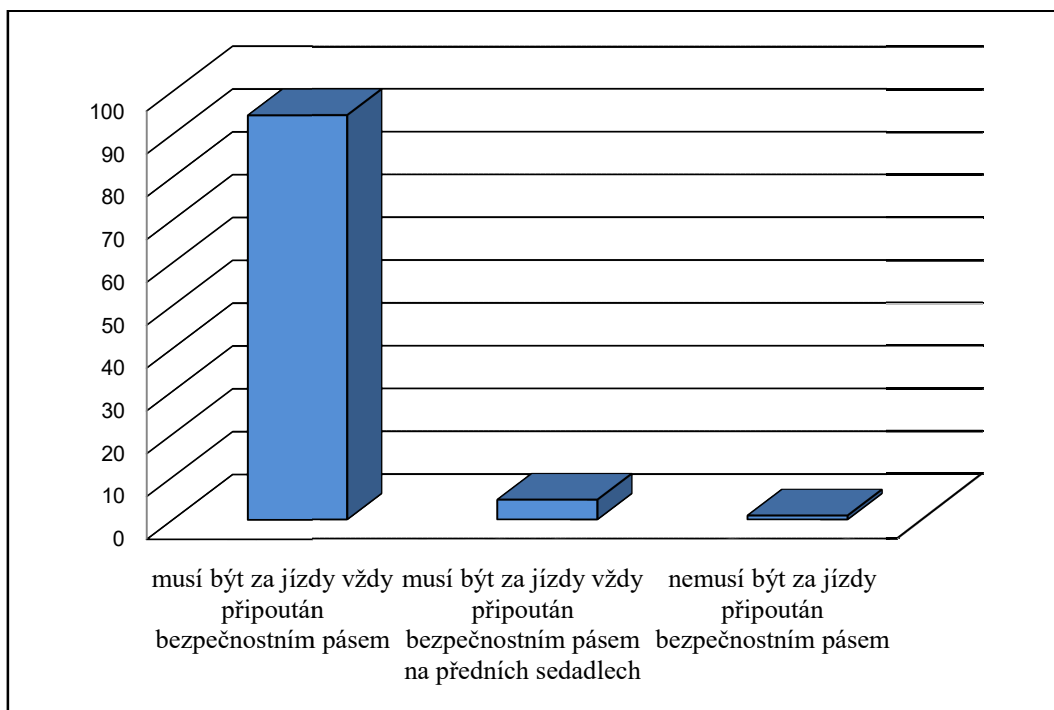
Otázka č. 11 - Osoba přepravovaná ve vozidle:

Tabulka č. 11 - Odpověď dětí na otázku: Co musí osoba přepravovaná ve vozidle vždy udělat?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
musí být za jízdy vždy připoutána bezpečnostním pásem	102	94,4
musí být za jízdy vždy připoutána bezpečnostním pásem na předních sedadlech	5	4,6
nemusí být za jízdy připoutána bezpečnostním pásem	1	0,9
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 102 (94,4%) dětí odpovědělo správně, že přepravovaná osoba ve vozidle musí být za jízdy vždy připoutána bezpečnostním pásem, 5 (4,6%) dětí odpovědělo, že musí být připoutána pouze na předních sedadlech a 1 (0,9%) dítě odpovědělo, že osoba přepravovaná ve vozidle za jízdy nemusí být připoutána vůbec.

Graf č. 11 - Odpověď dětí na otázku: Co musí osoba přepravovaná ve vozidle vždy udělat?



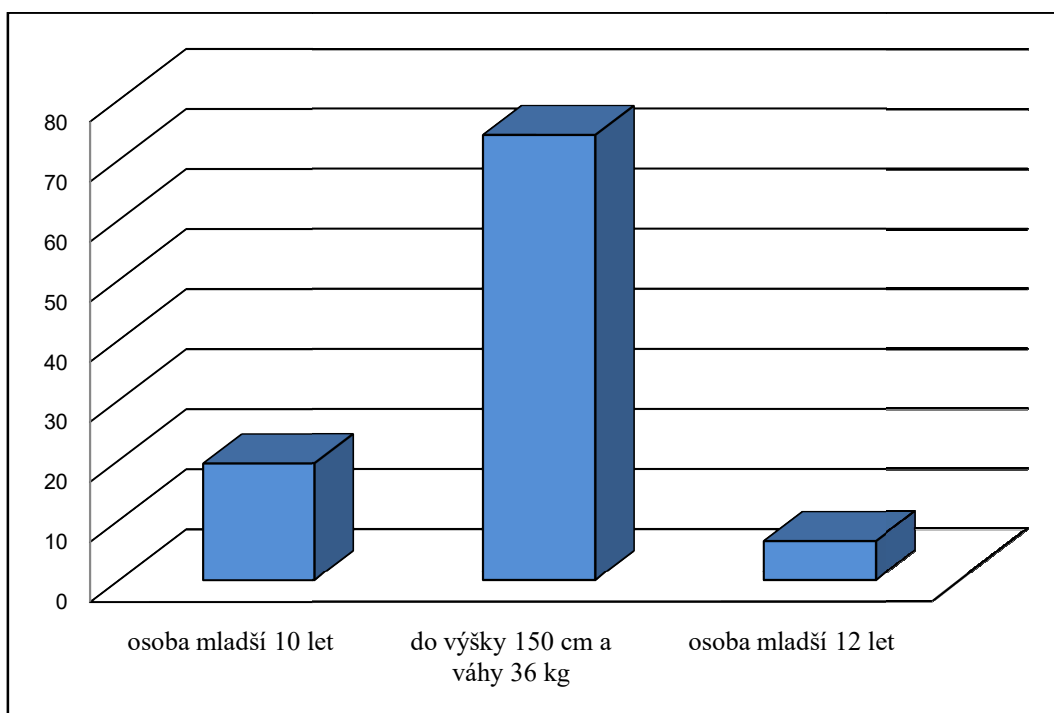
Otázka č. 12 - Kdo musí použít autosedačku?

Tabulka č. 12 - Odpověď dětí na otázku: Kdo musí použít autosedačku?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
osoba mladší 10 let	21	19,4
do výšky 150 cm a váhy 36 kg	80	74,1
osoba mladší 12 let	7	6,5
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 80 (74,1%) dětí odpovědělo správně, že autosedačku musí použít osoba do výšky 150 cm a váhy 36 kg, 21 (19,4%) dětí odpovědělo, že osoba mladší 10 let a 7 dětí odpovědělo, že osoba mladší 12 let.

Graf č. 12 - Odpověď dětí na otázku: Kdo musí použít autosedačku?



Otázka č. 13 - Dopravní značka na obrázku označuje:

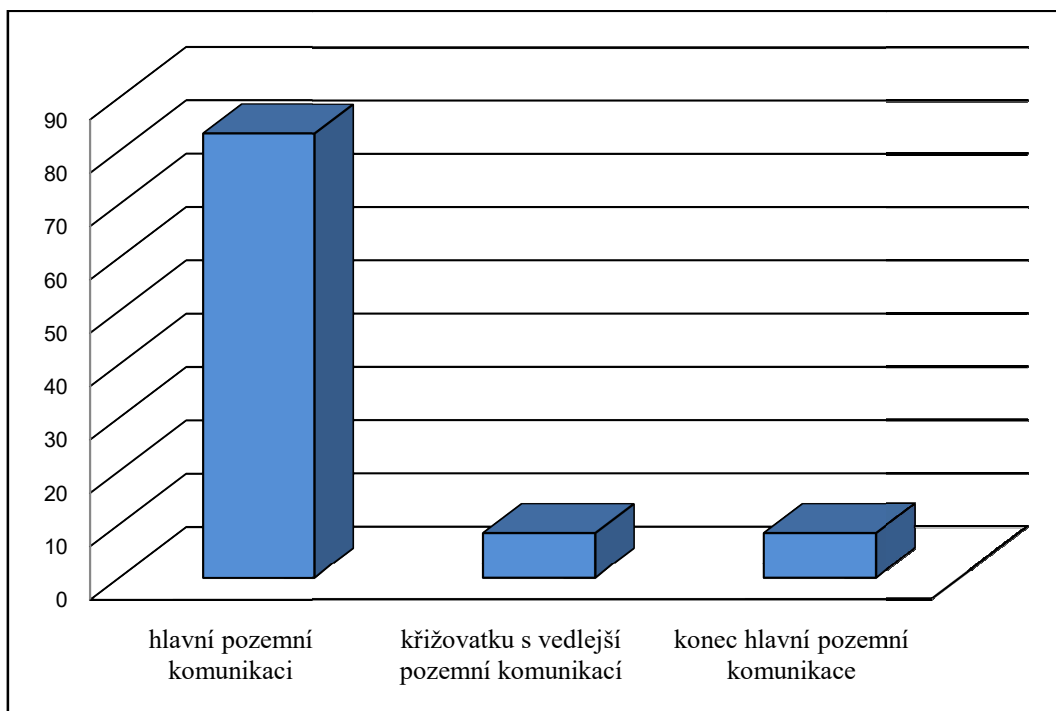


Tabulka č. 13 - Odpověď dětí na otázku: Co označuje dopravní značka na obrázku?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
hlavní pozemní komunikaci	90	83,3
křižovatku s vedlejší pozemní komunikací	9	8,3
konec hlavní pozemní komunikace	9	8,3
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 90 (83,3%) dětí odpovědělo správně, že značka označuje hlavní pozemní komunikaci, 9 (8,3%) dětí zvolilo odpověď křižovatku s vedlejší pozemní komunikací a 9 (8,8%) dětí zvolilo odpověď konec hlavní pozemní komunikace.

Graf č. 13 - Odpověď dětí na otázku: Co označuje dopravní značka na obrázku?



Otázka č. 14 - Tato dopravní značka:

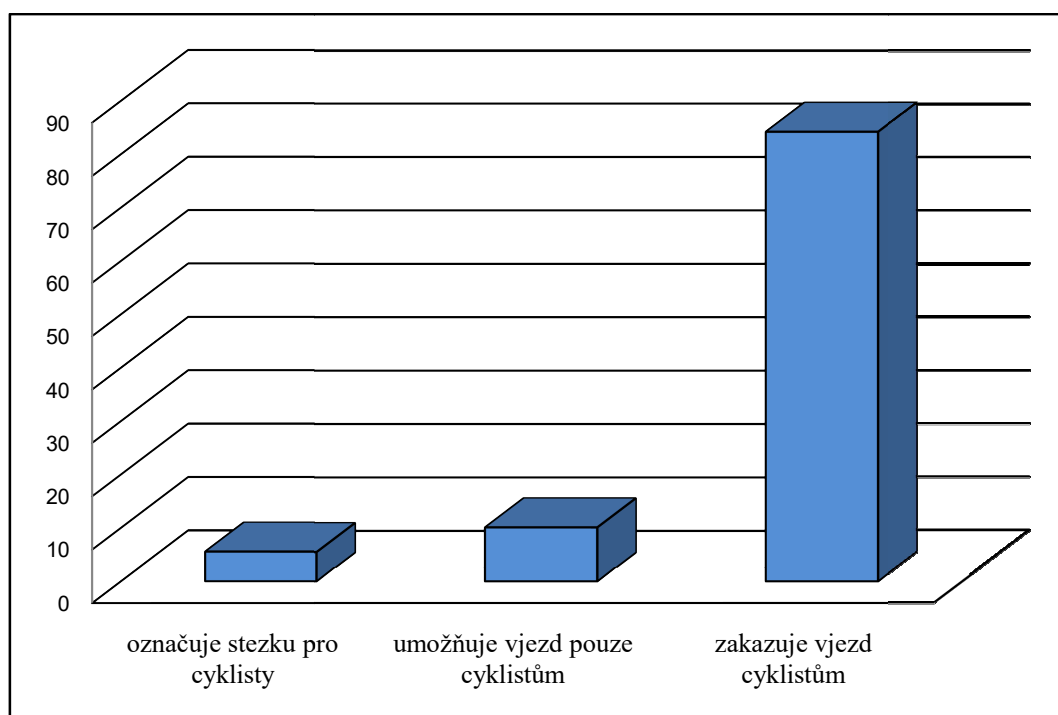


Tabulka č. 14 - Odpověď dětí na otázku: Co označuje dopravní značka na obrázku?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
označuje stezku pro cyklisty	6	5,6
umožňuje vjezd pouze cyklistům	11	10,2
zakazuje vjezd cyklistům	91	84,3
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 91 (84,3%) dětí odpovědělo správně, že tato dopravní značka zakazuje vjezd cyklistům, 11 (10,2%) dětí odpovědělo, že umožňuje vjezd pouze cyklistům a 6 (5,6%) dětí odpovědělo, že označuje stezku pro cyklisty.

Graf č. 14 - Odpověď dětí na otázku: Co označuje dopravní značka na obrázku?



Otázka č. 15 - Dopravní značka na obrázku označuje:

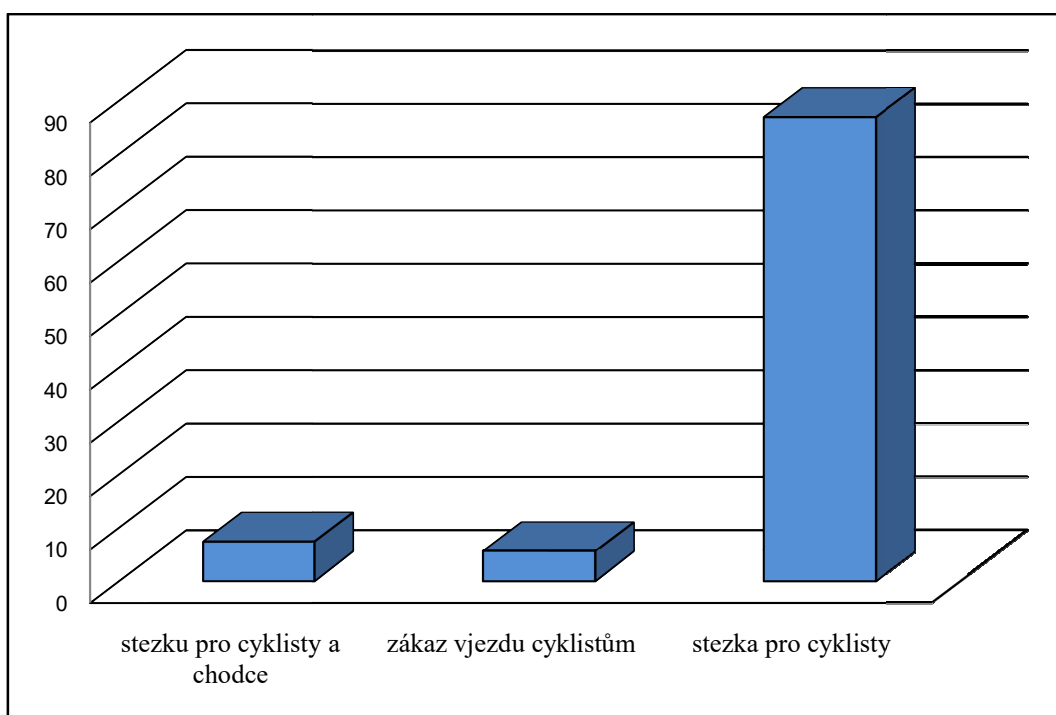


Tabulka č. 15 - Odpověď dětí na otázku: Co označuje dopravní značka na obrázku?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
stezku pro cyklisty a chodce	8	7,4
zákaz vjezdu cyklistům	6	5,6
stezka pro cyklisty	94	87,0
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 94 (87,0%) dětí odpovědělo správně, že tato dopravní značka označuje stezku pro cyklisty, 8 (7,4%) dětí odpovědělo, že se jedná o stezku pro cyklisty a chodce a 6 (5,6%) dětí odpovědělo, že tato značka označuje zákaz vjezdu cyklistům.

Graf č. 15 - Odpověď dětí na otázku: Co označuje dopravní značka na obrázku?



5.6 Vlastní výsledky výzkumného šetření - II. část

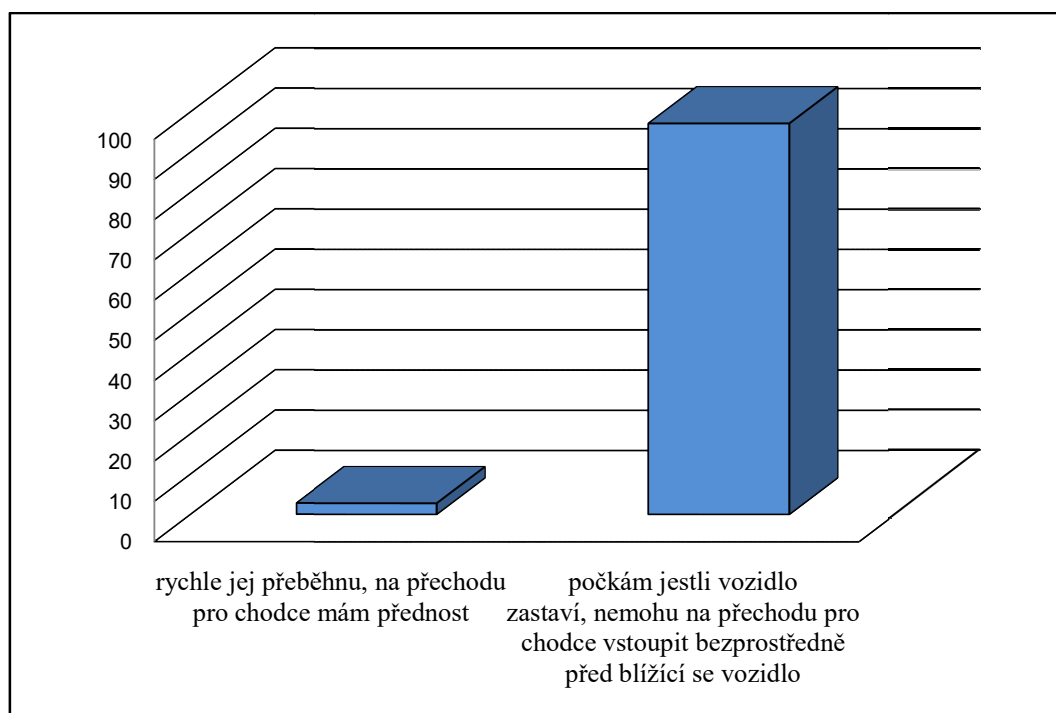
Otázka č. 16 - Blížíš se k přechodu pro chodce, který chceš přejít a vidíš blížící se vozidlo, jak se zachováš?

Tabulka č. 16 - Odpověď dětí na otázku: Jak se zachovají v dané situaci?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
rychle jej přeběhnu, na přechodu pro chodce mám přednost	3	2,8
počkám, jestli vozidlo zastaví, nemohu na přechodu pro chodce vstoupit bezprostředně před blížící se vozidlo	105	97,2
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 105 (97,2%) dětí odpovědělo správně, že v této situaci počkají, jestli vozidlo zastaví, protože nemohou na přechod pro chodce vstoupit bezprostředně před blížící se vozidlo a 3 (2,8%) dětí odpověděly, že by v této situaci přechod rychle přeběhly, protože mají přednost.

Graf č. 16 - Odpověď dětí na otázku: Jak se zachovají v dané situaci?



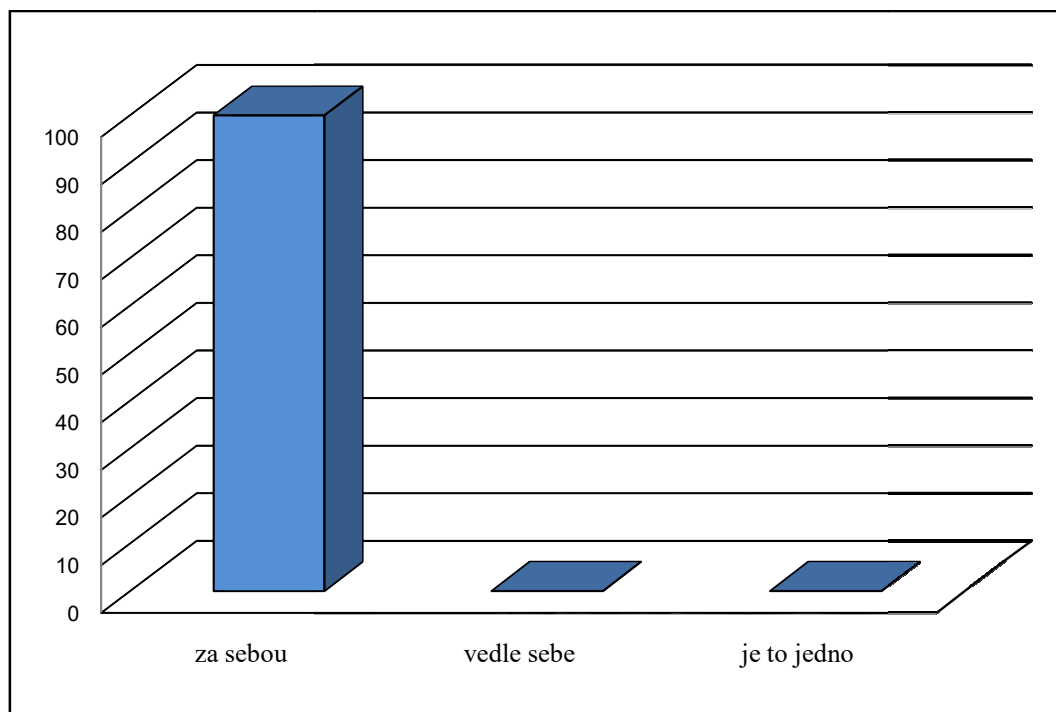
Otázka č. 17 - Jedete s kamarádem na jízdnicích kolech po komunikaci, jak pojedete?

Tabulka č. 17 - Odpověď dětí na otázku: Jak pojedete na jízdnicích kolech po komunikaci?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
za sebou	108	100,0
vedle sebe	0	0,0
je to jedno	0	0,0
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí všichni odpověděly správně, že na jízdnicích kolech na komunikaci pojedou za sebou. Žádné z dětí nezvolilo variantu vedle sebe nebo, že je to jedno.

Graf č. 17 - Odpověď dětí na otázku: Jak pojedete na jízdnicích kolech po komunikaci?



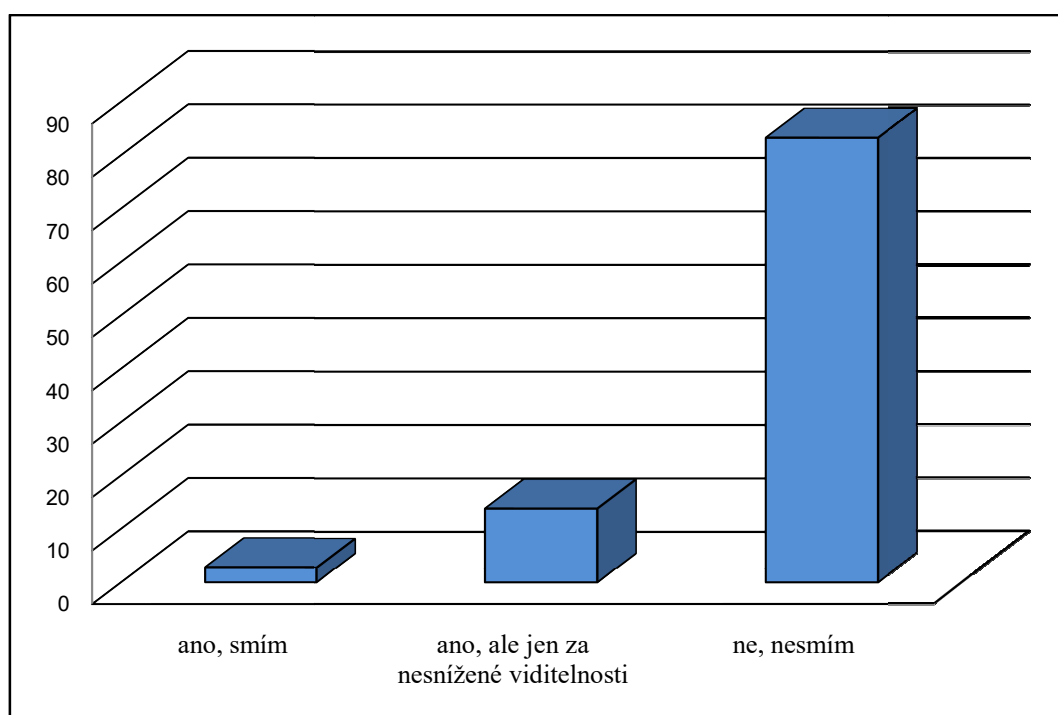
Otázka č. 18 - Je ti 9 let, můžeš jet po pozemní komunikaci (mimo chodníku) samostatně?

Tabulka č. 18 - Odpověď dětí na otázku: Je ti 9 let, můžeš jet po pozemní komunikaci (mimo chodníku) samostatně?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
ano, smím	3	2,8
ano, ale jen za nesnížené viditelnosti	15	13,9
ne, nesmím	90	83,3
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 90 (83,3%) dětí odpovědělo správně, že samostatně jet po komunikaci nesmí, 15 (13,9%) dětí odpovědělo, že mohou, ale jen za nesnížené viditelnosti a 3 děti odpověděly, že mohou.

Graf č. 18 - Odpověď dětí na otázku: Je ti 9 let, můžeš jet po pozemní komunikaci (mimo chodníku) samostatně?



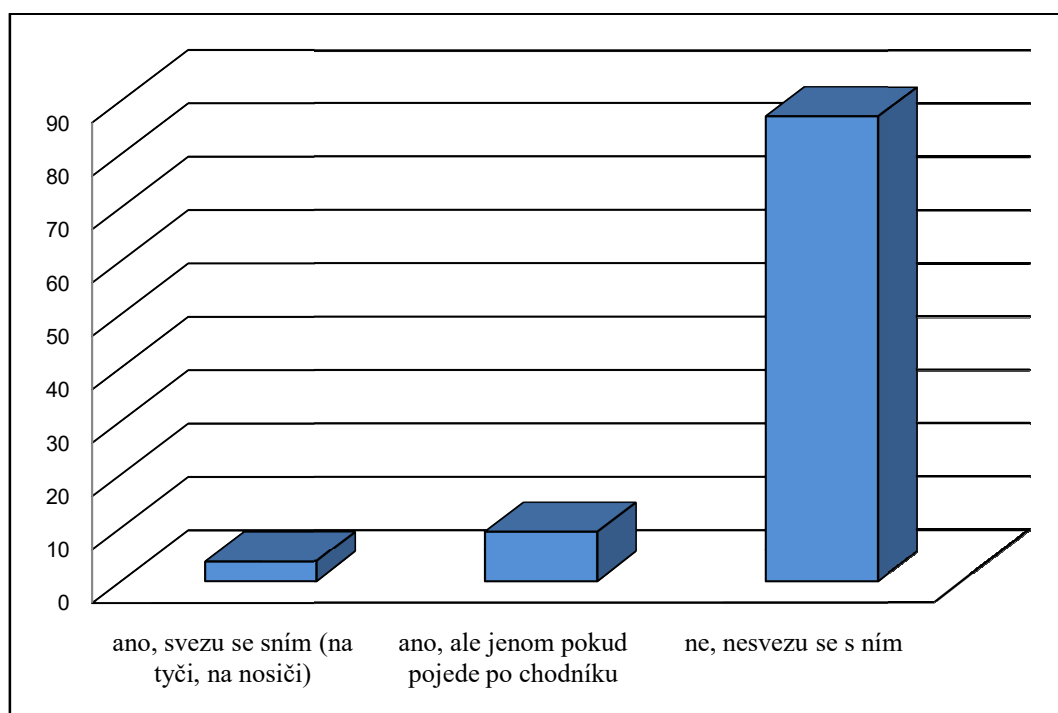
Otázka č. 19 - Potkáš kamaráda na jízdním kole a on ti nabídne, že tě sveze. Pojedeš?

Tabulka č. 19 - Odpověď dětí na otázku: Potkáš kamaráda na jízdním kole a on ti nabídne, že tě sveze. Pojedeš?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
ano, svezu se s ním (na tyči, na nosiči)	4	3,7
ano, ale jenom pokud pojede po chodníku	10	9,3
ne, nesvezu se s ním	94	87,0
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 94 (87,0%) dětí odpovědělo správně, že se s kamarádem nesvezou, 10 (9,3%) dětí odpovědělo, že se s kamarádem svezou, ale jenom pokud pojede po chodníku a 4 (3,7%) děti odpověděly, že se s kamarádem svezou.

Graf č. 19 - Odpověď dětí na otázku: Potkáš kamaráda na jízdním kole a on ti nabídne, že tě sveze. Pojedeš?



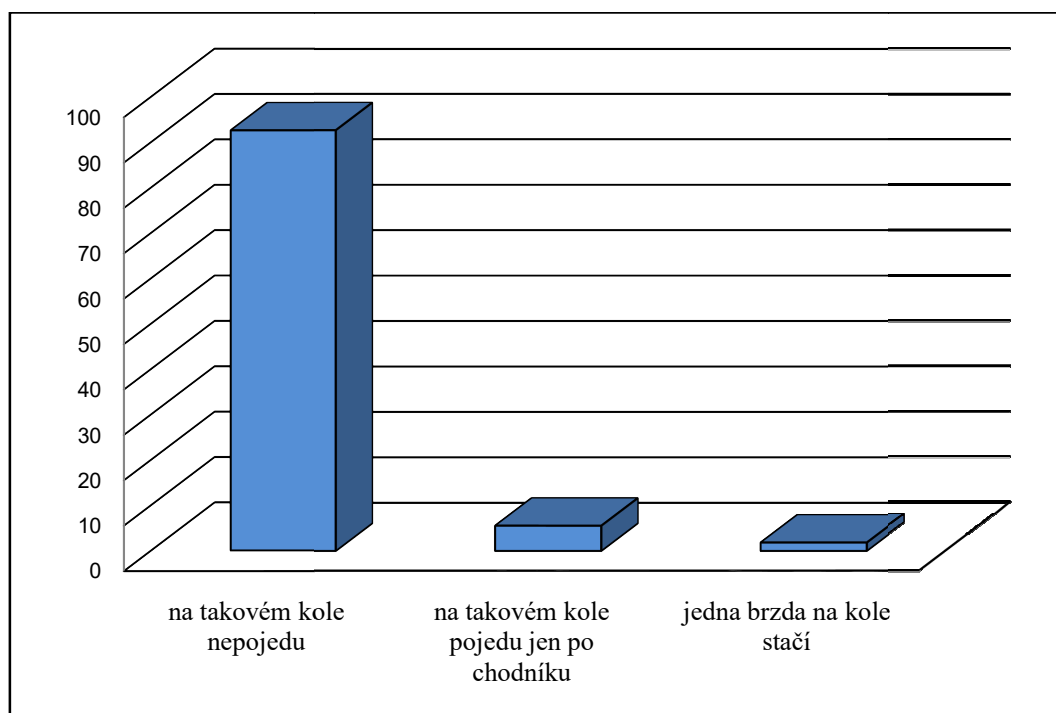
Otázka č. 20 - Kamarád ti půjčí jízdní kolo, na kterém nefunguje zadní brzda, pojeděš na něm?

Tabulka č. 20 - Odpověď dětí na otázku: Pojedeš na kole, kde nefunguje zadní brzda?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
na takovém kole nepojedu	100	92,6
na takovém kole pojedou jen po chodníku	6	5,6
jedna brzda na kole stačí	2	1,9
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 100 (92,6%) dětí odpovědělo správně, že na takovém kole nepojedou, 6 (5,6%) dětí odpovědělo, že na takovém kole pojedou, ale jenom po chodníku a 2 (1,9%) dětí odpověděly, že jedna brzda na kole stačí.

Graf č. 20 - Odpověď dětí na otázku: Pojedeš na kole, kde nefunguje zadní brzda?



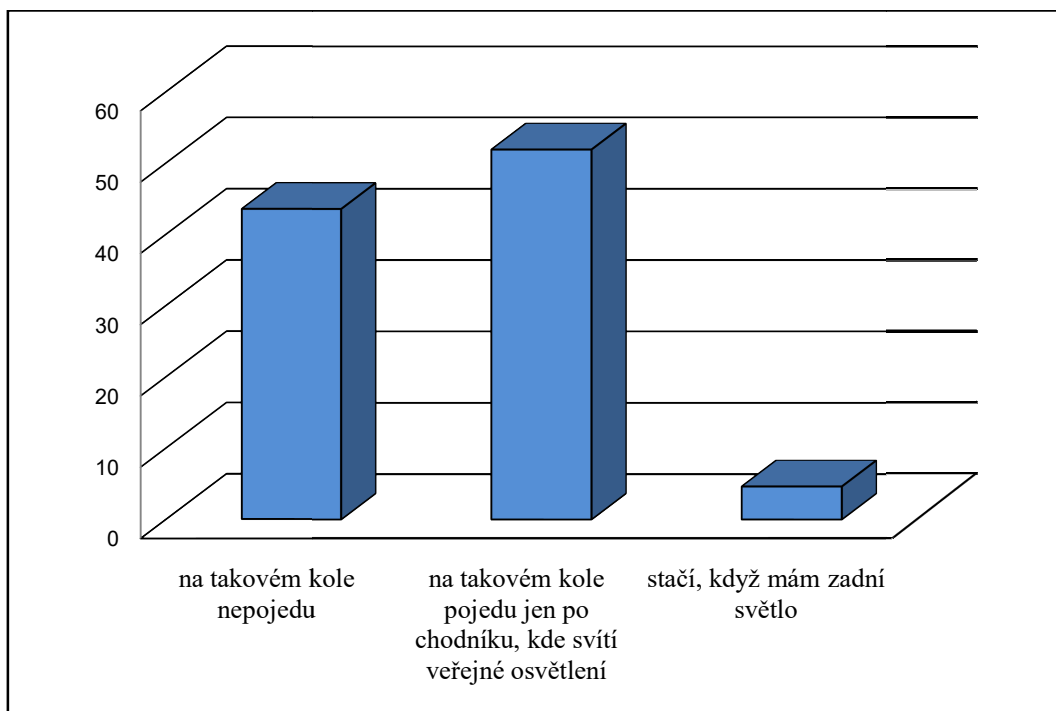
Otázka č. 21 - Je noc a ty se vracíš na jízděm kole z výletu, zapomněl sis ale doma přední světlo.

Tabulka č. 21 - Odpověď dětí na otázku: Pojedeš v noci na kole bez předního světla?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
na takovém kole nepojedu	47	43,5
na takovém kole pojedu jen po chodníku, kde svítí veřejné osvětlení	56	51,9
stačí, když mám zadní světlo	5	4,6
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 47 (43,5%) dětí odpovědělo správně, že v noci na kole bez předního světla nepojedou, 56 (51,9%) dětí odpovědělo, že na takovém kole pojedou po chodníku, kde svítí veřejné osvětlení a 5 (4,6%) dětí odpovědělo, že stačí, když je na kole zadní světlo.

Graf č. 21 - Odpověď dětí na otázku: Pojedeš v noci na kole bez předního světla?



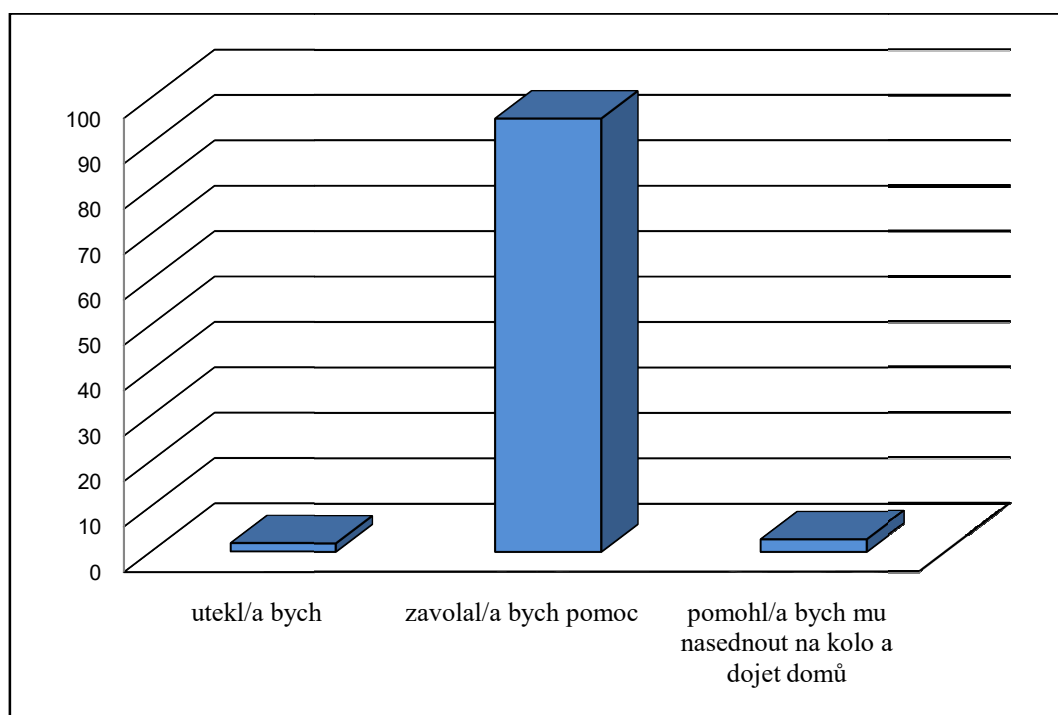
Otázka č. 22 - Jedete s kamarádem na jízdách kolech, kamarád náhle přepadne přes řídítka, uhoďí se do hlavy, ze které mu začne téct krev, co bys udělal/a jako první?

Tabulka č. 22 - Odpověď dětí na otázku: Jak se zachovají v dané situaci?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
utekl/a bych	2	1,9
zavolal/a bych pomoc	103	95,4
pomohl/a bych mu nasednout na kolo a dojet domů	3	2,8
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 103 (95,4%) dětí odpovědělo správně, že by kamarádovi zavolali pomoc, 3 (2,8%) děti odpověděly, že by kamarádovi pomohly nasednout na kolo a dojet domů a 2 (1,9%) děti odpověděly, že by v dané situaci utekly.

Graf č. 22 - Odpověď dětí na otázku: Jak se zachovají v dané situaci?



Otázka č. 23 - Řidič u této dopravní značky:

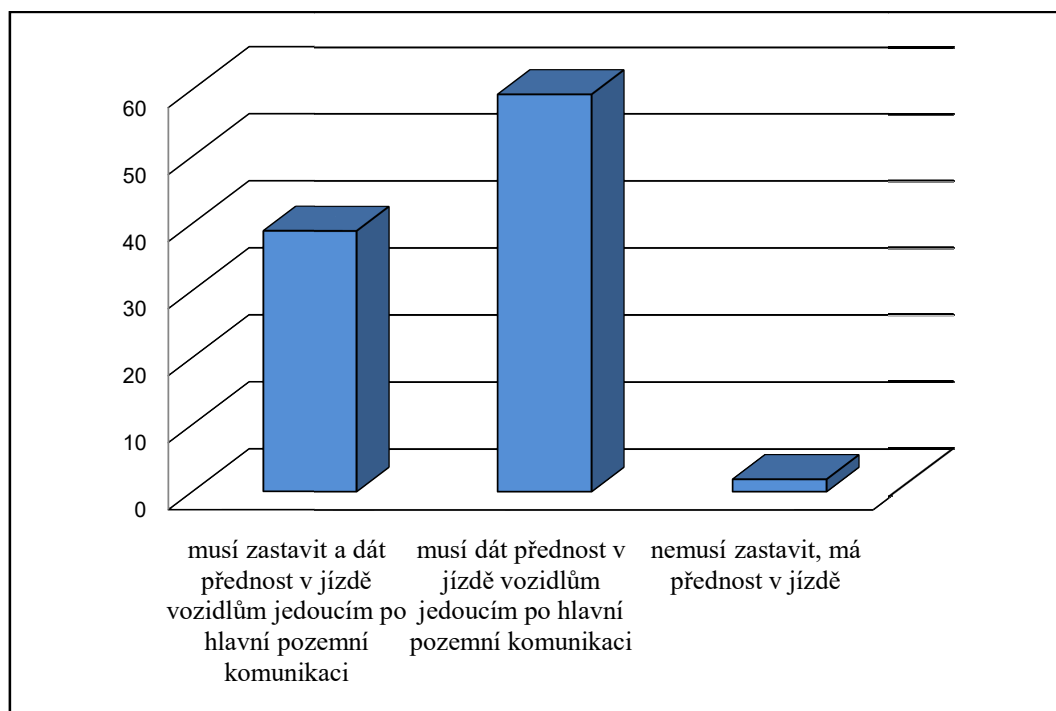


Tabulka č. 23 - Odpověď dětí na otázku: Co má udělat řidič u dopravní značky?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
musí zastavit a dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci	42	38,9
musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci	64	59,3
nemusí zastavit, má přednost v jízdě	2	1,9
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 64 (59,3%) dětí odpovědělo správně, že u této dopravní značky musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci, 42 (38,9%) dětí odpovědělo, že musí zastavit a dát přednost a 2 děti odpověděly, že nemusí zastavit, protože mají přednost v jízdě.

Graf č. 23 - Odpověď dětí na otázku: Co má udělat řidič u dopravní značky?



Otázka č. 24 - Řidič u této dopravní značky:

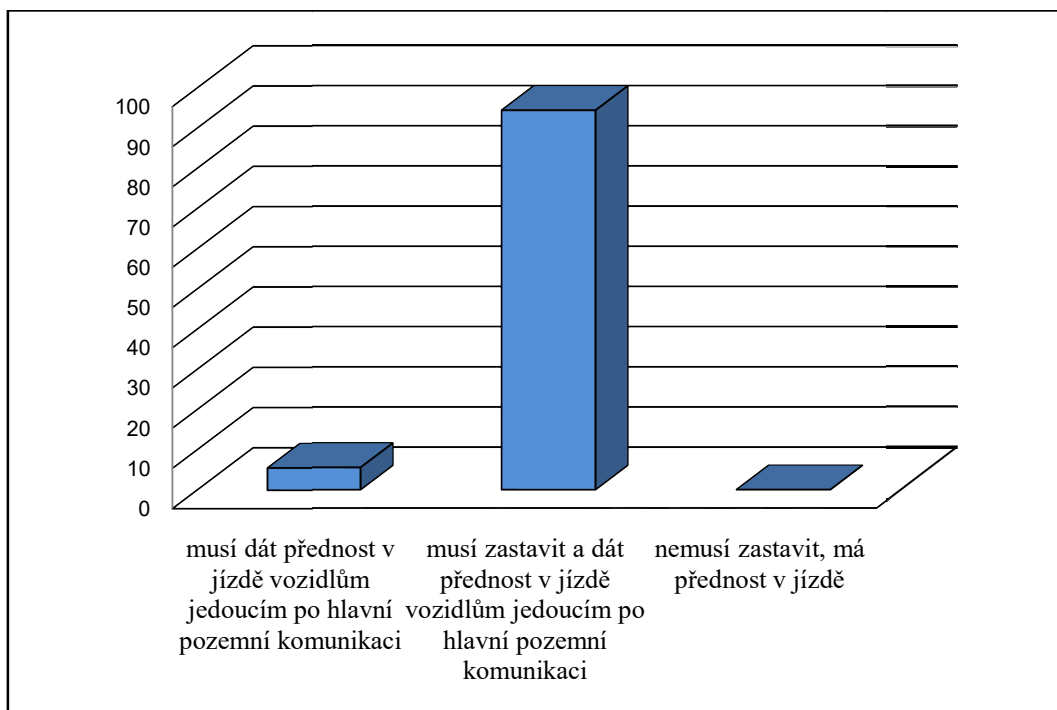


Tabulka č. 24 - Odpověď dětí na otázku: Co má udělat řidič u dopravní značky?

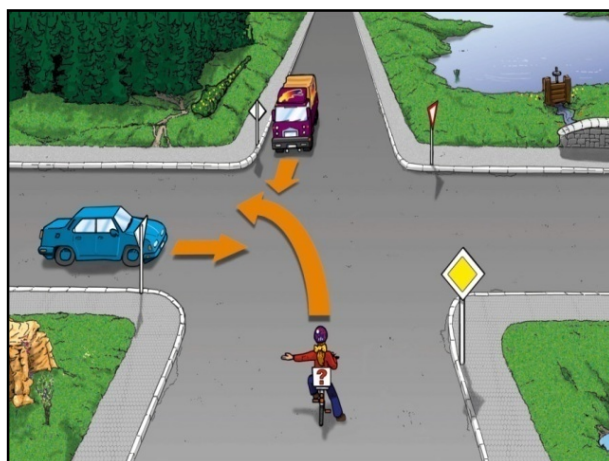
	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci	6	5,6
musí zastavit a dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci	102	94,4
nemusí zastavit, má přednost v jízdě	0	0,0
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 102 (94,4%) dětí odpovědělo správně, že u této dopravní značky musí zastavit a dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci, 6 (5,6%) dětí odpovědělo, že musí dát pouze přednost a žádné z dětí neodpovědělo, že nemusí zastavit, protože mají přednost v jízdě.

Graf č. 24 - Odpověď dětí na otázku: Co má udělat řidič u dopravní značky?



Otázka č. 25 - Urči, v jakém pořadí projedou jednotlivá vozidla křižovatkou?



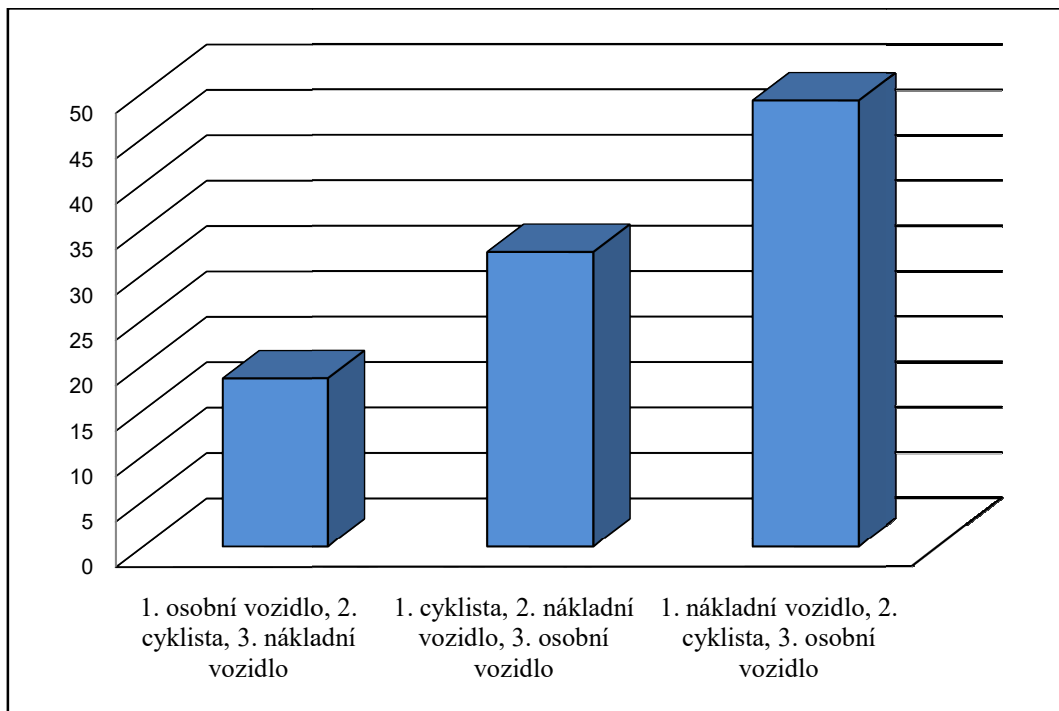
*Obr.1. křižovatka č. 5
(Křižovatky pro cyklisty, © 2019, online)*

Tabulka č. 25 - Odpověď dětí na otázku: V jakém pořadí projedou vozidla křižovatkou?

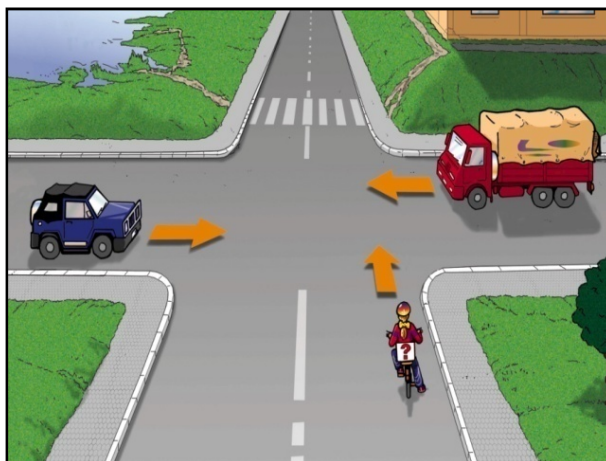
	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
1. osobní vozidlo, 2. cyklista, 3. nákladní vozidlo	20	18,5
1. cyklista, 2. nákladní vozidlo, 3. osobní vozidlo	35	32,4
1. nákladní vozidlo, 2. cyklista, 3. osobní vozidlo	53	49,1
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 53 (49,1%) dětí odpovědělo správně, že křižovatkou projede první nákladní vozidlo, druhý cyklista a třetí osobní vozidlo, 35 (32,4%) dětí odpovědělo, že projede křižovatkou první cyklista, druhé nákladní vozidlo a třetí osobní vozidlo a 20 (18,5%) dětí odpovědělo, že projede křižovatkou první osobní vozidlo, druhý cyklista a třetí nákladní vozidlo.

Graf č. 25 - Odpověď dětí na otázku: V jakém pořadí projedou vozidla křižovatkou?



Otázka č. 26 - Cyklista:



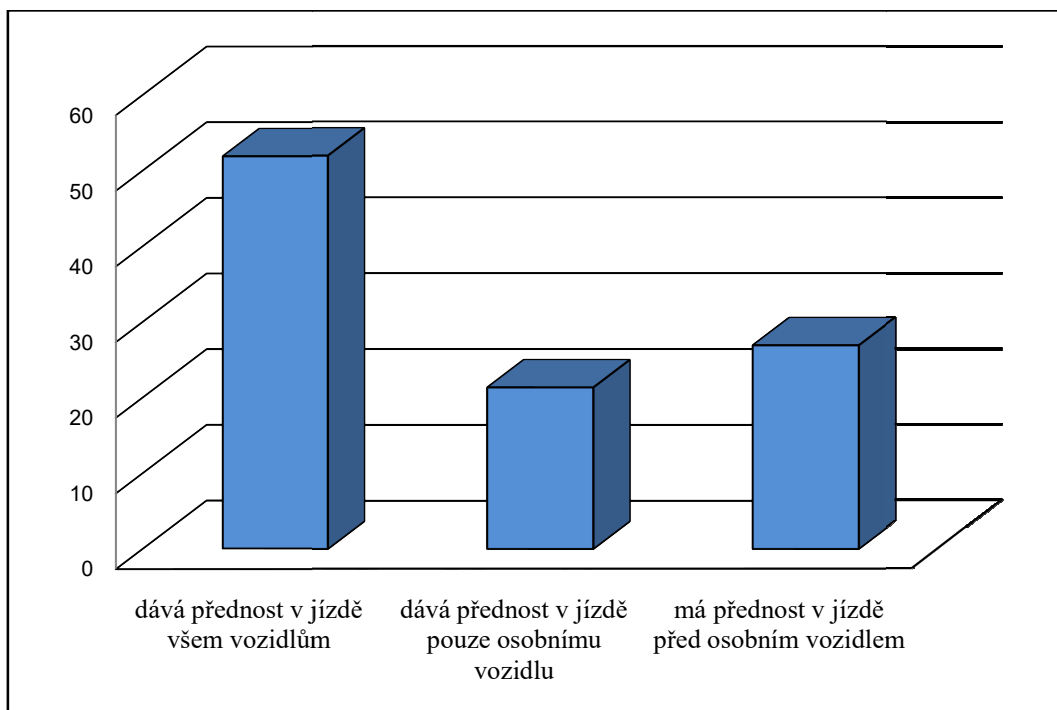
Obr.2. křižovatka č. 1
(Křižovatky pro cyklisty, © 2019, online)

Tabulka č. 26 - Odpověď dětí na otázku: Jak se má zachovat cyklista v dané situaci?

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
dává přednost v jízdě všem vozidlům	56	51,9
dává přednost v jízdě pouze osobnímu vozidlu	23	21,3
má přednost v jízdě před osobním vozidlem	29	26,9
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že ze 108 (100%) dotázaných dětí 56 (51,9%) dětí odpovědělo, že cyklista dává přednost v jízdě všem vozidlům, 29 (26,9%) dětí odpovědělo správně, že cyklista má přednost v jízdě před osobním vozidlem a 23 (21,3%) dětí odpovědělo, že cyklista dává přednost v jízdě pouze osobnímu vozidlu.

Graf č. 26 - Odpověď dětí na otázku: Jak se má zachovat cyklista v dané situaci?



5.7 Vyhodnocení I. a II. části dotazníku

Tabulka č. 27 - Průměrná chybovost I. a II. části dotazníku

	Absolutní četnost (N)
průměrný počet chyb v I. části	3,8
průměrný počet chyb v II. části	2,7
průměrný počet chyb v celém dotazníku	6,5

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že průměrný počet chyb v I. části dotazníku byl 3,8 chyb a průměrný počet chyb v II. části byl 2,7 chyb. Celkový průměrný počet chyb v celém dotazníku byl 6,5 chyby.

Tabulka č. 28 - Průměrná klasifikace I. a II. části dotazníku

	Absolutní četnost (N)
průměrná známka z I. části dotazníku	3,1
průměrná známka z II. části dotazníku	2,7
průměrná známka z celého dotazníku	2,9

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že průměrná známka v I. části dotazníku byla 3,1 a průměrná známka v II. části byla 2,7. Celková průměrná známka z obou částí dotazníku byla 2,9.

Tabulka č. 29 - Čestnost známek vyhodnocených dotazníků

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
1	5	4,6
2	36	33,3
3	32	29,6
4	31	28,7
5	4	3,7
Celkem	108	100

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že u 108 (100%) dotazníků 36 (33,3%) dotazníků bylo klasifikováno známkou 2, 32 (29,6%) dotazníků bylo klasifikováno známkou 3, 31 (28,7%) dotazníků bylo klasifikováno známkou 4, 5 (4,6%) dotazníků bylo klasifikováno známkou 1 a 4 (3,7%) dotazníky byly klasifikovány známkou 5.

POROVNÁNÍ VÝSLEDKŮ VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ SE STANOVENÝMI HYPOTÉZAMI

Bakalářská práce se primárně zabývá zmapováním výuky dopravní výchovy na základních školách v regionu Orlickoústecka. Jedná se o výchovnou oblast, vyžadující neustále naši pozornost, které bychom měli věnovat dostatek času a energie. Samotná dopravní výchova je zajišťována, jak už bylo uvedeno v teoretické části této práce, buď školskými nebo mimo školskými zařízeními, které poskytují prevenci v dopravě. Kromě těchto zařízení mají vliv na budoucí chování jedince v dopravě i rodinní příslušníci, vrstevnické skupiny, ale i masmédiá. Poskytováním informací a správným působením na děti, včetně vštěpování správného chování na komunikacích, zajišťujeme nejen jejich bezpečnost, ale současně i vzděláváme budoucí generaci motoristů.

Empirická část práce obsahuje analýzy odpovědí všech položek v dotazníku. Protože dílčím cílem bylo zmapovat aktuální úroveň vzdělání dětí ve věku 10 let v problematice dopravní výchovy, jednotlivé položky dotazníku byly směřovány právě k této problematice. Poněvadž tento soubor jevů je poměrně široké téma, bakalářská práce se věnuje pouze třem oblastem, které jsou vyjádřeny hypotézami práce. V závěrečné reflexy jsou zhodnoceny všechny hypotézy vymezené touto prací.

První stanovenou hypotézou byl předpoklad, že zkoumaní respondenti budou více chybovat v otázkách zaměřených na teorii dopravní výchovy než v otázkách týkajících se praktického řešení dopravních situací. Na základě vyhodnocení dotazníku bylo zjištěno, že celkový průměrný počet chyb byl 6,5. Dotazník byl rozdělen do dvou částí, z nichž první se týkala teoreticky zaměřených otázek a druhá se týkala prakticky zaměřených otázek. Bylo zjištěno, že průměrný počet chyb v teoretické části byl 3,8 chyb a v praktické části 2,7 chyb (viz tab. 27, s. 61).

Z toho vyplývá, že pro děti je mnohem snazší odpovídat na otázky, které vycházejí z praktických situací, než na ty, které se týkají pouze strohé teorie vycházející ze zákonných norem. **Hypotéza č. 1 byla potvrzena.**

Druhou stanovenou hypotézou byl předpoklad, že zkoumaní respondenti budou nejvíce chybovat v řešení křižovatek. V souvislosti s touto hypotézou děti odpovídaly celkem na dvě cílené otázky č. 25 a 26. První otázkou, která se věnovala problematice řešení

křižovatky, bylo zjišťováno v jakém pořadí projedou jednotlivá vozidla křižovatku, kde byla přednost stanovena dopravními značkami. Jak ukazuje tabulka (viz tab. 25, s. 57) z celkového počtu 108 (100%) dotázaných dětí pouze 53 (49,1%) dětí odpovědělo správně, zatímco celých 55 (50,9%) dětí zvolilo špatnou odpověď. Druhá otázka byla zaměřena na řešení dopravní situace na křižovatce bez dopravního značení, tudíž zde platí pravidlo přednosti zprava. Jak ukazuje tabulka (viz tab. 26, s. 59), zde děti chybovaly v nadpoloviční většině. Pouze 29 (26,9%) dětí z celkového počtu 108 (100%) dotázaných dětí tuto dopravní situaci vyřešilo správně.

Z toho vyplývá, že dětem problematika řešení dopravních situací na křižovatkách, není zcela jasná a je potřeba se této problematice více věnovat. V ani jednom případě děti neodpověděly s více jak padesáti procentní úspěšností, naopak v jednom případě byla úspěšnost pouze 26,9%. Výsledky tedy jasně ukazují, že největší problémy měly děti právě při řešení dopravní situace na křižovatkách. **Hypotéza č. 2 byla potvrzena.**

Třetí stanovenou hypotézou byl předpoklad, že respondenti nebudou chybovat ve znalosti dopravních značek. Na tuto problematiku bylo v dotazníku zaměřeno celkem pět položek. Jednalo se o otázky č. 13, 14, 15, 23 a 24. První otázka, která se zaměřovala na znalost dopravních značek, se týkala dopravní značky „Hlavní pozemní komunikace“. V tomto případě, jak ukazuje tabulka (viz tab. 13, s. 44), z celkového počtu 108 (100%) dotázaných dětí celkem 90 (83,3%) dětí odpovědělo správně. U druhé otázky, která byla zaměřena na poznání dopravní značky označující „Zákaz vjezdu cyklistům“ správnou odpověď znalo celkem 91 (84,3%) dětí (viz tab. 14, s. 45). Třetí otázka byla zaměřena na znalost dopravní značky „Stezka pro cyklisty“, kde správně odpovědělo celkem 94 (87,0%) dotázaných dětí (viz tab. 15, s. 46). Čtvrtá otázka byla zaměřena na znalost dopravní značky „Dej přednost v jízdě!“. Na tuto otázku z celkového počtu 108 (100%) dětí zvolilo správnou odpověď pouze 64 (59,3%) dětí, kteří odpověděly, že řidič u takovéto dopravní značky musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci, 42 (38,9%) dětí ovšem odpovědělo, že před takovouto dopravní značkou musí zastavit a dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci, 2 (1,9%) zbylé děti odpověděly, zcela mylně, že u této značky nemusí zastavovat, protože mají přednost v jízdě. Z výsledků této otázky je na první pohled zcela zřejmé, jak ukazuje graf (viz graf 23, s. 54), že děti nemají úplně jasno, kdy je nutné na křižovatkách opravdu zastavovat. Poslední otázka týkající se dopravního značení byla zaměřena na dopravní značku „Stůj, dej přednost

v jízdě!“, kterou děti ve velké většině s jistotou poznaly. Celkem 102 (94,4%) dětí odpovědělo správně, pouze 6 (5,6%) dětí zvolilo špatnou odpověď.

Z analýzy výsledků dotazníkového průzkumu jasně vyplynulo, že z celkem pěti tematicky zaměřených položek na dopravní značení, ve čtyřech případech byla úspěšnost více jak 80%. Pouze v jedné z položek, která se týkala dopravní značky „Dej přednost v jízdě!“, byla úspěšnost nižší a to jen 59,3%. Ovšem dalších 38,9% dotázaných dětí správně poznalo, že tato značka označuje vedlejší pozemní komunikaci, ale chybně se domnívalo, že je u ní povinnost zastavit. Odpovědi byly sice chybné, ale na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích by to vliv nejspíše nemělo. Teoreticky by se jednalo pouze o možný problém v plynulosti silničního provozu. Obecně lze tedy říci, že dopravní značky děti znají, ale v návaznosti na přecházející výsledky je nedokážou plně uplatnit v praxi při řešení křižovatek. **Hypotéza č. 3 byla potvrzena.**

Z provedeného výzkumného šetření bylo mimo výše uvedených výsledků z dotazníku zjištěno i několik zajímavých faktů. Například u otázek č. 7, 11, 20, 22 byla zjištěna více jak 90% úspěšnost odpovědí. Dvě otázky č. 7 a 11, byly teoreticky zaměřeny na vědomosti ohledně používání retroflexního materiálu za snížené viditelnosti mimo obec a správné používání bezpečnostních pásu v motorových vozidlech. Další dvě otázky byly prakticky zaměřené na problémové situace, z nichž jedna se týkala použití jízdního kola bez funkční zadní brzdy (viz graf 20, s. 51) a druhá první pomoci kamarádovi, který se po pádu z jízdního kola uhodil do hlavy (viz graf 22, s. 53). Jedinou položkou v dotazníku, kde byla stoprocentní úspěšnost byla otázka č. 17, která se dotazovala jakým způsobem pojedou kamarádi na jízdních kolech po komunikaci. Všech 108 (100%) dětí odpovědělo, že pojedou za sebou, nikoliv vedle sebe, nebo že je to jedno.

Na druhé straně byly v dotazníku i položky, které nedopadly z hlediska úspěšnosti pro děti úplně nejlépe. Například otázka č. 9 týkající se věku, kdy je cyklista povinen užít při jízdě na jízdním kole cyklistickou přilbu, odpovědělo správně pouze 49 (45,4%) dětí. Tyto děti uvedly, že tuto povinnost mají do 18 let. Na druhou stranu, druhou nejčastější odpovědí bylo, že cyklista je povinen přilbu užít vždy, což sice z hlediska zákona není správná odpověď, ale z pohledu prevence úrazů se jedná o pozitivní výsledek (viz tab. 9, s. 40). Bohužel v případě některých položek dotazníku, byla úspěšnost správných odpovědí menší než padesátiprocentní. V otázce č. 2 bylo zjišťováno, zda si děti myslí, že je osoba pohybující se na kolečkových bruslích chodec.

V tomto případě se 64 (59,3%) dětí mylně domnívalo, že není (viz tab. 2, s. 33). I když tato otázka není nikterak zásadní, odvíjejí se od ní povinnosti jednotlivých účastníků silničního provozu, které jsou uvedeny v teoretické části práce. Dále u otázky č. 21 zkoumající konkrétní situaci, kdy mají děti rozhodnou, zda pojedou v noci na kole bez předního světla, odpovědělo chybně 56 (51,9%) dotázaných dětí, že na takovém kole pojedou jen po chodníku, kde svítí veřejné osvětlení. Správnou odpověď zvolilo pouze 47 (43,5%) dětí, které uvedly, že by na takovém kole vůbec nejely. Z pohledu bezpečného pohybu na pozemních komunikacích je nutné nejen vidět, ale také být viděn, což je obzvláště za snížené viditelnosti zcela zásadní.

Vzhledem k výsledkům dotazníkového šetření, byl sestaven v souvislosti s chybovostí v jednotlivých otázkách pracovní list, který má pomoci dětem si je nenucenou formou zopakovat. Pracovní list slouží tedy jako preventivní výstup bakalářské práce.

ZÁVĚR

Předkládaná bakalářská práce je věnována tématu „Prevence rizikového chování dětí základních škol v regionu Orlickoústecka“. V teoretické části je blíže popsáno rizikové chování v dopravě, přičemž jsou zde definovány základní pojmy spojené s touto problematikou včetně následku, kterým je dopravní nehoda. Dále se v ní hovoří o prevenci rizikového chování v dopravě a dopravní výchově. Poslední kapitola je zaměřena na dítě jako účastníka silničního provozu a to včetně legislativní úpravy.

Hlavním cílem práce bylo zmapovat výuku dopravní výchovy na základních školách v regionu Orlickoústecka. Tato výuka je zde zajištěna školskými institucemi, které mají dopravní výchovu zakomponovanou v Rámcově vzdělávacím programu. Kromě jiného zde mají nezastupitelnou funkci mimo školské instituce například BESIP, které pořádají pro děti vzdělávací akce zaměřené na dopravu. Bohužel, a to si mnoho lidí nechce připustit, je nejdůležitější samotná rodina, která má na dítě působit preventivně již v dětství, jít mu příkladem a vštěpovat mu správné chování na pozemních komunikacích. V empirické části, která vychází z dílčího cíle aktuální úrovně vzdělání dětí ve věku 10 let v problematice dopravní výchovy, byly jednotlivé položky dotazníku postaveny tak, aby komplexně přiblížily aktuální povědomí našich dětí o této problematice. Současně byly stanoveny tři hypotézy, které byly následně analyzovány a interpretovány výsledky kvantitativního výzkumného šetření.

Ze zjištěných poznatků lze konstatovat, že systém vzdělávání dopravní výchovy v České republice je dobře nastaven. Děti jsou řádně seznamovány s touto problematikou už v průběhu předškolní a školní docházky i za vydatné pomoci institucí cíleně poskytujících prevenci v dopravě jako jsou BESIP, městská policie nebo Policie České republiky. Ovšem, jak už zde bylo několikrát řečeno, samotná výchova a poskytování informací ze strany školských i mimo školských institucí nestačí. Ministr dopravy Dan Ťok v článku uveřejněném v Parlamentních listech dne 4.6.2015 k tomuto tématu řekl: *„V Evropě denně zemře na silnicích 70 lidí, což je obrovské číslo srovnatelné s leteckým neštěstím. Co je ještě horší, že v České republice narůstá počet dopravních nehod se smrtelnými následky u mladých řidičů. Nemůže působit jen represe, ale také prevence, a začít musíme u dětí a mladých řidičů. Ale také dospělí si musejí uvědomit, že dávají příklad svým dětem, jak se chovat na silnicích.“* (Parlamentní listy, © 2009-2019,

online). Nedílnou součástí osvěty v oblasti toho, jak se chovat na silnicích, by proto měla být i dostatečná příprava v rodinách již od útlého věku dětí. Pokud rodiče chtějí svým dětem předat a vštípit správný vzorec chování na komunikacích, musejí jít v první řadě svým dětem příkladem. S úctou a respektem, ne jenom k ostatním účastníkům provozu, ale především k sobě samému.

LITERATURA A PRAMENY

Literární zdroje

ADAMEC, Vladimír. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2008. 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.

BÁRTÍK, Pavel, MIOVSKÝ, Michal. *Primární prevence rizikového chování ve školství: [monografie]*. Praha: Sdružení SCAN, 2010. 251 s. ISBN 978-80-87258-47-7.

BĚLÍK, Václav, HOFERKOVÁ, Stanislava, KRAUS, Blahoslav. *Slovník sociální patologie*. 1 vyd. Praha: Grada Publishing, 2017. 120 s. ISBN 978-80-271-0599-1.

BĚLÍK, Václav, HOFERKOVÁ, Stanislava. *Prevence rizikového chování ve školním prostředí*. 1 vyd. Brno: Tribun EU, 2016. 141 s. ISBN 978-80-263-1015-0.

BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 8071849235.

BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. 1. vyd. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. 284 s. ISBN 978-80-906024-1-0.

CHRÁSKA, Miroslav. *Didaktické testy*, 1. vyd. Brno: Paido, 1999. 91 s. ISBN 80-85931-68-0.

JIRÁK, Jan, KÖPPLOVÁ, Barbora. *Masová média*. 2. přepracované vyd. Praha: Portál, 2015. 390 s. ISBN 978-80-262-0743-6.

KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. 141 s.

LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.

PRŮCHA, Jan, MAREŠ, Jiří, WALTEROVÁ, Eliška. *Pedagogický slovník*. 4. aktualizované vyd. Praha: Portál, 2003. 322 s. ISBN 80-7178-772-8.

TAUCOVÁ, Zuzana. *BESIP: 255 nehod každý den*. Policista. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, 2016, roč. 22, č. 3, s. 12-13, ISSN 1211-7943.

Elektronické zdroje

Cyklista je řidič nemotorového vozidla. *BESIP* [online]. © 2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Na-kole/Senior-cyklista>.

Dopravní výchova dětí. *BESIP* [online]. © 2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti>.

Kdo je chodec. *Bezpečné cesty* [online]. © 2014-2018 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/chodec/kdo-je-chodec>.

Mládež. *BESIP* [online]. © 2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Mladez>.

Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách. *Metodický portál RVP* [online]. © 2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: https://clanky.rvp.cz/wp-content/upload/prilohy/16447/priloha_5___zacleneni_dopravni_vychovy_v_soucasnem_rvp_zv.doc.

Prevence. *Klinická adiktologie* [online]. 2011 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <http://www.adiktologie.cz/cz/articles/detail/377/3073/Rozdeleni-primarni-prevence>.

Příloha 2 Rizikové chování v dopravě. *Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy* [online]. © 2013-2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: http://www.msmt.cz/uploads/Priloha_2_Rizikove_chovani_v_doprave.doc.

RVP a ŠVP. *Info absolvent* [online]. © 2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <http://www.infoabsolvent.cz/Rady/Clanek/7-0-13>.

Statistika nehodovosti 2017. *Policie ČR* [online]. © 2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.

Strategie primární prevence 2013-2018. *Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy* [online]. © 2013-2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: http://www.msmt.cz/file/28077_1_1/.

ŘOK, D. *Parlamentní listy* [online]. © 2009-2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <http://www.parlamentnilisty.cz/profily/Dan-Tok-61334/clanek/Snizujme-pocet-usmrcenych-lidi-na-silnicich-nejen-represi-ale-take-prevenci-41441>.

Vyhláška č. 341/2002 Sb.. *Zákony pro lidi* [online]. © 2010-2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-341>.

Zákon č. 361/2000 Sb.. *Zákony pro lidi* [online]. © 2010-2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

Zákon č. 561/2004 Sb.. *Zákony pro lidi* [online]. © 2010-2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-561>.

Zdroje obrázků

Křižovatky pro cyklisty. *Policie ČR* [online]. © 2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/krizovatky-pro-cyklisty-test-nejen-pro-cyklisty.aspx>.

SEZNAM ZKRATEK

ARČ	Autoklub republiky Československé
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
ČR	Česká republika
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
RVP	Rámcově vzdělávací program

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 - Odpověď dětí na otázku: Kdo není chodec?	32
Tab. 2 - Odpověď dětí na otázku: Je osoba pohybující se na kolečkových bruslích chodec?	33
Tab. 3 - Odpověď dětí na otázku: Co nesmí osoba pohybující se na chodníku na kolečkových bruslích dělat?	34
Tab. 4 - Odpověď dětí na otázku: Kdo je osoba jedoucí na koloběžce?	35
Tab. 5 - Považují děti cyklistu za řidiče?	36
Tab. 6 - Odpověď dětí na otázku: Kde se chodí v místě, kde není chodník nebo je-li neschůdný?	37
Tab. 7 - Odpověď dětí na otázku: Za snížené viditelnosti mimo obec musí mít chodec na sobě prvky z retroreflexního materiálu?	38
Tab. 8 - Odpověď dětí na otázku: Při kterém okraji komunikace se jezdí na jízdním kole?	39
Tab. 9 - Odpověď dětí na otázku: Kdy je cyklista povinen užít při jízdě na jízdním kole ochrannou přilbu?	40
Tab.10 - Odpověď dětí na otázku: Co je křižovatka?	41
Tab. 11 - Odpověď dětí na otázku: Co musí osoba přepravovaná ve vozidle vždy udělat?	42
Tab. 12 - Odpověď dětí na otázku: Kdo musí použít autosedačku?	43
Tab. 13 - Odpověď dětí na otázku: Co označuje dopravní značka na obrázku?	44
Tab. 14 - Odpověď dětí na otázku: Co označuje dopravní značka na obrázku?	45
Tab. 15 - Odpověď dětí na otázku: Co označuje dopravní značka na obrázku?	46
Tab. 16 - Odpověď dětí na otázku: Jak se zachovají v dané situaci?	47
Tab. 17 - Odpověď dětí na otázku: Jak pojedete na jízdních kolech po komunikaci? ..	48
Tab. 18 - Odpověď dětí na otázku: Je ti 9 let, můžeš jet po pozemní komunikaci (mimo chodníku) samostatně?	49
Tab. 19 - Odpověď dětí na otázku: Potkáš kamaráda na jízdním kole a on ti nabídne, že tě sveze. Pojedeš?	50
Tab. 20 - Odpověď dětí na otázku: Pojedeš na kole, kde nefunguje zadní brzda?	51
Tab. 21 - Odpověď dětí na otázku: Pojedeš v noci na kole bez předního světla?	52
Tab. 22 - Odpověď dětí na otázku: Jak se zachovají v dané situaci?	53

Tab. 23 - Odpověď dětí na otázku: Co má udělat řidič u dopravní značky?	54
Tab. 24 - Odpověď dětí na otázku: Co má udělat řidič u dopravní značky?	55
Tab. 25 - Odpověď dětí na otázku: V jakém pořadí projedou vozidla křižovatkou? ...	57
Tab. 26 - Odpověď dětí na otázku: Jak se má zachovat cyklista v dané situaci?	59
Tab. 27 - Průměrná chybovost I. a II. části dotazníku	61
Tab. 28 - Průměrná klasifikace I. a II. části dotazníku	61
Tab. 29 - Čestnost známek vyhodnocených dotazníků.....	62

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 - Odpověď dětí na otázku: Kdo není chodec?	32
Graf 2 - Odpověď dětí na otázku: Je osoba pohybující se na kolečkových bruslích chodec?	33
Graf 3 - Odpověď dětí na otázku: Co nesmí osoba pohybující se na chodníku na kolečkových bruslích dělat?	34
Graf 4 - Odpověď dětí na otázku: Kdo je osoba jedoucí na koloběžce?	35
Graf 5 - Považují děti cyklistu za řidiče?	36
Graf 6 - Odpověď dětí na otázku: Kde se chodí v místě, kde není chodník nebo je-li neschůdný?	37
Graf 7 - Odpověď dětí na otázku: Za snížené viditelnosti mimo obec musí mít chodec na sobě prvky z retroreflexního materiálu?	38
Graf 8 - Odpověď dětí na otázku: Při kterém okraji komunikace se jezdí na jízdním kole?	39
Graf 9 - Odpověď dětí na otázku: Kdy je cyklista povinen užít při jízdě na jízdním kole ochrannou přilbu?	40
Graf 10 - Odpověď dětí na otázku: Co je křižovatka?	41
Graf 11 - Odpověď dětí na otázku: Co musí osoba přepravovaná ve vozidle vždy udělat?	42
Graf 12 - Odpověď dětí na otázku: Kdo musí použít autosedačku?	43
Graf 13 - Odpověď dětí na otázku: Co označuje dopravní značka na obrázku?	44
Graf 14 - Odpověď dětí na otázku: Co označuje dopravní značka na obrázku?	45
Graf 15 - Odpověď dětí na otázku: Co označuje dopravní značka na obrázku?	46
Graf 16 - Odpověď dětí na otázku: Jak se zachovají v dané situaci?	47
Graf 17 - Odpověď dětí na otázku: Jak pojedete na jízdních kolech po komunikaci? ..	48
Graf 18 - Odpověď dětí na otázku: Je ti 9 let, můžeš jet po pozemní komunikaci (mimo chodníku) samostatně?	49
Graf 19 - Odpověď dětí na otázku: Potkáš kamaráda na jízdním kole a on ti nabídne, že tě sveze. Pojedeš?	50
Graf 20 - Odpověď dětí na otázku: Pojedeš na kole, kde nefunguje zadní brzda?	51
Graf 21 - Odpověď dětí na otázku: Pojedeš v noci na kole bez předního světla?	52
Graf 22 - Odpověď dětí na otázku: Jak se zachovají v dané situaci?	53

Graf 23 - Odpověď dětí na otázku: Co má udělat řidič u dopravní značky?	54
Graf 24 - Odpověď dětí na otázku: Co má udělat řidič u dopravní značky?	56
Graf 25 - Odpověď dětí na otázku: V jakém pořadí projedou vozidla křižovatkou? ...	58
Graf 26 - Odpověď dětí na otázku: Jak se má zachovat cyklista v dané situaci?	60

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A - Předvýzkum

Příloha B - Dotazník

Příloha C - Pracovní list

Příloha A

Dobrý den,

jmenuji se Aleš Novák a jsem studentem Pedagogické fakulty Univerzity Hradec Králové, obor Sociální patologie a prevence. Tímto bych Vás rád požádal o spolupráci při výzkumu, který je součástí mé bakalářské práce a zároveň bude sloužit k prevenci rizik v dopravě u žáků základních škol. Dotazník je určen žákům základních škol ve věku 10 let (5. třída ZŠ). Vyplnění dotazníku je zcela dobrovolné, anonymní a veškeré informace z něj budou sloužit pouze ke studijním účelům. Zakroužkujte prosím vždy pouze jednu možnost, pokud není uvedeno jinak.

Předem děkuji za Váš čas
Aleš Novák

1. Kdo není chodec?

- a) osoba tlačící dětský kočárek
- b) osoba pohybující se na lyžích
- c) osoba jedoucí na koni
- d) osoba vedoucí jízdní kolo

2. Je osoba pohybující se na kolečkových bruslích chodec?

- a) ano
- b) ne

3. Osoba pohybující se na chodníku na kolečkových bruslích nesmí:

- a) omezit ostatní chodce
- b) ohrozit ostatní chodce

4. Osoba jedoucí na koloběžce je:

- a) chodec
- b) cyklista

5. Je cyklista považován za řidiče?

- a) ano
- b) ne

6. V místě, kde není chodník nebo je-li neschůdný, chodí se:

- a) při levém okraji komunikace
- b) při pravém okraji komunikace
- c) dle uvážení chodce

- 7. Za snížení viditelnosti mimo obec musí mít chodec na sobě prvky z retroreflexního materiálu?**
- a) ano, musí
 - b) ne, nemusí
 - c) dle uvážení chodce
- 8. Smí chodec vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem?**
- a) ano, smí
 - b) ne, nesmí
- 9. Při kterém okraji komunikace se jezdí na jízdním kole?**
- a) při pravém okraji
 - b) při levém okraji
 - c) dle uvážení cyklisty
- 10. Mohou jet při jízdě na pozemní komunikaci cyklisté vedle sebe?**
- a) ano, mohou
 - b) ano, ale pouze dospělá osoba doprovázející dítě mladší 10 let
 - c) ne, nemohou
- 11. Kdy je cyklista povinen užít při jízdě na jízdním kole ochrannou přilbu?**
- a) vždy
 - b) do věku 15 let
 - c) do věku 18 let
- 12. Smí osoba mladší 10 let jet na pozemní komunikaci (mimo chodníku) samostatně?**
- a) ano, smí
 - b) ne, smí pouze pod dohledem osoby starší 15 let
 - c) ne, nesmí
- 13. Co je křižovatka?**
- a) místo, kde se protínají nebo spojují dvě polní cesty
 - b) místo, které je vždy označeno dopravními značkami
 - c) místo, kde se pozemní komunikace protínají nebo spojují
- 14. Smí cyklista na jízdním kole převážet druhou osobu?**
- a) ano, smí
 - b) ano, ale pouze osobu mladší 7 let, na jízdním kole vybaveném cyklosedačkou
 - c) ne, nesmí

15. Osoba přepravovaná ve vozidle:

- a) musí být za jízdy vždy připoutána bezpečnostním pásem
- b) musí být za jízdy připoutána bezpečnostním pásem pouze na předních sedadlech
- c) nemusí být za jízdy připoutána bezpečnostním pásem

16. Kdo musí užít autosedačku?

- a) osoba mladší 10 let
- b) do výšky 150 cm a váhy 36 kg
- c) osoba mladší 12 let

17. Výbava jízdního kola, v tabulce označte křížkem vždy jen jednu správnou možnost:

Výbava jízdního kola	povinná	povinná za snížené viditelnosti	doporučená
dvě na sobě nezávislé brzdy			
oranžové odrazky na paprscích kol			
zadní svítlna červené barvy			
zadní odrazka červené barvy			
kryt řetězu			
účinné blatníky			
zvonek			
přední odrazka bílé barvy			
přední svítlna bílé barvy			
oranžové odrazky na obou stranách pedálu			

18. Dopravní značka na obrázku označuje:

- a) hlavní pozemní komunikaci
- b) křižovatku s vedlejší pozemní komunikací
- c) konec hlavní pozemní komunikace



19. Tato dopravní značka:

- a) označuje stezku pro cyklisty
- b) umožňuje vjezd pouze cyklistům
- c) zakazuje vjezd cyklistům



20. Řidič u této dopravní značky:

- a) musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci
- b) musí zastavit a dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci
- c) nemusí zastavit, má přednost v jízdě



21. Dopravní značka na obrázku označuje:

- a) stezku pro cyklisty a chodce
- b) zákaz vjezdu cyklistům
- c) stezku pro cyklisty



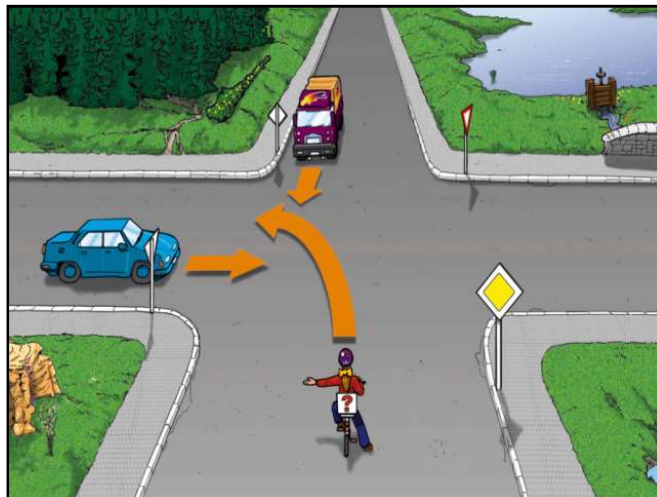
22. Řidič u této dopravní značky:

- a) musí zastavit a dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci
- b) musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci
- c) nemusí zastavit, má přednost v jízdě



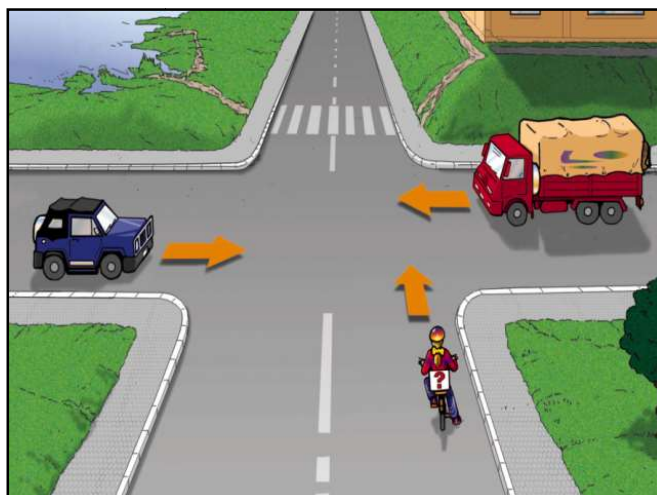
23. Určete, v jakém pořadí projedou jednotlivá vozidla křižovatkou:

- a) 1. modré osobní vozidlo, 2. cyklista, 3. fialové nákladní vozidlo
- b) 1. cyklista, 2. fialové nákladní vozidlo, 3. modré osobní vozidlo
- c) 1. fialové nákladní vozidlo, 2. cyklista, 3. modré osobní vozidlo



24. Cyklista:

- a) dává přednost v jízdě všem vozidlům v křižovatce
- b) dává přednost v jízdě pouze modrému osobnímu vozidlu
- c) má přednost v jízdě před modrým osobním vozidlem



Příloha B

Dobrý den,

jmenuji se Aleš Novák a jsem studentem Pedagogické fakulty Univerzity Hradec Králové, obor Sociální patologie a prevence. Tímto bych Vás rád požádal o spolupráci při výzkumu, který je součástí mé bakalářské práce a zároveň bude sloužit k prevenci rizik v dopravě u žáků základních škol. Dotazník je určen žákům základních škol ve věku 10 let (5. třída ZŠ). Vyplnění dotazníku je zcela dobrovolné, anonymní a veškeré informace z něj budou sloužit pouze ke studijním účelům. Dotazník je rozdělen na dvě části, kdy první je zaměřena spíše na teoretické otázky a druhá část obsahuje praktické řešení různých situací. Zakroužkujte prosím vždy pouze jednu možnost, pokud není uvedeno jinak.

Předem děkuji za Váš čas
Aleš Novák

I. Teoretická část

1. Kdo není chodec?

- e) osoba tlačící dětský kočárek
- f) osoba pohybující se na lyžích
- g) osoba jedoucí na koni
- h) osoba vedoucí jízdní kolo

2. Je osoba pohybující se na kolečkových bruslích chodec?

- c) ano
- d) ne

3. Osoba pohybující se na chodníku na kolečkových bruslích nesmí:

- a. omezit ostatní chodce
- b. ohrozit ostatní chodce

4. Osoba jedoucí na koloběžce je:

- a. chodec
- b. cyklista

5. Je cyklista považován za řidiče?

- c) ano
- d) ne

6. V místě, kde není chodník nebo je-li neschůdný, se chodí:

- d) při levém okraji komunikace
- e) při pravém okraji komunikace
- f) dle uvážení chodce

7. **Za snížené viditelnosti mimo obec musí mít chodec na sobě prvky z retroreflexního materiálu?**
- d) ano, musí
 - e) ne, nemusí
 - f) dle uvážení chodce
8. **Při kterém okraji komunikace se jezdí na jízdním kole?**
- d) při pravém okraji
 - e) při levém okraji
 - f) dle uvážení cyklisty
9. **Kdy je cyklista povinen užít při jízdě na jízdním kole ochrannou přilbu?**
- d) vždy
 - e) do věku 15 let
 - f) do věku 18 let

10. Co je křižovatka?

- a) místo, kde se protínají nebo spojují dvě polní cesty
- b) místo, které je vždy označeno dopravními značkami
- c) místo, kde se pozemní komunikace protínají nebo spojují

11. Osoba přepravovaná ve vozidle:

- a) musí být za jízdy vždy připoutána bezpečnostním pásem
- b) musí být za jízdy připoutána bezpečnostním pásem pouze na předních sedadlech
- c) nemusí být za jízdy připoutána bezpečnostním pásem

12. Kdo musí užít autosedačku?

- a) osoba mladší 10 let
- b) do výšky 150 cm a váhy 36 kg
- c) osoba mladší 12 let

13. Dopravní značka na obrázku označuje:

- d) hlavní pozemní komunikaci
- e) křižovatku s vedlejší pozemní komunikací
- f) konec hlavní pozemní komunikace



14. Tato dopravní značka:

- d) označuje stezku pro cyklisty
- e) umožňuje vjezd pouze cyklistům
- f) zakazuje vjezd cyklistům



15. Dopravní značka na obrázku označuje:

- d) stezku pro cyklisty a chodce
- e) zákaz vjezdu cyklistům
- f) stezku pro cyklisty



II. Praktická část

16. Blížíš se k přechodu pro chodce, který chceš přejít a vidíš blížící se vozidlo, jak se zachováš?

- c) rychle jej přeběhnu, na přechodu pro chodce mám přednost
- d) počkám, jestli vozidlo zastaví, nemohu na přechod pro chodce vstoupit bezprostředně před blížící se vozidlo

17. Jedete s kamarádem na jízdnicích kolech po komunikaci, jak pojedete?

- d) za sebou
- e) vedle sebe
- f) je to jedno

18. Je ti 9 let, můžeš jet po komunikaci (mimo chodník) samostatně?

- a) ano, smím
- b) ano, ale jen za nesnížené viditelnosti
- c) ne, nesmím

19. Potkáš kamaráda na jízdnicích kole a on ti nabídne, že tě svezou. Pojedeš?

- a) ano, svezu se s ním (na tyči, na nosiči)
- b) ano, ale jenom pokud pojedou po chodníku
- c) ne, nesvezu se s ním

20. Kamarád ti půjčí jízdnicí kolo, na kterém nefunguje zadní brzda, pojedáš na něm?

- a. na takovém kole nepojedu
- b. na takovém kole pojedou jen po chodníku
- c. jedna funkční brzda na kole stačí

21. Je noc a ty se vracíš na jízdnicích kole z výletu, zapomněl sis ale doma přední světlo.

- a. na takovém kole nepojedu
- b. na takovém kole pojedou jen po chodníku, kde svítí veřejné osvětlení
- c. stačí, když mám zadní světlo

22. Jedete s kamarádem na jízdnicích kolech, kamarád náhle přepadne přes řídítka, uhoď se do hlavy, ze které mu začne téct krev, co by jsi udělal/a jako první?

- a. utekl/a bych
- b. zavolal/a bych pomoc
- c. pomohl/a bych mu nasednou na kolo a dojet domů

23. Řidič u této dopravní značky:

- d) musí zastavit a dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci
- e) musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci
- f) nemusí zastavit, má přednost v jízdě



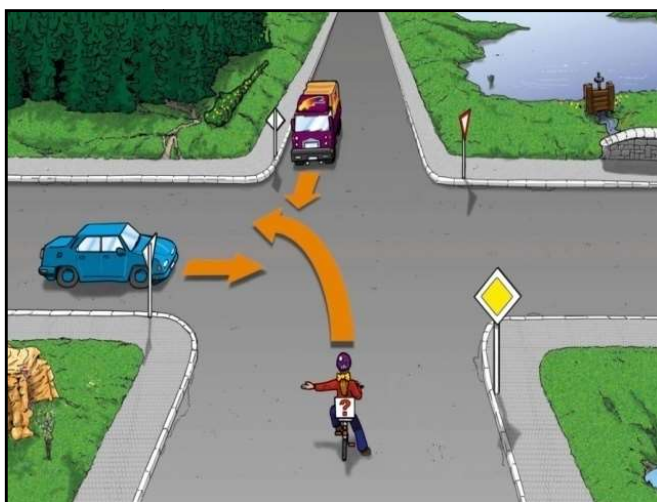
24. Řidič u této dopravní značky:

- d) musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci
- e) musí zastavit a dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci
- f) nemusí zastavit, má přednost v jízdě



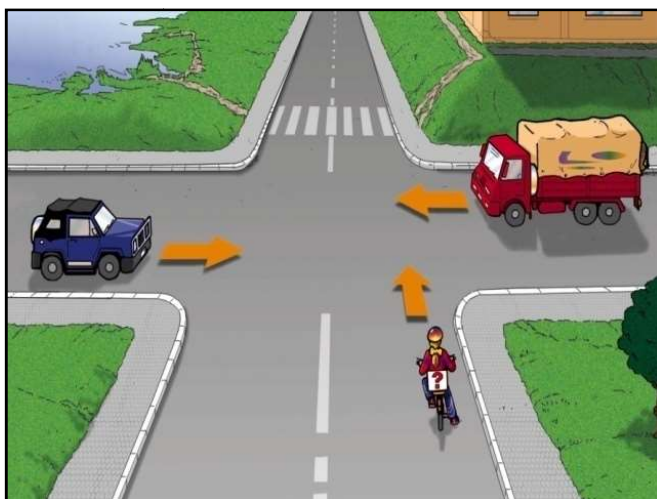
25. Urči, v jakém pořadí projedou jednotlivá vozidla křižovatkou:

- d) 1. modré osobní vozidlo, 2. cyklista, 3. fialové nákladní vozidlo
- e) 1. cyklista, 2. fialové nákladní vozidlo, 3. modré osobní vozidlo
- f) 1. fialové nákladní vozidlo, 2. cyklista, 3. modré osobní vozidlo



26. Cyklista:

- d) dává přednost v jízdě všem vozidlům v křižovatce
- e) dává přednost v jízdě pouze modrému osobnímu vozidlu
- f) má přednost v jízdě před modrým osobním vozidlem

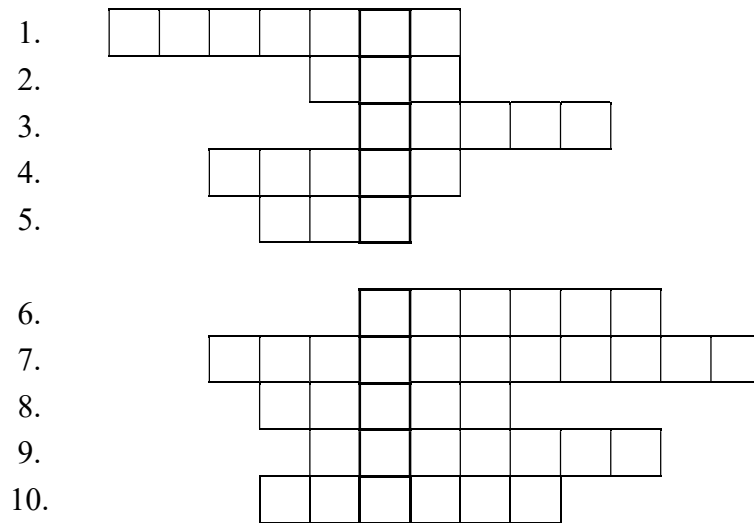


Příloha C

Pracovní list

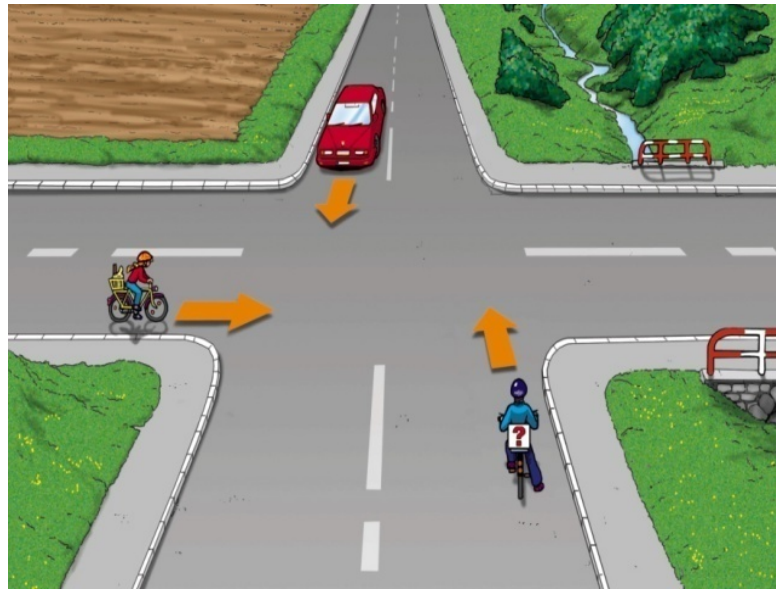
Tento pracovní list byl vytvořen jako didaktická pomůcka, která vznikla na základě nejčastějších špatných odpovědí v dotazníkovém šetření a má sloužit pro fixaci získaných vědomostí.

I. Doplň tajenku: „Na pozemních komunikacích na sebe _____!“



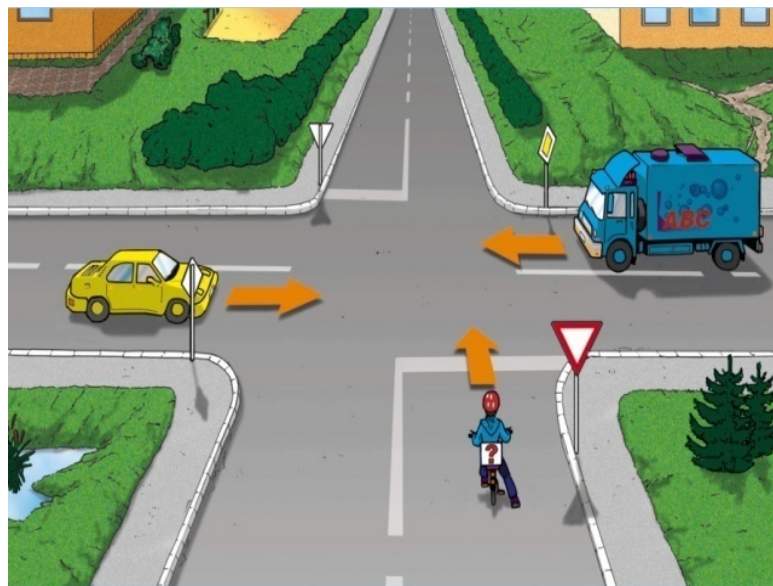
1. Komunikaci přecházej vždy po _____ pro chodce.
2. Co bys měl vždy použít při jízdě v motorovém vozidle?
3. Na pozemních komunikacích, kde není chodník nebo je neschůdný, se chodí _____.
4. Osoba pohybující se na kolečkových bruslích je _____.
5. Značka upravující přednost v jízdě je „_____ přednost v jízdě!“
6. Co bys měl vždy použít při jízdě na jízdním kole?
7. Pokud máš méně než 150 cm a 36 kg, musíš při jízdě v motorovém vozidle užít _____.
8. Co musí být na jízdním kole vždy funkční?
9. Telefonní číslo 158 patří _____.
10. Na chodníku se chodí _____.

II. Zakroužkuj jedno z možných slov, které patří do věty.



Obr. 3. křižovatka č. 2
(Křižovatky pro cyklisty, © 2019, online)

V této křižovatce **je/není** přednost v jízdě upravena dopravními značkami. Proto zde **platí/neplatí** přednost zprava. Cyklista v modré bundě projede křižovatkou jako **první/druhý/třetí**. Cyklistka v červené bundě mu **musí/nemusí** dát přednost v jízdě. Řidič červeného vozidla **musí/nemusí** dát přednost v jízdě cyklistce v červené bundě, protože jí má po pravé straně.



Obr. 4. Křižovatka č. 4
(Křižovatky pro cyklisty, © 2019, online)

V této křižovatce **je/není** přednost v jízdě upravena dopravními značkami, a proto zde **platí/neplatí** přednost zprava. Cyklista v modré bundě projede křižovatkou jako **první/druhý/třetí**. Cyklista **musí/nemusí** dát vozidlům přednost v jízdě, protože má před sebou dopravní značku „Dej přednost v jízdě!“/„Hlavní pozemní komunikace“.