

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

ÚSTAV PEDAGOGIKY A SOCIÁLNÍCH STUDIÍ

Diplomová práce

Bc. Alois Vodička

Specifika dopravní výchovy v Domě dětí a mládeže Šternberk

Olomouc 2015

Vedoucí práce: doc. Mgr. Štefan Chudý, Ph.D.

## Abstrakt

Předložená diplomová práce se zabývá dopravní výchovou se specifiky na dopravním hřišti v Domě dětí a mládeže Šternberk. Pozornost je věnována dopravní výchově, dopravním hřištím obecně i systematickému výcviku přímo na dopravním hřišti ve Šternberku, dopravním nehodám a jejich následkům, preventivní skupině Policie ČR a organizaci BESIP. Na vzorku žáků navštěvujících dopravní hřiště ve Šternberku byl proveden výzkum zaměřující se na zkušenosti žáků s dopravní výchovou a jejich využití. Součástí textu je zhodnocení kvality a dostupnosti dopravní výchovy.

Klíčová slova: dopravní výchova, dětské dopravní hřiště, bezpečnost v dopravě, prevence

## Abstract

Introduced thesis is concern with traffic education on the traffic playground in Dům dětí a mládeže Šternberk. Consideration is devoted to traffic education, traffic playgrounds and systematic training at the traffic playground in Šternberk, accidents and their consequences, preventiv group of the Policie ČR and organization BESIP. A sample of pupils attending playground in Šternberk has conducted research focusing on the pupils experience with traffic education and its use in road traffic. Part of the text is to evaluate the quality and availability of traffic education.

Key words: traffic education, traffic playground, traffic safety, prevention

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně, veškeré prameny, které jsem pro její sepsání použil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury a zdrojů. Tiskovaná verze práce se plně shoduje s elektronickou verzí. Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v knihovně Univerzity Palackého v Olomouci.

.....

## **Poděkování**

Rád bych poděkoval vedoucímu své práce doc. Mgr. Štefanu Chudému, Ph.D. za vedení, cenné rady a vstřícnou pomoc při jejím zpracování. Děkuji také lektorům dopravního hřiště v domě dětí a mládeže Šternberk.

## Obsah

1	Dopravní výchova .....	11
1.1	Historie dopravní výchovy.....	11
1.2	Dopravní výchova v rodině.....	13
1.3	Dopravní výchova na základní škole .....	16
2	DĚTSKÁ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ.....	21
2.1	Historie dětských dopravních hřišť.....	21
2.2	Výstavba dětského dopravního hřiště v DDM Šternberk .....	22
2.3	Vybavení dětského dopravního hřiště v DDM Šternberk.....	22
2.4	Systematický výcvik na dopravním hřišti v DDM Šternberk.....	23
3	Dopravní nehodovost dětí.....	26
3.1	Dopravní nehoda.....	26
3.2	Role dítěte ve vztahu k dopravním nehodám.....	29
3.3	Příčiny a následky dopravních nehod dětí .....	30
4	Organizace BESIP .....	33
4.1	Národní strategie BESIP 2011-2020.....	33
4.1.1	Prioritní problémy pro období 2011-2020.....	33
4.2	Pracovní sešity dopravní výchovy .....	34
4.2.1	Dopravní výchova pro 1. a 2. Ročník ZŠ .....	34
4.2.2	Dopravní výchova chodec pro 3. ročník ZŠ .....	35
4.2.3	Dopravní výchova cyklista pro 4. ročník ZŠ .....	35
4.2.4	Dopravní výchova pro 5. ročník ZŠ .....	35
4.2.5	Příručka dopravní výchovy pro pedagogy základních škol.....	36
4.2.6	Ferda v autoškole.....	36
4.3	Dopravní soutěž mladých cyklistů.....	36

4.3.1	Základní kolo .....	37
4.3.2	Okresní kolo .....	38
4.3.3	Krajské kolo.....	38
4.3.4	Celostátní finále.....	38
4.3.5	Mezinárodní soutěž.....	38
5	Policie České republiky Olomouckého kraje .....	39
5.1	Oddělení tisku a prevence PČR .....	39
5.2	Preventivní činnost .....	40
5.2.1	Ajaxův zápisník .....	40
5.2.2	Zebra se za Tebe nerozhledne .....	41
5.2.3	Vidět a být viděn .....	41
5.2.4	Mikuláš nebo čert .....	41
5.2.5	Bezpečná cesta do školy .....	42
6	Metodologie výzkumného šetření .....	44
6.1	Stanovení výzkumných cílů.....	44
6.2	Výzkumné otázky .....	44
6.3	Formulace předpokladů .....	45
6.4	Výzkumný soubor a technika sběru dat .....	45
6.5	Výzkumná metoda .....	46
7	Organizace průběhu šetření .....	47
8	Výsledky výzkumného šetření .....	48
8.1	Vyhodnocení výzkumných otázek.....	48
8.2	Shrnutí výsledků výzkumu .....	79
8.2.1	Doporučení pro zefektivnění dopravní výchovy žáků základních škol.....	81
	Závěr.....	85

Seznam použité literatury .....	87
Seznam použitých internetových zdrojů.....	90
Seznam použitých legislativních dokumentů .....	92
Seznam použitých zkratek .....	93
Seznam příloh .....	94

## ÚVOD

Dopravní výchova je součástí vzdělání každého občana, je procesem dlouhodobým, nepřetržitým. Začíná prakticky tehdy, kdy dítě vedeno za ruku poprvé vstoupí do provozu a končí vlastně až tehdy, kdy je člověk tohoto pohybu v provozu nucen se vzdát.

Každý z nás se setkává s dopravním prostředím, při cestě do školy, do práce. Jsme účastníky silničního provozu, jako chodci, cyklisté, řidiči či spolujezdcí. Výchově účastníků silničního provozu je věnována nemalá pozornost, ať už v kampaních, mediích, nebo realizací speciálních programů. Často se setkáváme s bezohledností, agresivitou a riskováním.

Nejvíce ohroženou, ale na druhé straně také snáze ovlivnitelnou věkovou kategorií účastníků silničního provozu jsou pochopitelně děti. I když se s dopravní výchovou děti setkávají už v mateřské škole a základní škole, zdaleka to nestačí.

Rodiče přece jenom tráví s dětmi nejvíce času, mají tak řadu možností, jak své děti připravovat na chůzi či jízdu v provozu, jak u nich již v raném věku pěstovat návyky, aby pro ně silniční doprava neznamenal nebezpečí. Za bezpečnost dětí jsou odpovědní rodiče, jejichž role je nezastupitelná, protože základy znalostí, dovedností i morálních postojů se vytvářejí v nejmladším věku, kdy rodina je hlavním výchovným prostředím.

Důležitou roli při dopravní výchově však hrají i policisté, BESIP, lektoři dopravních hřišť, kteří mají zpravidla na rozdíl od mnohých pedagogů a rodičů potřebné odborné předpoklady.

Cílem mé diplomové práce je nejen uvést do problematiky dopravní výchovy, ale především pokusit se zmapovat na vzorku žáků čtvrtých a pátých ročníků základních škol jejich zkušenosti s dopravní výchovou, a zda je správně využívají v reálném prostředí a jaká je úroveň výuky dopravní výchovy v DDM Šternberk. Dále je potřeba zjistit účelnost dopravního hřiště v DDM Šternberk a jeho využití z hlediska dopravní výchovy. Rovněž je třeba zhodnotit preventivní činnost Policie ČR a BESIPu v dopravní výchově.

Diplomová práce je rozdělena na teoretickou část a na empirickou část.

Cílem teoretické části je seznámit se s problematikou dopravní výchovy, dětských dopravních hřišť, dopravní nehodovostí dětí, charakteristikou organizace BESIPu a Policií České republiky.



V první kapitole bude podrobně rozebrána problematika dopravní výchovy a je rozdělena na historii dopravní výchovy, dopravní výchova v rodině, dopravní výchova na základní škole.

Druhá kapitola pojednává o dětských dopravních hřištích a je rozdělena na historii dětských dopravních hřišť, výstavbu dětského dopravního hřiště ve Šternberku, jeho vybavení a systematický výcvik na tomto hřišti.

Třetí kapitola pojednává o dopravní nehodovosti z pohledu různých autorů, dále bude vymezena a popsána dopravní nehoda, role dítěte ve vztahu k dopravním nehodám, příčiny a následky dopravních nehod u dětí.

Čtvrtá kapitola pojednává o Organizaci BESIP a je rozdělena na Národní strategie BESIPu, pracovní sešity dopravní výchovy, dopravní soutěž mladých cyklistů.

Pátá kapitola pojednává o Policii České republiky Olomouckého kraje a je rozdělena na oddělení tisku a prevence a preventivní činnost.

Empirická část práce bude zaměřena na výzkumné šetření kvantitativního charakteru, pro sběr dat bude využit dotazník, který bude směřován k dětem prvních stupňů základních škol, které navštěvují dopravní hřiště ve Šternberku.

Hlavním výzkumným cílem dotazníkového šetření této diplomové práce je pokusit se zmapovat na vzorku žáků čtvrtých až pátých ročníků základních škol jejich zkušenosti s dopravní výchovou a zda je správně využívají v reálném prostředí. Dílčím cílem je zjistit jaká je úroveň výuky dopravní výchovy. Dalším dílčím cílem je potřeba zjistit účelnost dopravních hřišť a jejich využití z hlediska dopravní výchovy. Dalším dílčím cílem je zhodnotit preventivní činnost Policie ČR a BESIPu v dopravní výchově. Dalším dílčím cílem je zjistit, co by přivítali ve výuce dopravní výchovy. Dílčí cíle jsou vázány na výzkumné otázky a na výzkum předpokladů.

Výzkumným souborem neboli cílovou skupinou pro náš výzkum budou děti základních škol, které navštěvují dopravní hřiště ve Šternberku. Informace k realizaci výzkumu budou popsány v kapitole o metodologii a organizaci průběhu šetření. Součástí empirické části bude seznámení s výsledky výzkumného šetření a doporučení pro zefektivnění dopravní výchovy, které uzavřou diplomovou práci.

# TEORETICKÁ ČÁST

# 1 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Dopravní výchova by měla být součástí vzdělání každého občana, je to proces dlouhodobý a nepřetržitý. Začít by měl v rodině již od útlého dětství a přes školní vzdělávání doplněné o vzdělávání s odborníky by měl samostudiem pokračovat až do stáří. Jeho cílem je připravit člověka na samostatný a bezpečný pohyb v dopravním prostředí, vybavit ho potřebnými znalostmi, dovednostmi, které jsou nutné pro bezpečný pohyb v silničním provozu. V dopravní výchově se vzdělávají účastníci silničního provozu, získávají zde teoretické a praktické zkušenosti. Rovněž jsou vychováváni ke slušnosti, odpovědnosti a ohleduplnosti. Odborníci z BESIP na svých oficiálních stránkách uvádějí, že „ Kvalitně pojatá dopravní výchova hraje významnou roli při budování hodnotového žebříčku dětí a mladých lidí, zásadně ovlivňuje postoje všech budoucích účastníků silničního provozu.“<sup>1</sup>

## 1.1 Historie dopravní výchovy

V České republice má dopravní výchova dlouholetou tradici, svět dopravy je součástí našeho života. Ve vzdělávacím systému má nezastupitelné místo. Cílem dopravní výchovy bylo odedávna ochránit životy a zdraví nejen dětí a mládeže.

Dopravní výchovou se ve třicátých letech dvacátého století zabýval především tehdejší Autoklub republiky Československé, zde byl uveřejněn bohatý materiál, týkající se zejména práce za zvýšení bezpečnosti v silničním provozu, byly vystaveny všechny druhy výstražných značek, kterých autoklub postavil tisíce na státních silnicích. Další stánky s touto tematikou mělo i Policejní ředitelství v Ostravě.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> BESIP [online]. © BESIP 2012 [cit.13. 4. 2016]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>.

<sup>2</sup> LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. Vyd. Praha: Univerzita Karlova, 2006. S. 11.

V roce 1931 vyšla příručka *Jak se stanu dobrým šoférem*, jednalo se o první knihu podobnou dnešním učebnicím autoškoly.<sup>3</sup> „V září 1932 se poprvé seznámila široká veřejnost s dopravně výchovnou problematikou, byl uspořádán Národní komitét pro vědeckou organizaci v Praze, bezpečnostní týden spojený s ochrannou před úrazem a požárem.“<sup>4</sup> Dále také Stojan<sup>5</sup> zmiňuje, že v roce 1935 na „Výstavě dopravní bezpečnosti“ byla uskutečněna dopravní výchova dětí a mládeže na školách a v kurzech v budově Autoklubu. Límová<sup>6</sup> pak uvádí, že v témže roce 1935 poprvé použil termín *Dopravní výchova* F. A. Elstner ve svých hodinkách bezpečnosti. Díky jejich pojetí se jednalo o jedny z prvních snah o dopravně výchovné vzdělávání dětí ve školách. Je zřejmé, že třicátá léta dvacátého století lze pokládat za počátky organizované dopravní výchovy u nás.

V roce 1969 -2004 vydala domácí nakladatelství přes 70 výukových materiálů pro mateřské a základní školy. Převážně šlo o dopravní výchovu, pracovní listy a sešity, hry a prvouky. Nejstarším vydáním byl ještě v roce 2005 používaný materiál „*Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*“.

V roce 1989 došlo k útlumu dopravní výchovy. Za zlepšení oblasti dopravní výchovy lze považovat změnu v systému školství „*Rámcová vzdělávací programů*“, který umožňuje její začlenění do vzdělávací oblasti<sup>7</sup>

V současnosti je výuka dopravní výchovy na školách v České republice, jak popisuje Límová<sup>8</sup> výhradně v působnosti každé školy. Velké množství institucí projevuje zájem o problematiku dopravní výchovy. Jsou jimi Ministerstvo dopravy, Městské policie, Policie České republiky, kraje, obce, domy dětí a mládeže a některé nevládní organizace. Na poli dopravní výchovy je jejich činnost nekoordinovaná a samostatná.

---

<sup>3</sup> KUČERA, Innocenc. *Jak se stanu dobrým šoférem*. 5. Vyd. Praha: Vojtěch Šeba, 1931.

<sup>4</sup> Tamtéž s. 10 – 11.

<sup>5</sup> STOJAN, Mojmir. a kol. *Škola zdraví 21. Aktuální otázky dopravní výchovy*, 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2009. S. 77

<sup>6</sup> LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*.....s. 12.

<sup>7</sup> STOJAN, Mojmir. a kol. *Škola zdraví 21. Aktuální otázky dopravní výchovy*.....s. 77.

<sup>8</sup> LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*.....s. 5.

## 1.2 Dopravní výchova v rodině

„ Co se v mládí naučíš, ve stáří jako když najdeš.“<sup>9</sup>

Jednou ze životních rolí, ve kterých se ocitají rodiče, je úloha vychovatelů svých dětí, kteří jsou odpovědní za výchovu. Rodina si udržela do dnešní doby své zásadní výchovné postavení při formování člověka a patří k nejstarším výchovným institucím.

Z postavení rodiny vůči ostatním činitelům výchovy působícím na dítě vyplývá několik obecných závěrů:

- a) rodiče jsou nejdůležitějšími vychovateli,
- b) čas, který věnují rodiče výchově dětí, není hodnota, která působí sama o sobě, ale závisí na činitelích kulturních, morálních a činitelích pedagogické povahy,
- c) rodiče jsou zodpovědní za výchovu svých dětí,
- d) předpokladem úspěšné rodinné výchovy je dobrý společný životní způsob rodičů a dětí,
- e) organizace hodnotných příležitostí pro kontakty, zážitky a činnosti dětí tvoří dobrou výchovu a za tuto organizaci nese zodpovědnost v první řadě rodina,
- f) nepřímá výchova ve volném čase je důležitější než výchova přímá, nepřímo vychovávat znamená vytvořit dětem příznivé podmínky, ve kterých získané zkušenosti umožní utváření vlastností mravného, pilného a schopného člověka.

Uvedené závěry nelze považovat v našich podmínkách za normy, které by byly rodiči akceptované. V přístupech rodičů k výchově dětí přetrvávají tendence, které mají historický původ, celospolečenských a v individuálních rodinných okolnostech. Některé výzkumy ukazují, že si někteří rodiče nepřipouštějí žádoucí míru zodpovědnosti za výchovu svých dětí a tato skutečnost má nepříznivé důsledky pro děti, rodinu a společnost.

---

<sup>9</sup> VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova v rodině: několik rad rodičům k přípravě dětí na bezpečnou chůzi a jízdu v provozu*. 1. vydání. Praha:Fortuna, 2001. S. 4.

K přednostem a zároveň úskalím rodinné výchovy patří skutečnost, že působení rodičů je bezprostřední, neformální, dlouhodobé a vychází z praktických stránek života. Nejdůležitějším úkolem rodičů je usměrnit vlastní život tak, aby své děti ovlivňovali víc pozitivním, než negativním směrem. Všechna zmíněná východiska se v plné míře vztahují také k dopravní výchově dětí v rodině, jejímž cílem je bezpečný pohyb dětí na komunikacích při cestě do školy a zpět, při zájmových a volnočasových aktivitách.<sup>10</sup>

Dopravní výchova dětí v rodině klade největší nároky na rodiče. Nesmíme podceňovat dobrý začátek výchovy dětí, který je potom základem pro další výchovu k dopravní bezpečnosti. Na dobrý základ pak mohou navazovat učitelé a vychovatelé.<sup>11</sup>

*Rodiče dětí předškolního věku by měli dodržovat tato pravidla:*

- sami rodiče musí dodržovat pravidla, aby byli svým dětem dobrým vzorem
- učit děti disciplíně, rozvíjet jejich motorické schopnosti a obratnost
- dětem zajistit vždy prostory pro hry a zakázat jim hry na vozovce, v jejich blízkosti anebo na nebezpečných místech
- po dětech žádat vysvětlení, proč jsou některé situace nebezpečné,
- seznamovat děti s dopravním značením a se základními barvami a tvary dopravních značek
- vést děti k poznání, jak se mají chovat, jako účastníci silničního provozu a upozornit je, co by se mohlo stát, když nebudou respektovat pravidla silničního provozu,
- pomáhat dětem orientovat se v základních dopravních situacích,
- je nutné s dětmi cvičit přecházení vozovky na řízených křižovatkách a vyznačených přechodech, nechávat se dětmi poučit, jak se má správně přecházet,
- cvičit s dětmi rozlišování pravé a levé strany,
- učit děti základům ohleduplného chování v dopravních prostředcích,

---

<sup>10</sup> GRECMANOVÁ, Helena et al. *Obecná pedagogika II*. Vyd. 1. Olomouc: Hanex, 1998.

<sup>11</sup> LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. ....s. 12.

- v místě bydliště děti upozornit na rizikové lokality.<sup>12</sup>

*Rodiče 6-10letých dětí by se měli řídit těmito zásadami:*

- děti naučit znát nejbezpečnější cestu do školy a zpět, učit vnímat rizika na této cestě, vyhledávat rizika a předvídat následky,
- děti učit znát základní dopravní předpisy, dopravní značky pro chodce a cyklisty, jejich význam a správné reakce na ně, vysvětlit jim význam přechodů pro chodce, podchodů a nadchodů, řízených křižovatek a podmínek pro přecházení,
- seznámit děti s úlohou policistů,
- seznámit děti s významem ročních období a s vlivem povětrnostních podmínek na provoz na pozemních komunikacích,
- vést děti postupně k samostatnosti, ale stále prověřovat jejich znalosti,
- dětem pomáhat při osvojování základních cyklistických dovedností, jak prakticky, tak i teoreticky,
- děti kontrolovat, zda při jízdě na kole používají přilbu.<sup>13</sup>

*Dopravní výchova v rodině dětí 11-15letých*

- děti učit samostatnosti při jízdě na kole a péči o něj,
- stále trvat na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích a ustavičně prohlubovat znalosti dítěte,
- rozvíjet morální vlastnosti dítěte, které mohou uplatnit v provozu, je nutné upozorňovat na možnost dopravních nehod a jejich následků,
- dbát aby dítě mělo při jízdě na kole řádně upevněnou cyklistickou přilbu,
- děti učit první pomoci a znalosti neustále prohlubovat,
- seznámit dítě s pravomocí policie a s některými postihy,

---

<sup>12</sup> LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*.....s. 12 – 13.; VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova v rodině: několik rad rodičům k přípravě dětí na bezpečnou chůzi a jízdu v provozu*.....s. 11.

<sup>13</sup> LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*.....s. 13.; VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova v rodině: několik rad rodičům k přípravě dětí na bezpečnou chůzi a jízdu v provozu*.....s. 12

- vychovávat je v budoucího zodpovědného řidiče<sup>14</sup>

### 1.3 Dopravní výchova na základní škole

Další významnou výchovnou institucí je škola, která je specializovaná, organizovaná, má přesně vymezenou strukturu, cíl, obsah, metody, formy a prostředky výchovy<sup>15</sup>

Tato podkapitola pojednává v souvislosti s dopravní výchovou o sociálním prostředí školy. Na výsledku výchovně vzdělávacího procesu a na výuce dopravní výchovy se podílí celá řada faktorů. Jedním z nich je pozitivní školní klima, bez kterého by školy nemohly dobře pracovat. Je podmínkou dobré a kvalitní výuky.

*Při výuce dopravní výchovy, by měl učitel vytvořit pozitivní klima, které z hlediska žáků:*

- je pro žáka organizačně přehledné,
- dává žákovi možnost tvořit školu jako vlastní životní prostor a jako takovou ji vnímat,
- umožňuje objevení učení, ze kterého má žák radost,
- klade požadavky odpovídající individuálním schopnostem žáka,
- podporuje rozvoj osobnosti žáka,
- dává žákovi jistotu, že bude akceptován,
- umožňuje žákovi zažít úspěch,
- zprostředkuje žákovi vědomí, že se k němu přistupuje spravedlivě.<sup>16</sup>

Stojan<sup>17</sup> zmiňuje standard základního vzdělávání, v němž byl obsah dopravní výchovy a z něho vycházející učební osnovy pro jednotlivé typy škol závazně stanoveny. V rámci

---

<sup>14</sup>Tamtéž s. 13.; Tamtéž s. 12 - 13

<sup>15</sup> GRECMANOVÁ, Helena et al. *Obecná pedagogika II.*

<sup>16</sup> Tamtéž.

<sup>17</sup> Stojan, Mojmír et al. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů.* Brno: MSD, 2008. S. 6.



povinné školní docházky byla tímto dokumentace dopravní výchovy zařazena do jednotlivých učebních předmětů a ročníků, jako samostatný tematický celek, nebo jako heslo. S dominancí zde pro podporu cílů dopravní výchovy figurovali v učebním plánu prvouky, český jazyk, přírodověda, zeměpis, vlastivěda, tělesná výchova, občanská nauka, fyzika. Pro žáky základních škol byla osnovami globálně stanovena povinnost znát dopravní předpisy a pravidla chování na veřejných komunikacích, a to rozčlenění:

- na problematiku bezpečného chodce (6-9 let),
- problematiku cyklisty začátečníka (9-10 let),
- problematiku pokročilého cyklisty (10-12 let),
- problematiku taktiky a mravních norem pohybu v silničním provozu (12-15 let).

„V důsledku Zákona 561/2004 Sb. (tzv. Školský zákon), dalších souvisejících zákonů a systémů vyhlášek se ocitá české školství na prahu základní reformy systému, obsahu i organizace vzdělávání. Nejvýznamnějším rysem inovace vzdělávacího systému je větší volnost škol při plánování a realizaci obsahu vzdělávání. Otevírá se tedy prostor pro nové pojetí místa, objemu a hloubky dopravní výchovy v učebním plánu každé školy závisící více na nadšení nebo moudrosti jednotlivců učitelů té které školy, než na vzdělávacím systému jako celku.“<sup>18</sup>

„S pregnantní přesností a návodnou obrazností vysvětluje K. Tomek v tomtéž dokumentu prostor pro dopravní výchovu z hlediska strukturního pojetí RVP (Rámcového vzdělávacího programu). Základní kameny tvoří:

- Klíčové kompetence.
- Průřezová témata.
- Očekávané výstup vzdělávacích oborů.
- Podmínky vzdělávání<sup>19</sup>

*Možnosti pro dopravní výchovu v systému Rámcových vzdělávacích programů lze nalézt v průřezových tématech:*

---

<sup>18</sup> Stojan, Mojmir et al. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů.....*S. 7.

<sup>19</sup> Tamtéž, s. 7.

- nácvik základních dovedností, řízení jízdního kola,
- moje tělo jako součást dopravních prostředků,
- moje psychika ovlivňuje moji bezpečnost v dopravě
- cvičení sebekontroly, sebeovládání,
- regulace vlastního jednání a prožívání, vůle v dopravních situacích,
- hledání pomoci při potížích v dopravě
- řeč těla, zvuku, slova v dopravních situacích,
- komunikace v různých situacích v dopravě<sup>20</sup>

*Očekávané výstupy vzdělávacích oborů tvoří základní východisko tvorby učebních osnov jednotlivých vyučovacích předmětů v Rámcovém vzdělávacím programu pro 5. a 9. ročníky, orientačně i na úrovni 3. ročníku. Na příklad ve vzdělávacím oboru „Člověk a jeho svět“ lze definovat:*

- žák vyznačí v jednoduchém plánu místo svého bydliště a školy, cestu na určené místo a rozliší možná nebezpečí v blízkém okolí,
- dodržuje zásady bezpečného chování tak, aby neohrožoval zdraví své a zdraví jiných,
- uplatňuje základní pravidla silničního provozu,
- ošetří drobná poranění a zajistí lékařskou pomoc<sup>21</sup>

*Čtvrtým uzlovým bodem Rámcového vzdělávacího programu základního vzdělávání z hlediska dopravní výchovy jsou podmínky vzdělávání. Je zřejmé, že uplatnění dopravní výchovy na konkrétní škole bude do značné míry ovlivňováno konkrétními podmínkami:*

- Má škola své dopravní hřiště?
- Má dvůr, kde může být instalováno dopravní hřiště mobilní?
- Má dostatek pomůcek, literatury pro dopravní výchovu?

---

<sup>20</sup> Tamtéž, s. 8.

<sup>21</sup> Tamtéž, s. 8.

- Je na škole dopravní výchova součástí koncepce školy?
- Umí je učitelé a žáci opravdu používat?
- Spolupracuje škola v dopravní výchově s hasiči, policií, záchranáři, zdravotníky a dalšími odborníky?<sup>22</sup>

Límová<sup>23</sup> uvádí, že dopravní výchova je oborem, který se v základním školství těžko může vybojovat jako samostatný předmět. O to více je zapotřebí, aby ve všech základních školských dokumentech bylo jasně a konkrétně stanoveno, co vlastně musí škola pro dopravní výchovu dětí udělat. Výsledkem musí být samostatný a bezpečný pohyb dítěte, jako chodce a cyklisty v provozu na pozemních komunikacích. Vedle toho se zařazují další formy a metody práce, které mohou k osvojování poznatků za praktických dovedností.

*Cílem dopravní výchovy na 1. stupni základní školy je naučit žáka:*

- uplatňovat obecné zásady účelného a bezpečného chování i jednání účastníka provozu na pozemních komunikacích – chodec a cyklista,
- uvědomovat si vlastní postavení a uplatňovat v praxi základní principy taktiky pohybu v provozu na pozemních komunikacích,
- samostatně používat prostředky hromadné dopravy a dodržovat základní ustanovení pro jejich používání,
- znát obecné příčiny nesprávného chování chodců, zvláště dětí, ale i řidičů a snažit se předcházet jejich důsledkům,
- uvědomovat si zodpovědnost za vlastní chování a jednání v silničním provozu,
- chápat význam dobrého technického stavu vozidla a jeho udržování,
- uvědomovat si odlišné možnosti jízdy a zastavení na mokřem, zledovatělém, nebo zasněženém vozovce,
- projevovat kázeň a ohleduplnost k ostatním účastníkům provozu na pozemních

---

<sup>22</sup> Tamtéž, s. 8.

<sup>23</sup> LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*.....s. 21.

komunikacích,

- při dopravní nehodě umět přivolat pomoc, znát zásady poskytování první pomoci,
- uvědomovat si význam řízení provozu včetně činností dopravní policie a plně je respektovat.<sup>24</sup>

Neformální dopravní výchova předpokládá těsnou a intenzivní spolupráci mezi školou a rodinou. Pro dopravní výchovu je důležitá vzájemná reflexe teorie a praxe se soustavnou zpětnou vazbou. Realizace dopravní výchovy by měla odpovídat nejnovějším metodickým a didaktickotechnologickým metodám. Pomůcky k dopravní výchově musí být zajištěny a zhotovovány na nejpraktičtějších médiích.<sup>25</sup>

Mezi *vizuální* didaktické prostředky patří pracovní sešity, učebnice, informační a metodické zpravodaje. Projekční techniku lze použít při práci s větším počtem žáků.

Mezi *trojrozměrné* pomůcky, které lze při dopravní výchově použít zařazujeme cyklistické helmy, modely dopravních značek a křižovatek, autosedačky.

Moderní a atraktivní oblast multimédií nabízí velké možnosti při práci s dětmi. Multimediální počítač umožňuje obraz, zvuk a interakci. Další velkou možností je internet.

Ve školských osnovách bylo jasně uvedeno, kdy a jak zavádět dopravní výchovu do výuky základních škol (ZŠ). Se zavedením rámcových vzdělávacích programů (RVP) je rozsah výuky dopravní výchovy plně v kompetenci jednotlivých škol. Poslední úprava RVP sice reflektovala potřebu většího zapojení praktické dopravní výchovy do výuky, avšak úprava byla provedena takovým způsobem, že není nutná modifikace školních vzdělávacích programů. Dalo by se říci, že změnou RVP byly školy na nutnost zaměřit se na dopravní výchovu pouze mírně upozorněny.

---

<sup>24</sup> Tamtéž, s. 22.

<sup>25</sup> Tamtéž, s. 22 – 23.

## 2 DĚTSKÁ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ

Dětská dopravní hřiště jsou pro dopravní výchovu velmi důležitá, protože umožňují nácvik základních dopravních situací v reálném prostředí, avšak bez největších rizik reálného provozu na pozemních komunikacích. Pro bezpečný provoz na pozemních komunikacích je důležité vybudovat si správné dopravní návyky, tedy vzorce dopravního chování. Možnost propojení teoretických znalostí s praktickou zkušeností je pak pro děti k nezaplacení. Přílohou č. 2 je přiložena aktuální mapa dopravních hřišť v ČR.

### 2.1 Historie dětských dopravních hřišť

Dopravní hřiště před sedmdesátými léty dvacátého století byla volnočasovou aktivitou. „Do učebních osnov základních škol byla dopravní výchova ustanovena až ve školním roce 1969/1970. Je to období, kdy se v tehdejší Československu začala hromadně stavět dopravní hřiště.“<sup>26</sup> Například „Zlínské dětské dopravní hřiště bylo dostavěno zhruba v polovině 70. let minulého století a pravidelné dopravní výchově se začalo, dle dochovaných záznamů, sloužit ve školním roce 1979/80 a již tehdy byla výuka na něm zaměřena zejména na dopravní výchovu žáků čtvrtých ročníků základních škol. Provoz tehdy zajišťovalo Krajské dopravní středisko Brno.“<sup>27</sup> Internetová encyklopedie města Brna<sup>28</sup> uvádí otevření dopravního hřiště v ulici Pastviny v roce 1984. Svou rozlohou bylo toto hřiště jedno z největších ve střední Evropě. Po své rekonstrukci v roce 2011 slouží dodnes. Dopravní hřiště napříč republikou byla provozována školami a samosprávnými celky, Ústředním automotoklubem (ÚAMK), domovy dětí a mládeže. Postupně přibývali další provozovatelé, jako například Městská policie, autoškoly a různé neziskové organizace. V dnešní době je síť dopravních hřišť v naší republice poměrně

---

<sup>26</sup>STRNADOVÁ, Zuzana. *Dopravní výchova jako celoživotní proces*. In *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online] © *Centrum dopravního výzkumu 2008 – 2016* [cit. 11. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-vychova-jako-celozivotni-proces/>.

<sup>27</sup> Dětské dopravní hřiště Zlín Malenovice [online] © [ddh-zlin.cz](http://ddh-zlin.cz) [cit. 11. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.ddh-zlin.cz/?page=onas>.

<sup>28</sup>Encyklopedie dějin města Brna [online]. Archiv národní knihovny České republiky 2015 [cit. 11. 4. 2016] dostupné z WWW: [http://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil\\_udalosti&load=3844](http://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil_udalosti&load=3844).

hustá a až na výjimky některých horských oblastí, by pro školy neměla být překážkou navštěvování DDH dojezdová vzdálenost na hřiště. Problémem může být nedostatečná kapacita dopravních hřišť v některých hustěji osídlených oblastech.

## **2.2 Výstavba dětského dopravního hřiště v DDM Šternberk**

Dětské dopravní hřiště ve Šternberku provozuje Domov dětí a mládeže Šternberk (DDM Šternberk). DDM Šternberk byl zřízen v roce 1995 a od roku 2001 působí ve svém dnešním sídle. Od začátku roku 2005 má ve správě také dětské dopravní hřiště (DDH) ve Šternberku a ve spolupráci s BESIPem zde zajišťuje výuku žáků ZŠ. V závislosti na počasí je zde každoročně od května otevřeno také pro veřejnost.<sup>29</sup>

## **2.3 Vybavení dětského dopravního hřiště v DDM Šternberk**

DDH ve Šternberku je moderně vybaveným areálem pro aktivní využívání volného času pro rodiny s dětmi a především pro výuku dětí ZŠ ze Šternberka a okolí. Učebna v budově DDM Šternberk není přístupná veřejnosti, slouží pro zimní část výuky ZŠ. Děti zde pracují s nástěnnými obrazy BESIPu, papírovými dopravními značkami, výukovým programem BESIP a pracovními sešity pro děti 1. a 2. tříd, 3. tříd - chodci, 4. tříd - cyklisté a pro děti 5. ročníků. Učitelé / lektoři mají k dispozici výukový plán pro výuku na dopravním hřišti a metodické listy pro výuku dopravní výchovy. Výhodou metodických listů je, že již nejsou rozděleny dle věkového určení, důraz je kladen na rozdělení účastníků provozu na pozemních komunikacích jako chodců a jako cyklistů. Sám lektor pak volí, kolik a jaké informace z metodických listů je důležité předat konkrétní věkové skupině.

Samotné dopravní hřiště používají jak školy k výuce, tak veřejnost pro trávení volného času. DDH je vybaveno členitým terénem, tzn. množstvím vystavěných asfaltových křižovatek opatřených vodorovným dopravním značením, světelně řízenou křižovatkou a množstvím dopravních značek. Návštěvníkům jsou pro bezpečnost a plnění požadavků zákona o silničním provozu zapůjčovány helmy. Ve vybavení vozového parku

---

<sup>29</sup> Dům dětí a mládeže Šternberk, p.o. [online] © 2016 Dům dětí a mládeže Šternberk. cit. [11. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.ddmsternberk.cz/>.

je nabídka pestrá. K dispozici jsou dětem nejen klasická jízdní kola v mnoha velikostech a provedeních (pánská, dámská, dětská), ale také atraktivnější koloběžky a pro děti pravděpodobně nejzajímavější šlapací autíčka – čtyřkolky.

## **2.4 Systematický výcvik na dopravním hřišti v DDM Šternberk**

DDH v DDM Šternberk umožňuje výuku a výcvik dopravní výchovy dětem mateřských a základních škol ze Šternberka a blízkého okolí. Ročně se tu prostřídá zhruba 3500 dětí. Protože v deseti letech věku dítěte může dle zákona o silničním provozu dítě na jízdním kole samo na silnici, největší důraz na výuku a výcvik v dopravní výchově je věnován žákům 4. a 5. ročníků ZŠ. Pobyt dětí v DDM Šternberk se dělí na zimní a letní část. Žáci zmíněných 4. a 5. ročníků absolvují vždy obě části. Pro ostatní žáky je určena letní část a jejich výcvik neprobíhá systematicky dle předem určených kritérií. Děti mají získat správné vzorce dopravního chování a upevnit si již získané dopravní návyky. Jejich pobyt a praktická výuka na DDH se odvíjí od jejich věku a dosavadních zkušeností. Například délka pobytu dětí mateřských škol zpravidla nepřesahuje dvě vyučovací hodiny, přerušované častějšími přestávkami, jejichž náplň je uzpůsobená právě nízkému věku dětí.

### *Dopravní výchova žáků 4. a 5. ročníků*

Dopravní výchova žáků 4. a 5. ročníků je realizována na podkladě tematického plánu výuky dopravní výchovy vydaného BESIPem. Je rozdělena na zimní a letní části výuky, které na sebe vždy navazují a doplňují se. Programy obou částí jsou doplněny o videozáznamy s probíranou tematikou a o besedy s pracovníky Městské policie Šternberk a Hasičského záchranného sboru Šternberk. Absolvování obou částí vede k získání průkazu mladého cyklisty, který nemá právní důsledky, ale pro většinu dětí je dobrou motivací při výuce dopravní výchovy.

### *Zimní část*

Zimní část dopravní výchovy na DDH Šternberk by se dala nazvat částí teoretickou. Délka pobytu žáků je 5 hodin, během nichž se žáci naučí základním dopravním značkám a jejich významu, důležitým pravidlům provozu na pozemních komunikacích a dalším předpisům pro jízdu na jízdním kole – například o povinném vybavení jízdního kola nebo nutnosti

poskytnout první pomoc při nehodě. Návštěva DDH v této části je zakončena teoretickým testem ověřujícím získané znalosti.

Základní cíle pro teoretickou část dopravní výchovy jsou:

- pochopit základní pravidla bezpečného chování v dopravě
- znát základní dopravní značky a naučit se správnému chování z nich vyplývajících,
- znát základní pravidla pro jízdu na jízdním kole, pro vedení jízdního kola, rozlišování pohybu v dopravě jako chodce a cyklisty,
- umět aplikovat pravidla pro průjezd křižovatkami všech typů, tzn. teoreticky vyřešit úlohy s otázkami na průjezd křižovatek řízených policistou, světelnými signály, s upravenou předností svislými dopravními značkami upravujícími přednost a s neupravenou předností svislými dopravními značkami upravujícími přednost,
- znát povinnou výbavu jízdního kola a povinnou výbavu cyklisty,
- teoreticky vědět, jak provést manévry rozjíždění, objíždění, předjíždění, vjíždění na komunikaci a znát místa, kam cyklista na jízdním kole nesmí vjet.

#### *Letní část*

V letní části kurzu o průkaz mladého cyklisty žáci prakticky využijí znalosti získané v části zimní. Lekce je opět 5 hodinová a plně praktická. Dochází zde k získávání vhodných dopravních návyků a k nácviku reálných dopravních situací. Také se děti učí defenzivnímu chování a vzájemné toleranci k ostatním účastníkům provozu. Neméně důležitou částí letní dopravní výchovy na hřišti je zdokonalování technického ovládnutí vozidel – jízdních kol, koloběžek. Bohužel není vzácností, že desetileté dítě vůbec neumí jezdit na kole a není ani výjimečností, že děti, které jezdit umí, nejsou schopny jízdní kolo ovládat v potřebném rozsahu, týká se to především dávání znamení o změně směru jízdy a ohlížení se před objížděním překážek. Děti, které nemají zvládnuté technické ovládnutí vozidla, pak mívají problém věnovat se při jízdě v potřebném rozsahu pravidlům silničního provozu.

Základní cíle pro praktickou část dopravní výchovy jsou:

- navyknout si mít při jízdě vždy řádně upevněnou přilbu,
- v plném rozsahu technicky ovládat jízdní kolo,
- při jízdě se plně věnovat provozu na hřišti (tzn. na pozemních komunikacích),



- umět se pohybovat po správné straně silnice,
- dodržovat bezpečnou vzdálenost od vozidel před sebou,
- umět reagovat na dopravní značky a světelné signály,
- aplikovat teoretické znalosti pro průjezdy křižovatkami,
- aplikovat teoretické znalosti pro ostatní úkony při jízdě – předjíždění, objíždění,
- naučit se chovat ohleduplně k ostatním uživatelům hřiště (tzn. ostatním účastníkům provozu v reálném provozu),
- brát dodržování pravidel silničního provozu jako samozřejmost.

Pokud je výcvik na dopravním hřišti v rámci školního vyučování doplněn o vhodné působení rodiny, je dobrý předpoklad, že se dítě bude v provozu pohybovat bezpečně. Vybudování vhodných dopravních návyků je nejlepším základem pro budoucího bezpečného řidiče. Jízda po dopravním hřišti umožňuje získávání těchto návyků s vyloučením největších rizik reálného provozu na pozemních komunikacích.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Informace pro kapitolu o systematickém výcviku na dopravním hřišti v DDM Šternberk získal autor při osobní návštěvě DDH Šternberk. Doplnkově byly využity informace z Tematického plánu dopravní výchovy a oficiálních internetových stránek DDM Šternberk

VEGRICHT, Václav. *Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základní školy*. Vyd. 2. Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, 2006.

Dům dětí a mládeže Šternberk, p.o. [online] © 2016 Dům dětí a mládeže Šternberk. cit. [11. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.ddmsternberk.cz/>.

### 3 DOPRAVNÍ NEHODOVOST DĚTÍ

Děti patří mezi nejohroženější skupinu při dopravních nehodách. Mají málo zkušeností, jsou neznalé zákonů, ale hlavně proto že jejich fyzický a psychický stav jim neumožňuje předvídat, vyhodnocovat možná rizika a kolizní situace, jako dospělé osoby. V provozu se vyskytují jako tzv. zranitelní účastníci provozu na pozemních komunikacích – chodci a cyklisté a jako přepravované osoby. Děti při dopravních nehodách vystupují jako poškození, ale také jako vinící dopravních nehod.

#### 3.1 Dopravní nehoda

Dopravní nehodu a nutné chování při dopravní nehodě definuje ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů:

*„§ 47 Dopravní nehoda*

(1) Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

(2) Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen

a) neprodleně zastavit vozidlo,

b) zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,

c) učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a

d) spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

(3) Účastníci dopravní nehody jsou povinni

a) učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat

jiná vozidla,

*b)* oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,

*c)* označit místo dopravní nehody,

*d)* umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,

*e)* neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,

*f)* prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,

*g)* v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíše a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

(4) Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni

*a)* neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,

*b)* zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,

*c)* setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.

(5) Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě

*a)* dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,

*b)* dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích, nebo

*c)* účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí

zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.“<sup>31</sup>

Děti bez doprovodu dospělých osob nebo v případě, že dospělá osoba utrpěla při nehodě poranění, pro které není schopna učinit vhodná opatření, by měli umět poskytnout první pomoc v závislosti na svém věku, minimálně zavolat lékařskou pomoc a policii.

Stojan Mojmir<sup>32</sup> uvádí, že dopravní nehoda je závažný nežádoucí průvodní jev dopravy, způsobuje zdravotní, ekonomické, sociální a etické škody v části případů nenahraditelné. Jejich původ většinou pochází z náhodné kombinace rizikových faktorů a to především špatné rozhodnutí anebo chybou lidského faktoru, které nastaly v danou chvíli, na daném místě, nebo technickou závadou na komunikaci, selháním dopravního prostředku, světelné signalizace v dopravě, souhrou nepříznivých klimatických podmínek, se zhoršením jízdních vlastností vozidla.

Dopravní nehody jsou v řadě evropských zemí v příčinách úmrtnosti dětí na prvním místě. V posledních dvaceti letech na silnicích zemřelo odhadem sto tisíc dětí, to znamená skoro sto týdně. Tato čísla jsou nepřijatelná, z bezpečnosti silniční dopravy zvláště pro děti by jako problém měla být jednoznačnou společenskou prioritou.

Díky opatřením v dopravní výchově v posledních letech bylo dosaženo ve většině zemí určitého zlepšení, ale stále podle dnešních odhadů umírá při dopravní nehodě před svým patnáctým rokem jedno dítě ze dvou tisíc sto. Větší počet dětí trpí vážnými zraněními a tak si nesou následky až do konce svého života. Kdyby byla přijata dnes již známá nám účinná opatření pro zlepšení bezpečnosti dětí na silnicích, bylo by možné takovým to případům se vyhnout. Za posledních dvacet let byl učiněn velký pokrok, ať už jde o bezpečnostní osvětu, například dětské bezpečnostní sedačky v automobilech či cyklistické přilby anebo technická opatření jako například přechody pro pěší. Výchova, výcvik a publicita mohou hodně pomoci dětem stát se bezpečnými, a tak se mohou stát samostatnými uživateli silnice a řidičům<sup>33</sup> a ostatním dospělým mohou pomoci učinit ze silnice bezpečnější místo pro děti.

---

<sup>31</sup> Z. č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, § 47.

<sup>32</sup> STOJAN, Mojmir. a kol. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*, 1.vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykova univerzita, 2007.

<sup>33</sup> VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchovy v rodině*. 1. vyd. Praha: Fortuna 2001.

## 3.2 Role dítěte ve vztahu k dopravním nehodám

Votruba Josef (2001) uvádí, že dítě má ve vztahu k dopravním nehodám roli chodce, cyklisty, spolujezdce.

### *a) role chodce*

Děti předškolního věku se na komunikaci téměř nepohybují bez doprovodu dospělé nebo odpovědné osoby. Jedná se o rodiče, starší sourozence, kamarády a jiné osoby, kteří dohlíží a vyhodnocují nebezpečí, nebo správně vyhodnotí kolizní situace. Řidič přijíždějící k situaci, kdy se dítě při chůzi drží za ruku zodpovědné osoby, jí musí věnovat zvýšenou opatrnost a bdělost, dítě se může vytrhnout a vběhnout do jízdny dráhy právě jedoucího vozidla. Největšímu a častému nebezpečí jsou děti vystaveny při cestě do školy a zpět domů, nebo při trávení volného času.

Je to dáno několika faktory:

- schopnost plného rozlišení barev získává dítě kolem pátého až šestého roku věku,
- schopnost rozlišovat a chápat přesné geometrické tvary svislých dopravních značek získává dítě až kolem čtvrtého roku věku,
- dětské oči se nachází v rozdílné výšce než oči dospělé osoby, což jim umožňuje vidět mnohem méně a současně díky tomu děti nejsou viděny jiným řidičem například mezi zaparkovanými auty.

### *b) role cyklisty*

Při prvních metrech ujetých na jízdny kole dítětem, dochází k velkému počtu pádů a kolizím, jež jsou zapříčiněny malou praxí a nesprávným způsobem jízdy na jízdny kole. K těmto situacím dochází v neznámém terénu, zatačce, příkrém klesání, nebo stoupání. Když se jedná o dopravní nehodu, při které dojde k lehkému zranění, tyto případy nebývají šetřeny policií a nejsou evidovány. Jsou, ale případy dopravních nehod, kdy dojde ke střetu mezi motorovým vozidlem a jízdny kolem, mezi dvěma jízdnymi koly, kdy dojde k závažnému zranění, které vyžaduje lékařské ošetření, zranění neslučitelná se životem. Takové dopravní nehody musí šetřit policie a řádně je evidovat.

Nedostatky mladých cyklistů:

- nedodržují pravidla silničního provozu, zkracují si trasy různým způsobem,

- sebemenším nerovnostem typu výmolu, hrbolu, nebo vyjetým kolejím se neočekávaně vyhýbají,
- techniku jízdy na jízdním kole neovládají natolik, aby při jízdě drželi rovnou stopu.

### c) role spolujezdce

Děti v roli spolujezdce jsou vystaveny hrozícímu nebezpečí spočívající v možné chybě řidiče. V případě, kdy jeden z řidičů, účastníků nehody porušuje zákon o silničním provozu, dochází k dopravním nehodám s vážnými následky pro osádku vozidla, za kterou zodpovídá řidič. Rovněž dochází k nehodám, kdy se řidič namísto provozu věnuje například plačícímu dítěti, otáčí se na něj atd. Řidič je povinen používat bezpečnostní pásy pro sebe a dle zákona je povinen také zajistit bezpečnost přepravovaných osob, tzn., musí si být jist, že jsou připoutáni také spolujezdci. U dětí, které nedosáhly váhy 36 kg a výšky 150 cm, musí řidič zabezpečit přepravu pouze za použití zádržných systémů určených pro děti.<sup>34</sup>

Dalším rizikem při přepravě dětí je neuposlechnutí dospělé osoby, kdy dítě ač je o správném chování poučeno, udělá nepředvídanou věc – například vystoupí bez předchozího svolení do cesty, při jízdě se nepozorovaně odpoutá. Těmto nežádoucím úkonům dětí by měli dospělí předcházet za pomoci využití moderní techniky – dětských pojistek a podobně.

## 3.3 Příčiny a následky dopravních nehod dětí

Příčiny dopravních nehod většinou souvisejí s porušením pravidel silničního provozu ze strany některého účastníka dopravní nehody. Příčinou dopravní nehody může být i špatný psychický stav účastníka silničního provozu, samotné dopravní prostředí, nebo technická závada na motorovém či nemotorovém dopravním prostředku.

Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia vydalo v květnu roku 2015 statistickou ročenku dopravních nehod za rok 2014.<sup>35</sup> Vyhodnocení roku 2015 k dnešnímu

<sup>34</sup> Z. č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

<sup>35</sup> Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2015. [online] [cit. 12. 4. 2016] Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

dni není k dispozici, a proto tato diplomová práce bude uvádět data získaná z ročenky 2014.

„Policie České republiky v roce 2014 šetřila 85 859 nehod, při kterých bylo 629 osob usmrceno, těžce zraněno bylo 2 762 osob a 23 655 osob bylo lehce zraněno.“<sup>36</sup>

Ve srovnání s rokem 2013 zemřelo o 22 chodců méně, celkový počet usmrcení při dopravní nehodě klesl o 26 osob a úmrtí při druhu nehody srážka s chodcem klesla o 132 osob. V kategorii dětí byl však evidován nárůst usmrcení po nehodě, a to o 6 dětí.

Počet všech nehod se meziročně zvýšil o 1,73 %. Počet usmrcených se také zvýšil, o 7,89 %, o 4,77 % se zvýšil také počet lehce raněných účastníků nehod, počet těžkých zranění meziročně naopak klesl o 0,72 %.

Ve 29 654 nehodách *spolujezdců* byl podíl dětí do 15 let 17,3 %.

V šetření 3871 případů nehod *chodců*, se jednalo z 22,4 % o děti do 15 let.

Nejvíce viníků nehod lze nalézt mezi řidiči motorových vozidel – 92,5 %, řidiči nemotorových vozidel zavinili nehodu v 4,8 % případů a chodci v 2,1 % případů. Děti v roce 2014 jako viníci nehody evidovány nebyly.

Bohužel o 754 nehody narostl od roku 2013 počet nehod, od kterých řidič ujel. V kategorii nehod končících srážkou s chodcem byl evidován nárůst nehod o 55 osob, avšak pokles usmrcených při těchto nehodách o 26 osob. Je nutné však připomenout, že dnes již není povinností hlásit každou dopravní nehodu a jedná se tedy pouze o statistiku nehod šetřených policií.

*První čtyři nejčastější příčiny nehod motorových vozidel jsou:*

- nevěnování se řízení,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti,
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky,
- nesprávné otáčení nebo couvání.

*Čtyři nejčastější příčiny nehod zaviněných nemotorovým vozidlem jsou:*

- nepřiměřená rychlost,

---

<sup>36</sup> Tamtéž, s. 5.

- nesprávné předjíždění,
- nedání přednosti,
- nesprávný způsob jízdy.

V roce 2014 bylo usmrceno při nehodách 23 dětí do osmnácti let. Z toho 6 bylo mladších šesti let, 3 byly ve věku šest až devět let, 4 ve věku deset až čtrnáct let a 10 dětí ve věku patnáct až sedmnáct let.



V příloze č. 3 této diplomové práce je vloženo několik tabulek a grafů převzatých z ročenky nehodovosti za rok 2014.<sup>37</sup>

<sup>37</sup>Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2015. [online] [cit. 12. 4. 2016] Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.



## 4 ORGANIZACE BESIP

„BESIP je

- hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v ČR
- expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele
- samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR.“<sup>38</sup>

BESIP je samostatné oddělení Ministerstva dopravy, které má jako prioritu své práce bezpečnost na pozemních komunikacích a dopravní výchovu všech věkových kategorií. Za pomoci krajských koordinátorů jsou realizovány záměry BESIPu v jednotlivých regionech (většinou odpovídají krajům). Krajské koordinátory spolupracují se všemi objekty, které mohou ovlivnit bezpečnost svěřeného regionu, tzn. také při výuce dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích a podílejí se na přípravě všech kol mezinárodní soutěže Dopravní soutěž mladých cyklistů.

### 4.1 Národní strategie BESIP 2011-2020

„Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020“ je samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.“<sup>39</sup> Strategie je veřejnosti k dispozici ke stažení na oficiálních internetových stránkách BESIPu. Podmínkou úspěšnosti strategie je zapojení všech dotčených subjektů v kraji a jejich správná koordinace.

#### 4.1.1 Prioritní problémy pro období 2011-2020

Mezi prioritní oblasti této strategie patří mimo jiné také dopravní výchova dětí jakožto budoucích řidičů, zaměření na chodce jako nejvíce zastoupenou složku

---

<sup>38</sup> BESIP [online] © BESIP 2012 [cit. 14. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme>.

<sup>39</sup> BESIP [online] © BESIP 2012 [cit. 14. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>.

zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích, podpora rozvoje cyklistiky včetně snižování rizik spojených s cyklistikou a speciální zaměření na mladé a nové řidiče, u nichž je vysoké riziko účasti na dopravní nehodě. Ostatní prioritní oblasti jsou motocyklisté, alkohol a jiné návykové látky, stárnoucí populace, agresivní způsob jízdy a nepřiměřená rychlost jízdy. Součástí strategie je tzv. Akční plán, který zahrnuje nápravu a vytváření bezpečného dopravního prostředí za pomoci orientace na bezpečné pozemní komunikace, bezpečné dopravní prostředky a bezpečné chování.<sup>40</sup>

## **4.2 Pracovní sešity dopravní výchovy**

Pracovní sešity, o kterých pojednává tato kapitola, se běžně užívají k dopravní výchově na dětských dopravních hřištích po celé republice. Krajsí koordinátoři BESIP zajišťují dostatek učebních pomůcek pro výuku na DDH. Pracovní sešity jsou k dispozici za poplatek na objednání také všem subjektům, které o ně projeví zájem (zejména základní školy, které dopravní hřiště nenavštěvují).

První čtyři zmiňované pracovní sešity na sebe navazují, pokud bude škola využívat všech těchto pracovních sešitů o 1. do 5. třídy, měly by mít děti dostatek znalostí o bezpečném chování v dopravě. Pokud však bude použit pouze některý ze sešitů (např. jen při návštěvě DDH), dítě získá znalosti pouze z určité oblasti – například pouze chodec nebo pouze cyklista. Z tohoto důvodu se postupně od sešitů určených určité věkové skupině upouští a byla vydána Příručka dopravní výchovy pro pedagogy ZŠ. Nově je dětem na dopravních hřištích k dispozici také pracovní sešit s názvem Ferda v autošколе.

### **4.2.1 Dopravní výchova pro 1. a 2. Ročník ZŠ**

Pracovní sešit je určen nejmenším školákům a je proto převážně obrázkový. Klade si za cíl zábavnou formou, pomocí her, říkanek a úkolů, učit děti jak se bezpečně pohybovat v silničním provozu. Témata sešitu jsou převážně o chůzi na chodníku, chůzi po silnici, o vysvětlování, která místa jsou vhodná pro hru a která ne, o vhodném oblečení

---

<sup>40</sup> Ministerstvo dopravy. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020. [online] © BESIP 2012 [cit. 14. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>.

za snížené viditelnosti, přecházení po přechodu a také o základech vědomostí pro cyklisty a přepravovanou osobu automobilem. Protože mnoho dětí ve 2. ročníku začíná chodit do školy nebo ze školy samo bez doprovodu, věnuje se pracovní sešit také nejdůležitějším pravidlům a zásadám při cestě do/ze školy. Obsahově jsou témata uzpůsobená věku čtenářů.<sup>41</sup>

#### **4.2.2 Dopravní výchova chodec pro 3. ročník ZŠ**

Oproti předchozímu pracovnímu sešitu je tento zaměřen více na chodce, avšak téma je probírané také více do hloubky. Sešit už není tolik „hravý“, je zde více textu, otázek a úkolů, předpokládá se základní gramotnost v oblasti čtení a psaní i v oblasti dopravní výchovy. Hlavní témata jsou opět viditelnost chodce, přecházení silnice a přecházení na složitějších místech v silničním provozu. Upozorňuje děti na nebezpečí zaparkovaných aut, či vystupování z automobilu bez souhlasu rodičů. Poslední kapitoly jsou zaměřeny na chování na zastávkách a v hromadných dopravních prostředcích a na specifika chodce jako bruslaře.<sup>42</sup> Příručka v podstatě úplně postrádá jakékoli byť základní informace pro budoucího cyklistu.

#### **4.2.3 Dopravní výchova cyklista pro 4. ročník ZŠ**

Pracovní sešit pro žáky 4. ročníků je zaměřen pouze na cyklisty, základní dopravní značky a chování na řízených či okružních křižovatkách. Přes informace o historii jízdního kola, výbavě jízdního kola i cyklisty a základech bezpečného chování při jízdě, se čtenář dostane až k řešení konkrétních dopravních situací při jízdě. Grafická úprava a styl zadávání úkolů je podobný jako u sešitu pro třetí ročníky.<sup>43</sup>

#### **4.2.4 Dopravní výchova pro 5. ročník ZŠ**

Žáci 5. ročníků by měli mít dobře zvládnuté základy dopravní výchovy jako chodci, cyklisté i spolucestující, proto je také pracovní sešit jim určený zaměřen na všechna témata probíraná postupně v předchozích pracovních sešitech. Úprava sešitu je opět podobná jako

---

<sup>41</sup> FRAJEROVÁ, Lenka. *Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník ZŠ*. 3. vyd. Praha: BESIP, 2007. 36 s.

<sup>42</sup> FRAJEROVÁ, Lenka. *Dopravní výchova – chodec: pro 3. ročník ZŠ*. 1. vyd. Praha: BESIP, 2009. 36 s.

<sup>43</sup> FRAJEROVÁ, Lenka. *Dopravní výchova – cyklista: pro 4. ročník ZŠ*. 1. vyd. Praha: BESIP, 2010. 36 s.

u předchozích, avšak děti se častěji než s předáváním informací setkají s testováním znalostí pomocí úkolů. Sešit obsahuje mnoho námětů na scénky pro nácvik správného chování v dopravních situacích.<sup>44</sup>

#### **4.2.5 Příručka dopravní výchovy pro pedagogy základních škol**

Příručka není určena dětem, ale pedagogům, kteří by podle ní měli vést výuku dopravní výchovy. Oproti předchozím pracovním sešitům je výhodné rozdělení témat dle chodců a cyklistů bez vázání na určitý věk, celkem 27 karet s různými tématy. Učitel má na kartě srozumitelně vypsany obsah lekce, motivaci pro žáky a fakta k danému tématu, popřípadě výčet možných nebezpečných situací. Sám si pak uzpůsobí obsah výuky v závislosti na věku dětí, o které se jedná. V případě, že má škola k dispozici interaktivní tabuli, může využít i obrázků přímo z metodických karet.<sup>45</sup>

#### **4.2.6 Ferda v autoškole**

Nejnovějším materiálem pro dopravní výchovu na dopravních hřištích je pracovní sešit *Ferda v autoškole* aneb *Jak opičák k řidičskému průkazu přišel*.<sup>46</sup> Je určen dětem ve věku 6 až 9 let, což odpovídá 1. a 2. třídě ZŠ. Sešit je pojatý jako příběh opice ze zoo, která se v autoškole učí řídit auto. Během výcviku postupně prochází různé situace, které mají děti učit, jak se v nich zachovat. Graficky je sešit zpracovaný vzhledem k věkové skupině velmi příjemně, avšak pro děti prvních ročníků je zde příliš mnoho textu. Mírně zavádějící může být, že se opičák učí jezdit autem, což děti ještě dlouhou řadu let nečeká.

### **4.3 Dopravní soutěž mladých cyklistů**

Dopravní soutěž mladých cyklistů je mezinárodní soutěží s až šesti úrovněmi, určená pro žáky ve věku 10 až 16 let. Vzhledem k věkovému rozpětí se soutěží ve dvou kategoriích – 1. kategorie žáci ve věku 10 – 12 let, 2. kategorie žáci ve věku 13 – 16 let.

---

<sup>44</sup> FRAJEROVÁ, Lenka. *Dopravní výchova: pro 5. ročník ZŠ*. 1. vyd. Praha: BESIP, 2011. 36 s.

<sup>45</sup> FRAJEROVÁ, Lenka. *Příručka dopravní výchovy pro pedagogy základních škol*. Praha: BESIP, 2012.

<sup>46</sup> NOVÁKOVÁ, Iva. *Ferda v autoškole aneb Jak opičák k řidičskému průkazu přišel*. Vyrobeno ve spolupráci s Ministerstvem dopravy BESIP, 2015. 40 s.

Vítězové z každého kola postupují do úrovně vyššího kola. Největší přínos soutěže pro dopravní výchovu je zejména příprava na samotnou soutěž.

„Cílem soutěže je:

- podněcovat a zvyšovat zájem žáků o dopravní výchovu (a motorismus),
- ověřovat znalosti žáků – cyklistů, jejich dovednosti v uplatňování pravidel provozu na pozemních komunikacích, v technice jízdy a v první pomoci,
- přispívat ke zvýšení efektu výchovně-vzdělávací práce při dopravní výchově ve školách, ke správnému bezpečnému chování žáků v provozu na pozemních komunikacích a ke snižování dopravní nehodovosti dětí.“<sup>47</sup>

Soutěžní disciplíny se mohou v jednotlivých kolech mírně měnit. Pro všechna kola je soutěžní disciplínou teoretický test z pravidel provozu na pozemních komunikacích a jízda zručnosti. Od okresního, popřípadě oblastního kola se přidávají disciplíny zásady poskytování první pomoci a praktická část – jízda po DDH dle pravidel silničního provozu. Pro kola krajská a vyšší je ještě disciplína práce s mapou. Soutěžní tým je vždy čtyřčlenný a skládá se ze dvou chlapců a dvou dívek dané věkové kategorie.<sup>48</sup> Vzhledem k úrovněmu členění je nutné, aby se organizátoři soutěží striktně drželi platných propozic a pokynů k organizaci.

#### **4.3.1 Základní kolo**

Základní kolo se koná ve školách, které se chtějí soutěže účastnit a jeho garantem je ředitelství dané školy. Sestává minimálně z disciplín teoretický test a jízda zručnosti. Propozice k organizaci soutěže výrazně doporučují, aby samotné soutěži předcházela příprava například formou volnočasových zájmových kroužků. Dle výsledků základního kola odesílá škola do okresního kola zpravidla 2 reprezentační družstva – pro každou kategorii jedno.

---

<sup>47</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní soutěž mladých cyklistů*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2010. S. 4.

<sup>48</sup> Tamtéž.

### **4.3.2 Okresní kolo**

Je-li to vhodné, může být organizováno jakési předkolo okresního kola a to kolo oblastní. Pravidla obou kol jsou stejná. Oblastí se rozumí správní obvod obce s rozšířenou působností, která ve spolupráci s krajským koordinátorem BESIP zabezpečuje soutěž. Okresem se rozumí obvod okresu, zabezpečení soutěže pak připadá na zvoleném hlavním organizátorovi. Disciplíny kol jsou teoretický test, jízda zručnosti, základy poskytování první pomoci a praktická jízda podle pravidel na dopravním hřišti. Vítězné týmy jednotlivých okresů postupují do krajského kola soutěže.

### **4.3.3 Krajské kolo**

Krajský úřad ve spolupráci s krajským koordinátorem BESIP zabezpečí konání krajského kola soutěže. K soutěžním disciplínám, které se realizovaly v okresních kolech, se v krajském kole přidává disciplína práce s mapou, kde je cílem najít nejbezpečnější cestu z jednoho bodu do druhého. Disciplínu praktická jízda po dopravním hřišti lze v krajském kole doplnit o jízdu městem, kdy soutěžící předvádí své znalosti a dovednosti nejen na dopravním hřišti, ale i v reálném provozu. Vítězná družstva krajů opět postupují do celostátního finále.

### **4.3.4 Celostátní finále**

Zabezpečení finálového kola připadá na Ministerstvo dopravy – BESIP, ve spolupráci s krajským koordinátorem a krajským úřadem kraje, ve kterém se soutěž koná. Finálová soutěž obsahuje stejné disciplíny jako krajské kolo soutěže. Vítězná družstva mladších žáků postupují do mezinárodní soutěže.

### **4.3.5 Mezinárodní soutěž**

Garantem soutěže je mezinárodní automobilová federace (Fédération Internationale de l'Automobile). Soutěží se pouze v jedné kategorii a to žáci ve věku 10 – 12 let. Mezinárodní soutěž má pouze dvě disciplíny a to praktickou jízdu zručnosti a teoretické řešení úkolů.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> Informace o jednotlivých kolech soutěže byly získány na základě osobních návštěv a rozhovorů na DDH Šternberk a z propozic a pokynů k organizaci soutěže

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní soutěž mladých cyklistů*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2010.

## **5 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY OLOMOUCKÉHO KRAJE**

Policie ČR plní nejen funkce represivní, ale také preventivní. V oblasti dopravní výchovy spadají kompetence na oddělení tisku a prevence PČR. Co se týče bezpečného chování v dopravě (neporušování silničních předpisů) mají preventivní význam i běžný pohyb policistů v dopravě, kontroly motoristů, cyklistů na cyklostezkách i pochůzky policistů. Je důležité, aby se děti učily respektu k zákonům a autoritám, které dohlíží na jeho dodržování již od útlého dětství. V dospělosti potom nebudou mít problém s dodržováním předpisů a s ohleduplným a bezpečným chováním v provozu na pozemních komunikacích.

### **5.1 Oddělení tisku a prevence PČR**

Protože prevence je vždy efektivnější než řešení následných problémů, má Policie ČR vyhrazeno oddělení, které se věnuje pouze preventivním činnostem. Oddělení tisku a prevence PČR působí v několika oblastech prevence. Patří sem:

- děti a mládež,
- senioři,
- bezpečí v dopravě,
- domácí násilí,
- majetková kriminalita,
- informační kriminalita.<sup>50</sup>

Preventivní činností policie se rozumí jak konání nebo spolupráce při preventivních akcích většího rozsahu, účast na dopravně-vzdělávacích nebo dopravně-výchovných akcích, konání přednášek pro děti či seniory, tak poskytování základních preventivních informací široké veřejnosti – za pomoci letáčků a brožur, ale především internetu. Při realizaci preventivní činnosti spolupracuje policie s množstvím dalších subjektů, z nichž jde například o preventivní oddělení městských policií, krajské koordinátory BESIP,

---

<sup>50</sup>Policie České republiky. [online] © Policie České republiky 2015 [cit. 15. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/>.

vojenskou policií, zdravotní pojišťovny nebo ředitelství škol při realizaci preventivních přednášek pro studenty. Nejviditelnější preventivní činností policie, jsou pro občany, nárazové preventivní akce s různou tematikou.

## 5.2 Preventivní činnost

V dalších podkapitolách je uvedeno několik konkrétních preventivních projektů Policie ČR. Některé jsou dlouhodobé, jiné jednorázového charakteru, většina z nich je však po určité době opakována, zpravidla alespoň jednou ročně.

### 5.2.1 Ajaxův zápisník

Projekt určený dětem navštěvujícím druhou třídu ZŠ. Policejní pes Ajax provádí děti deseti tématy, každé na jeden měsíc školní docházky. Žáci dostávají zápisník, se kterým po celý rok pracují. Projekt vyžaduje spolupráci policie a učitelů dotčených ročníků. Velkým pozitivem projektu je dlouhodobý záměr a opakování témat při ověřování pochopení problematiky.

*Témata Ajaxova zápisníku jsou:*

- seznámení s policií,
- dopravní tematika zaměřená na chodce,
- vlastní bezpečnost,
- co se smí a nesmí,
- děti a trestné činy,
- šikana,
- dopravní tematika zaměřená na cyklistu,
- závislosti – alkohol, drogy, hazardní hry,
- bezpečné prázdniny.<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup>Ajaxův zápisník. [online] © Policie České republiky 2015 [cit. 15. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/ajaxuv-zapisnik-328720.aspx>



### **5.2.2 Zebra se za Tebe nerozhlédne**

Akce zaměřená na především na chodce a bezpečné přecházení se opakuje dvakrát ročně a trvá vždy jeden týden. Policie vybírá termíny na začátku školního roku a v jeho druhé polovině. Preventivní projekt je realizován každoročně již od roku 2007.<sup>52</sup>

### **5.2.3 Vidět a být viděn**

Preventivní kampaň Vidět a být viděn byla společnou akcí několika subjektů, především oddělením Ministerstva dopravy BESIP a Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra a Policií ČR. Kampaň probíhala přímo v ulicích mnoha měst, kdy účastníci provozu – chodci a cyklisté dostávali reflexní pásky, nálepky, přívěsky atp. a případně poučení o vhodnosti (od února 2016 také v určitých případech povinnosti) nosit při chůzi či jízdě reflexní prvky. Aktuálně jsou realizované podobné akce na stejné téma BESIPem – Buďte vidět – přežijete! nebo nejnovější „Vidíme se“, kde jsou policisté opět zapojeni a kde je atraktivnost zajištěna především pomocí reklamních spotů na televizní obrazovce.<sup>53</sup>

### **5.2.4 Mikuláš nebo čert**

Preventivní akce Mikuláš nebo čert proběhla v Olomouci v zimě 2015. Policejní kontroly byly obohaceny o výstupy převlečených dětí ze ZŠ Rooseveltova Olomouc. Pokud policejní kontrola proběhla bez zjištění přestupku, dostal řidič od dětí čokoládového mikuláše, v případě, že se řidič dopustil přestupku proti pravidlům silničního provozu, dostal čokoládového čerta a dětem musel slíbit, že se přestupek již nebude opakovat.<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup> Zebra se za Tebe nerozhlédne! [online] © Policie České republiky 2015 [cit. 15. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>

<sup>53</sup> Kampaň Vidět a být viděn. [online] © Policie České republiky 2015 [cit. 15. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/krajske-reditelstvi-policie-khk-zpravodajstvi-kampan-videt-a-byt-viden.aspx>; <http://www.policie.cz/clanek/videt-a-byt-viden-809852.aspx>.

<sup>54</sup> Mikuláš nebo čert. [online] © Policie České republiky 2015 [cit. 15. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/prevence-v-olomouckem-kraji-mikulas-nebo-cert.aspx>.

### 5.2.5 Bezpečná cesta do školy

Nadace bezpečná Olomouc uvedla v roce 2015 již 9. ročník akce Bezpečná cesta do školy, která je prezentací složek integrovaného záchranného systému (IZS) a volnočasových aktivit. Stejný název nese i samostatná kampaň policie zaměřená na děti prvních tříd, v Olomouci se však v posledních letech nerealizovala.<sup>55</sup> Bezpečná cesta do školy je také název projektu Jitky Heinrichové, tento je dlouhodobý a vyžaduje spolupráci několika subjektů včetně policie. Nerealizuje se v závislosti na území, mohou se do něj přihlásit děti z celé ČR.

---

<sup>55</sup> Bezpečná cesta do školy. [online] © Policie České republiky 2015 [cit. 15. 4. 2016] dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/bezpecna-cesta-do-skoly-905662.aspx>.

# EMPIRICKÁ ČÁST

## **6 METODOLOGIE VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ**

Teoretická část práce byla zaměřena na uvedení do problematiky dopravní výchovy a seznámení s organizacemi, které se jí zabývají. Bylo využito četné dostupné literatury i informací poskytovaných oficiálními internetovými stránkami dotčených organizací. Na základě nabytých vědomostí vznikla empirická část této diplomové práce, která se zabývá zpracováním dotazníkového šetření.

### **6.1 Stanovení výzkumných cílů**

Hlavním cílem této diplomové práce je zjistit, jaké jsou zkušenosti žáků prvního stupně základních škol s dopravní výchovou, zda a jak jsou schopni tyto zkušenosti využívat v reálném životě.

Dílčí cíle jsou:

- Zjistit úroveň výuky dopravní výchovy
- Zjistit účelnost dopravních hřišť a jejich využití z hlediska dopravní výchovy
- Zhodnotit preventivní činnost Policie ČR a BESIPu
- Zjistit preference dětí v dopravní výchově

Dílčí cíle jsou vázány na výzkumné otázky a na výzkum předpokladů.

### **6.2 Výzkumné otázky**

Výzkumné otázky byly zvoleny takto:

- Mají žáci základních škol dostatečné zkušenosti s dopravní výchovou, aby je dokázaly využít v praxi?
- Uvědomují si děti dopravní výchovu a preventivní činnost organizací jako je BESIP a Policie ČR?
- Využívají děti potenciál dopravního hřiště a jsou spokojeny s vybavením a výukou?

Zodpovězení výzkumných otázek má vést k dosažení hlavních i dílčích cílů této diplomové práce.

### 6.3 Formulace předpokladů

Na základě nastudované literatury, rozhovorů s odborníky, pozorování dění na dopravním hřišti ve Šternberku byly formulovány předpokládané závěry výzkumu. Autor předpokládá, že úroveň dopravní výchovy je zde vysoká, školy se zabývají dopravní výchovou v rámci vzdělávacích programů svých škol a při návštěvě dopravního hřiště mají děti možnost propojit teoretické znalosti s praktickými. O výuku se zde starají zkušení lektori, kteří spolupracují s dalšími odborníky, řídí se doporučeními krajského koordinátora BESIPu. Stejný předpoklad je i co se týče otázky spokojenosti dětí a využitelnosti dopravního hřiště. Návštěva dopravního hřiště v rámci školní docházky je pro mnohé děti velkým zážitkem, někteří jej navštěvují i ve svém volném čase a upevňují si tak získané návyky chování v dopravě. Otázkou zůstává, v jakém věku jsou děti schopny plně propojit teoretické znalosti s praxí. Autor předpokládá, že děti na prvním stupni základní školy jsou tohoto schopny jen zčásti. Že si dítě osvojí určité dopravní chování na dopravním hřišti a pouze s pomocí vedení dospělé osoby jej převede do jiné situace, než v jaké se jí naučilo. Nicméně každá předchozí zkušenost je důležitá pro navazování nových dovedností a budoucí užití nacvičených schémat v reálném životě.

*Formulace předpokladů je tedy:*

- Dopravní hřiště Šternberk ve spolupráci se školami a odborníky z dalších organizací nabízí dětem vysokou úroveň dopravní výchovy
- Vybavenost dopravního hřiště je dosti vysoká na to, aby s ní byly děti spokojené
- Děti nejsou schopny plně propojit teoretické znalosti s praktickými a úspěch přenášení naučených situací do reálných situací je přímo závislý na míře získaných a upevněných návyků dopravního chování.

### 6.4 Výzkumný soubor a technika sběru dat

Výzkumným souborem byly děti základních škol, zejména 4. a 5. tříd, ze Šternberku a okolních obcí, které mohou navštěvovat dopravní hřiště Šternberk. Jako technika sběru dat byl zvolen dotazník s uzavřenými otázkami. Výběr škol nebyl náhodný, byl prováděn samovýběrem lektora dopravního hřiště, následně byli instruováni učitelé k předání dotazníků dětem 4. a 5. tříd. Výsledek šetření tedy není možné aplikovat na celou populaci, avšak vzhledem k rozmanitosti osob, které se do výzkumu zapojili, má velkou vypovídající hodnotu o situaci na dětském dopravním hřišti ve Šternberku.

## **6.5 Výzkumná metoda**

Výzkumnou metodou této diplomové práce byl zvolen kvantitativní výzkum, kdy se sesbíraná data z dotazníku matematicky zpracovávají a následně interpretují zjištěná fakta. Interpretace jsou doplněná o tabulky, grafy a komentáře autora.

## **7 ORGANIZACE PRŮBĚHU ŠETŘENÍ**

140 dotazníků bylo prostřednictvím dopravního hřiště Šternberk poskytnuto k vyplnění na 8 školách. Vrátilo se 131 vyplněných dotazníků. 24 dotazníků muselo být pro neúplnost či zmatečnost vyřazeno. Samotného výzkumu se tedy zúčastnilo 107 žáků, chlapců i dívek ve věku od 7 do 14 let. Z nich bylo 76 žáků 4. a 5. ročníků a 31 žáků 1. – 3. ročníků a 6. – 8. ročníků. Původní myšlenkou bylo sesbírat data pouze žáků 4. a 5. tříd. Dotazníky ostatních žáků však vyřazeny nebyly a autor se rozhodl během výzkumu porovnávat také odpovědi těchto dvou skupin žáků. Důvodem je zejména skutečnost, že dopravní hřiště navštěvují školy primárně právě se žáky 4. a 5. tříd ZŠ a bude přinejmenším zajímavé srovnávat odpovědi žáků, kteří se dopravní výchovou zabývají aktuálně (PMC), s odpověďmi žáků, kteří ji mají zařazenou již jen v rámci běžného školního vyučování.

## 8 VÝSLEDKY VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 107 dětí základních škol ze Šternberku a blízkého okolí. 76 dětí navštěvovalo 4. a 5. třídy, 31 dětí navštěvovalo ročníky 1. až 3. a 6. až 8. Dotazník je plně anonymní.

Dotazník sestává z 21 uzavřených otázek. Ještě před samotným vyplňováním dotazníku děti uvedli údaje o své základní škole, ročníku, který zde navštěvuje a o svém pohlaví. V tabulce níže je uveden přesný počet a rozdělení respondentů.

Údaje o žácích	1. + 5. Tř.	Ostatní ročníky	Celkem
Chlapci	35	10	45 = 42 %
Dívky	41	21	62 = 58 %
Celkem	76 = 71 %	31 = 29 %	107 = 100 %

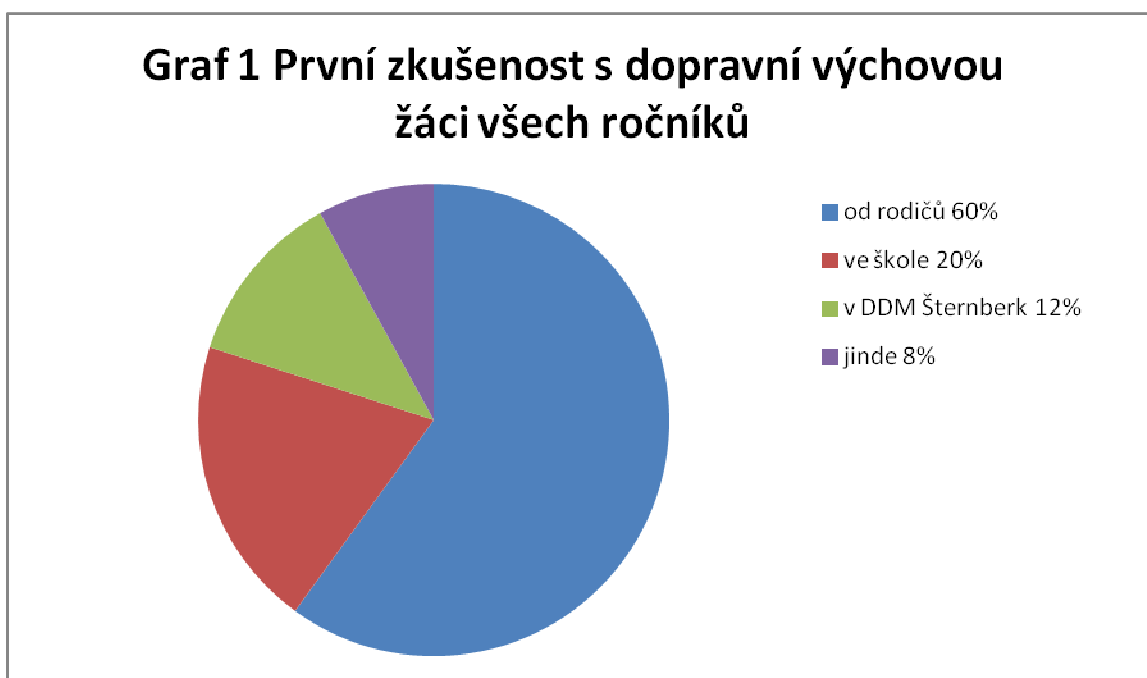
### 8.1 Vyhodnocení výzkumných otázek

#### Otázka č. 1 První zkušenost z dopravní výchovy

První otázka zjišťovala, kde získali žáci první zkušenost z dopravní výchovy. Na výběr byly možnosti A od rodičů, B ve škole, C v DDM Šternberk, D jinde. Žáci 4. a 5. tříd odpovídali nejčastěji, že svoji první zkušenost s dopravní výchovou získali od rodičů. Bylo tomu tak v 63 % odpovědí. V 16% se vyskytovala odpověď ve škole a v 11 % shodně odpovědi v DDM a jinde. Žáci ostatních ročníků volili odpověď A v 53 % případů, odpověď B ve 28 % případů, v 16 % pak odpověď C a pouze 3 % zvolila odpověď D. Lze tedy říci, že odpovědi rozlišovaných ročníků se v této otázce nijak výrazně nelišily. Tabulka obsahuje zápis všech odpovědí, v grafu jsou znázorněny odpovědi všech žáků dohromady.



Otázka č. 1	Žáci 4. a 5. tříd				Ostatní žáci				Celkem				%
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	
Chlapci	17	7	6	4	4	5	2	0	21	12	8	4	42%
	34				11				45				
Dívky	30	5	2	4	13	4	3	1	43	9	5	5	58%
	41				21				62				
Celkem	47	12	8	8	17	9	5	1	64	21	13	9	100%
	75				32				107				



Komentář:

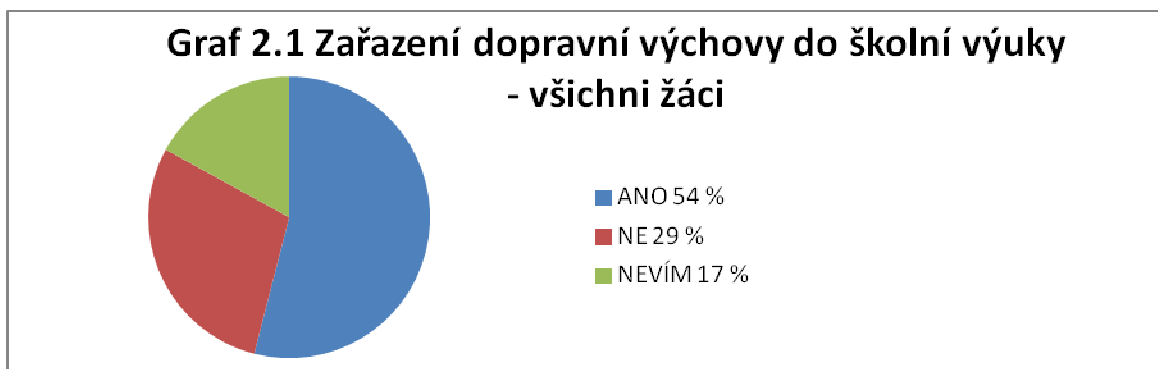
Zjištění, že většina respondentů získala první zkušenost s dopravní výchovou již od rodičů, je více než uspokojivé. Vnímání DV jako celoživotního procesu přímo vyžaduje první zkušenosti již v rodině. Pakliže tomu tak není, rodina v tomto úkolu selhala. Je však důležité připustit si i možnost, že některé děti rodičovskou dopravní výchovu nevnímají a za své první zkušenosti považují školní výchovu či dokonce až návštěvu dopravního hřiště.

## Otázka č. 2 Dopravní výchova ve škole

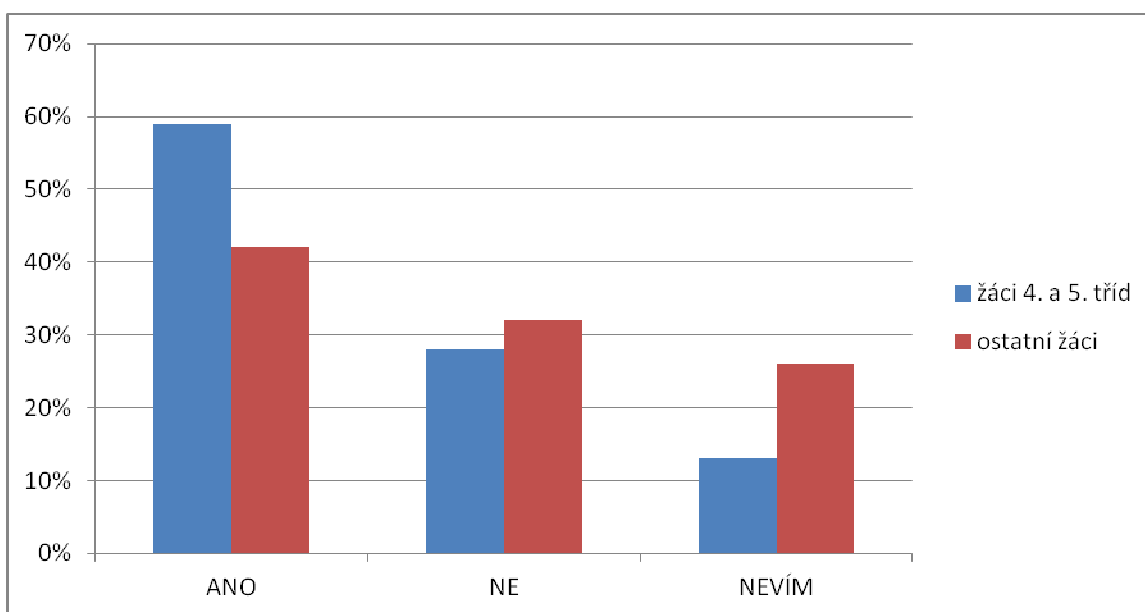
Druhá otázka měla zjistit, kolik dětí má zařazenou dopravní výchovu ve škole. 54% všech dětí odpovědělo, že dopravní výchovu zařazenou ve škole má. 29 % odpovědělo, že ne a 17 % dětí si nebylo jisto, a zvolilo proto odpověď nevíím. Odpověď ANO volily častěji dívky – 61 % všech dívek, u chlapců tomu tak bylo ze 44 %.

Co se týče rozdělení na žáky 4. a 5. tříd a ostatní žáky, žáci první skupiny volili odpověď ANO v 59 % případů, žáci druhé skupiny ve 42 % případů. 6áci první skupiny se také uměli častěji rozhodnout mezi možnostmi ano a ne, protože možnost NEVÍM zvolilo pouze 13 % žáků ze skupiny. Naproti tomu žáci skupiny „ostatní,, volili odpověď NEVÍM ve 26 % případů.

Otázka č. 2	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	ANO	NE	NEVÍM	ANO	NE	NEVÍM	ANO	NE	NEVÍM
Chlapci	16	2	7	4	3	3	20	15	10
	35			10			45		
Dívky	29	9	3	9	7	5	38	16	8
	41			21			62		
Celkem	45	21	10	13	10	8	58	31	18
	76			31			107		



Graf 2.2 zařazení dopravní výchovy do školní výuky – rozdělení dle skupin žáků



Komentář:

Respondenti první skupiny jsou ve věku, kdy se dopravní výchově věnuje ve škole více pozornosti, navštěvuje se s dětmi dopravní hřiště. Tomu odpovídají i data získaná z druhé otázky dotazníku. První skupina dětí ve srovnání s druhou častěji volila odpověď ANO a méně často odpověď NEVÍM.

### **Otázka č. 3 Forma výuky dopravní výchovy, se kterou se děti setkávají ve škole**

U třetí otázky byly dětem nabídnuty 4 formy výuky DV a zjišťovalo se, se kterými z nich se děti ve škole setkávají. Zde bylo možné zatrhnout více odpovědí a v interpretaci získaných dat byla zvlášť použita data dětí, které v otázce č. 2 odpověděly ANO a data dětí, které v otázce č. 2 odpověděly NE nebo NEVÍM. Nejčastější volbou obou skupin byl teoretický výklad učitele. Ve druhé skupině někteří žáci na otázku neodpovídali vůbec. Tabulky znázorňují odpovědi žáků dle jejich odpovědí na otázku č. 2

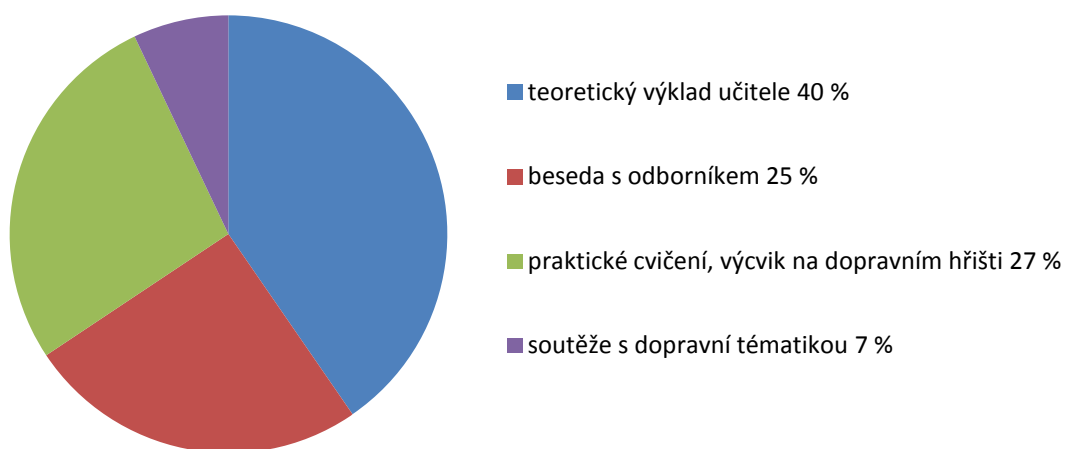
Tabulka 4.1 Žáci, kteří odpovídali na otázku č. 2 ANO.

Otázka Č. 3	Žáci 4. a 5. tříd				Ostatní žáci				Celkem			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
	35	23	19	7	5	1	7	0	39	24	26	7
									40 %	25 %	27 %	7 %
	84				13				97 = 100 %			

Tabulka 4.2 Žáci, kteří odpovídali na otázku č. 2 NE nebo NEVÍM.

Otázka Č. 3	Žáci 4. a 5. tříd				Ostatní žáci				Celkem			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
	12	3	7	2	5	8	4	3	17	11	11	5
									35 %	22 %	22 %	10 %
	29				20				49 = 100 %			

**Graf 4 forma výuky dopravní výchovy ve školách -  
odpovědi respondentů, kteří volili v otázce č. 2  
odpověď ANO**



Komentář: Na tuto otázku nemuseli odpovídat všichni žáci. Pokud na otázku č. 2 odpověděli NE nebo NEVÍM nepředpokládá se, že budou odpovídat. Nicméně mnoho z těchto žáků odpovědělo a odpovědi byly do tabulky zaznamenány také. Graf znázorňuje pouze odpovědi, těch dětí, které odpověděly v otázce č. 2 ANO. Zde je vidět, že teoretický výklad učitele je bohužel stále nejčastější formou výuky DV. Ostatní uvedené formy výuky DV jsou přitom pro děti velmi důležité a domnívám se, že jsou pro děti i lépe využitelné v praxi.

#### Otázka č. 4 Výcvik na dopravním hřišti

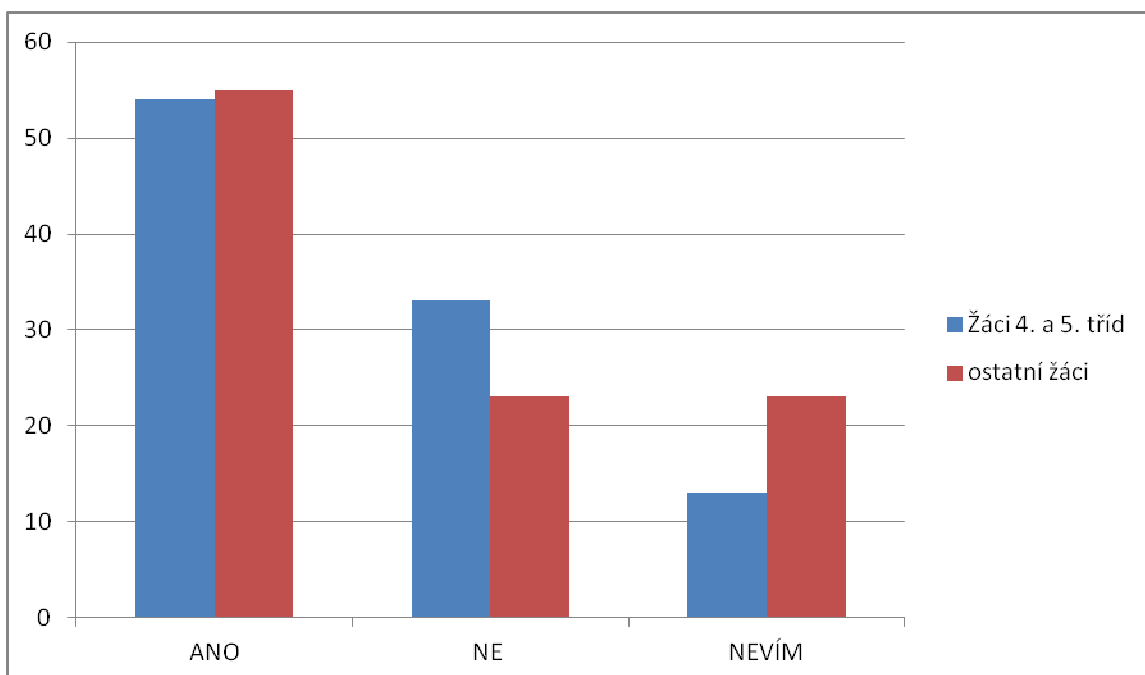
Další otázkou se zjišťovalo, kolik dětí a které děti dochází v rámci školní výuky na dopravní hřiště. 54 % všech dětí odpovědělo, že navštěvují dopravní hřiště v rámci školní výuky. 30 % dětí dle dotazníku nenavštěvuje dopravní hřiště a 16 % zvolilo odpověď NEVÍM.

	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	ANO	NE	NEVÍM	ANO	NE	NEVÍM	ANO	NE	NEVÍM
Chlapci	15	12	8	5	3	2	20	15	10
	35			10			45		
Dívky	26	13	2	12	4	5	38	17	7
	41			21			62		
Celkem	41	25	10	17	7	7	58	32	17
	76			31			54 %	30 %	16 %
							107 = 100 %		

**Graf 4.1 Výcvik na dopravním hřišti v rámci školní výuky - všichni žáci**



**Graf 4.2 Výcvik na dopravním hřišti v rámci školní výuky – porovnání skupin žáků**



**Komentář:**

Více než polovina všech respondentů navštěvuje v rámci školní výuky dopravní hřiště a má tedy možnost využití teoretických znalostí při nácviu reálných dopravních situací. Při praktické výuce také dochází k upevňování dopravních návyků, které jsou pro bezpečný pohyb po pozemních komunikacích nezbytné.

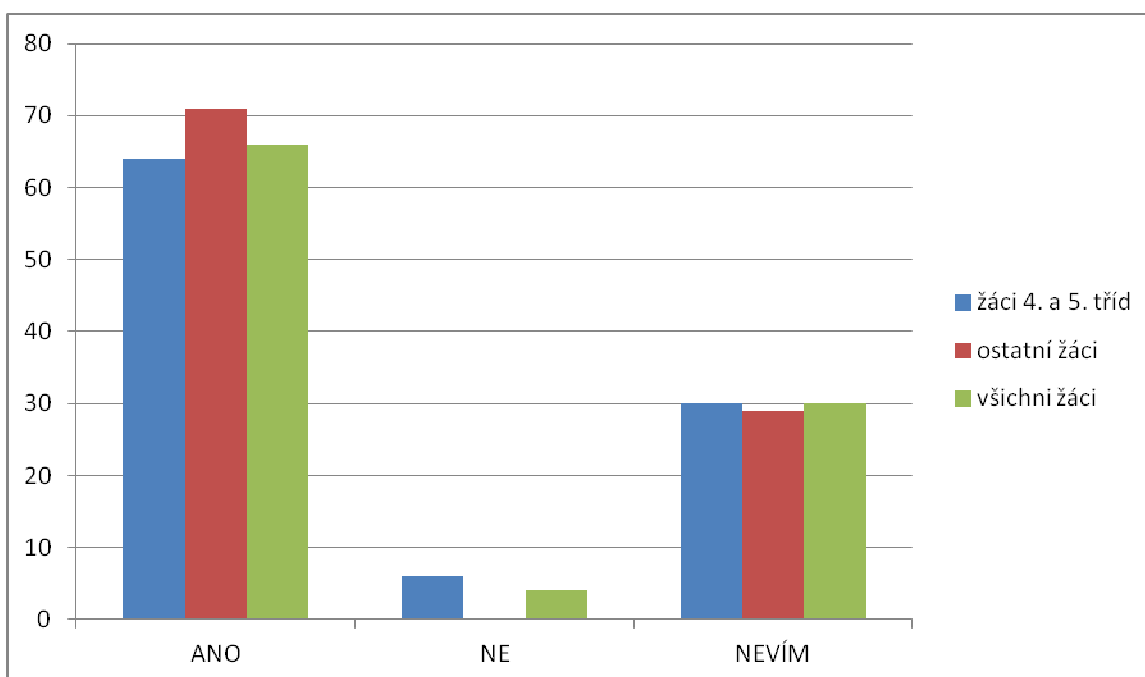
### Otázka č. 5 Spokojenost s vybavením a možnostmi výcviku na DDH Šternberk

Pátá otázka měla za úkol zjistit, jak jsou návštěvníci dopravního hřiště spokojeni s jeho vybavením a možnostmi výuky a výcviku, které nabízí. V otázce nebyly rozlišovány děti, které DDH navštěvují se školou s dětmi, které ne, neboť existuje možnost navštívit hřiště ve volném čase a je tedy možné, že vybavení a možnosti znají i děti, které sem v rámci školní výuky nedocházejí.

66 % všech dětí je spokojeno 30 % na otázku odpovědělo NEVÍM a pouze 4 % jsou nespokojená.

	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	ANO	NE	NEVÍM	ANO	NE	NEVÍM	ANO	NE	NEVÍM
Chlapci	19	3	13	6	0	4	25	3	17
	35			10			45		
Dívky	30	1	10	16	0	5	46	1	15
	41			21			62		
Celkem	49	4	23	22	0	9	71	4	32
	76			31			66 %	4 %	30 %
							107 = 100 %		

Graf 5. Spokojenost s vybavením a možnostmi výcviku na DDH Šternberk



Komentář: většina žáků je s vybavením i možnostmi výuky na dopravním hřišti ve Šternberku spokojená. Tato skutečnost by mohla napomoci návštěvnosti v době provozu pro veřejnost.

#### Otázka č. 6 Spokojenost s kvalitou výuky dopravní výchovy na DDH Šternberk

Tato otázka zjišťovala, jak jsou děti, které DDH navštěvují v rámci školní docházky, spokojené s výukou dopravní výchovy. Zde bylo rozlišováno, zda respondenti odpověděli na otázku č. 4 ANO nebo NE či NEVÍM.

Respondenti, kteří odpovídali v otázce č. 4 ANO

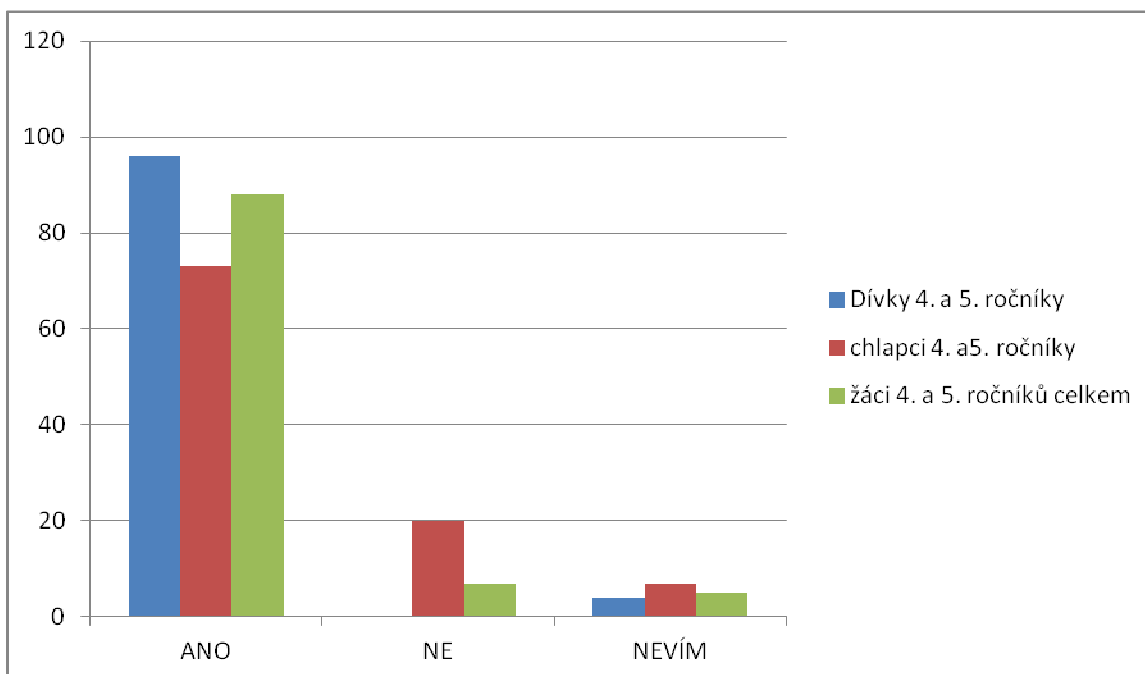
Tuto odpověď zvolilo celkem 58 dětí a 85 % z nich i v otázce spokojenosti volilo odpověď ANO. Vyjma 3 chlapců ze 4. a 5. Ročníků, což tvoří 5 % všech dětí, nikdo neodpověděl, že je nespokojený. 12 % pak zvolilo odpověď NEVÍM. Ve srovnání skupin dle ročníků volili častěji odpověď NEVÍM žáci ostatních ročníků. ANO odpovídali žáci 4. a 5. tříd v 88 % a žáci ostatních tříd v 71 %. Ve srovnání chlapců a dívek pak byly spokojenější dívky a to v 96 % mezi žákyněmi 4. a 5. tříd, v 75 % mezi žákyněmi ostatních ročníků



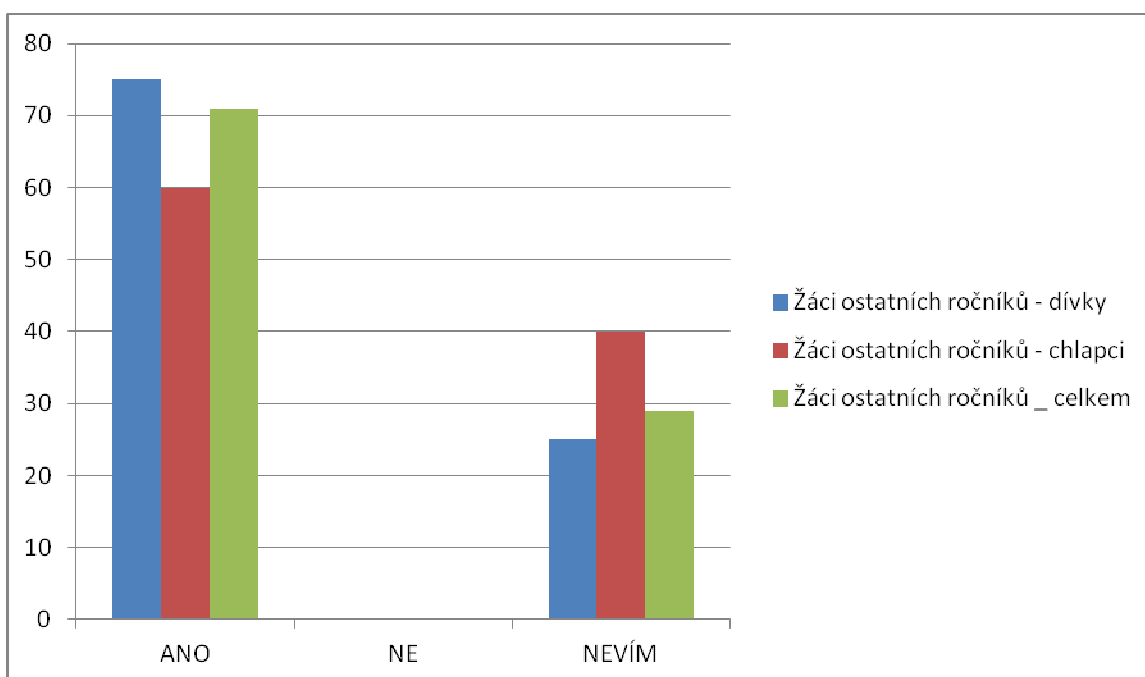
a v 89 % všech žákyň. Spokojenost chlapců byla zjištěna v 73 % mezi žáky 4. a 5. tříd, v 60 % mezi žáky ostatních ročníků a v 70 % všech chlapeckých žáků.

Otázka č. 6	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	ANO	NE	NEVÍM	ANO	NE	NEVÍM	ANO	NE	NEVÍM
Chlapci	11	3	1	3	0	2	14	3	3
	15			5			20		
Dívky	25	0	1	9	0	3	34	0	4
	26			12			38		
Celkem	36	3	2	12	0	5	48	3	7
	41			17			83 %	5 %	12 %
							58 = 100 %		

Graf č. 6.1 spokojenost s výukou dopravní výchovy žáci 4. a 5. tříd



Graf 6.2 spokojenost s výukou dopravní výchovy ostatní žáci

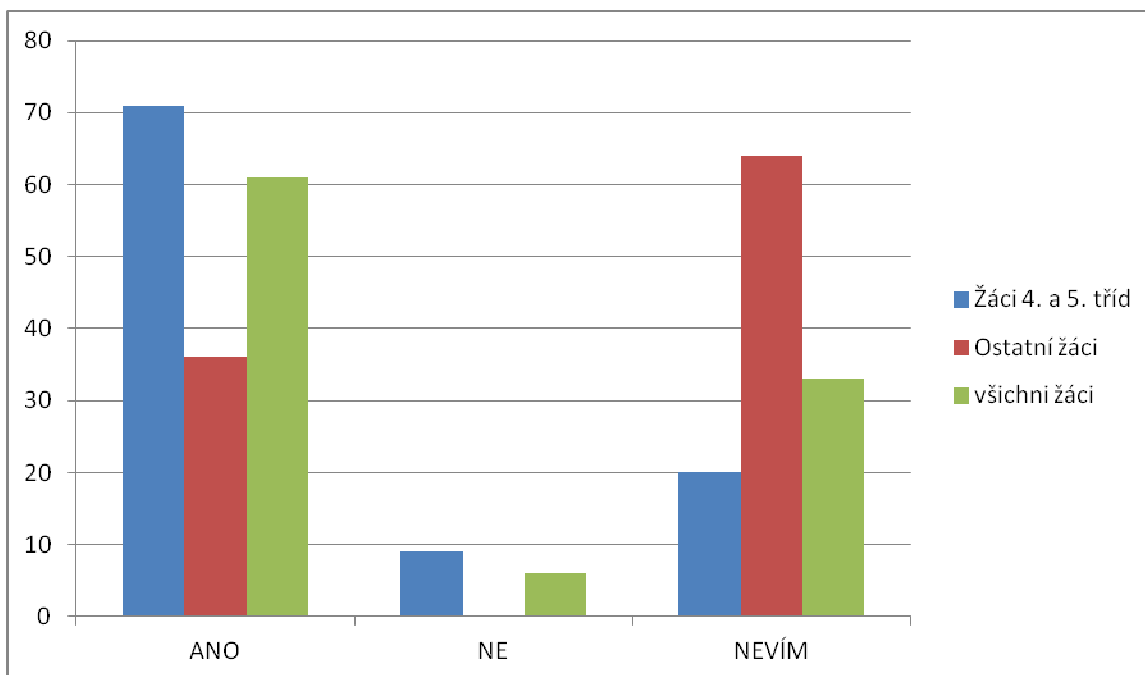


Komentář: Většina žáků je s kvalitou dopravní výchovy na dopravním hřišti ve Šternberku spokojena, což je potěšující, protože návštěva dopravního hřiště by měla být pro žáka pozitivním zážitkem. Někteří se v otázce nerozhodli mezi možnostmi ANO a NE. A co je nejdůležitější, velmi málo dětí hodnotilo kvalitu výuky negativně.

Respondenti, kteří odpovídali v otázce č. 4 NE nebo NEVÍM

Celkem 49 dětí odpovídalo v otázce č. 4, že dopravní hřiště nenavštěvují. Tyto děti však odpověděly na otázku č. 6 ohledně kvality výuky, přestože by s kvalitou výuky neměly mít zkušenosti. Jejich odpovědi jsou proto oddělené od odpovědí ostatních dětí a jsou pouze níže znázorněny v grafu, bez dalších komentářů.

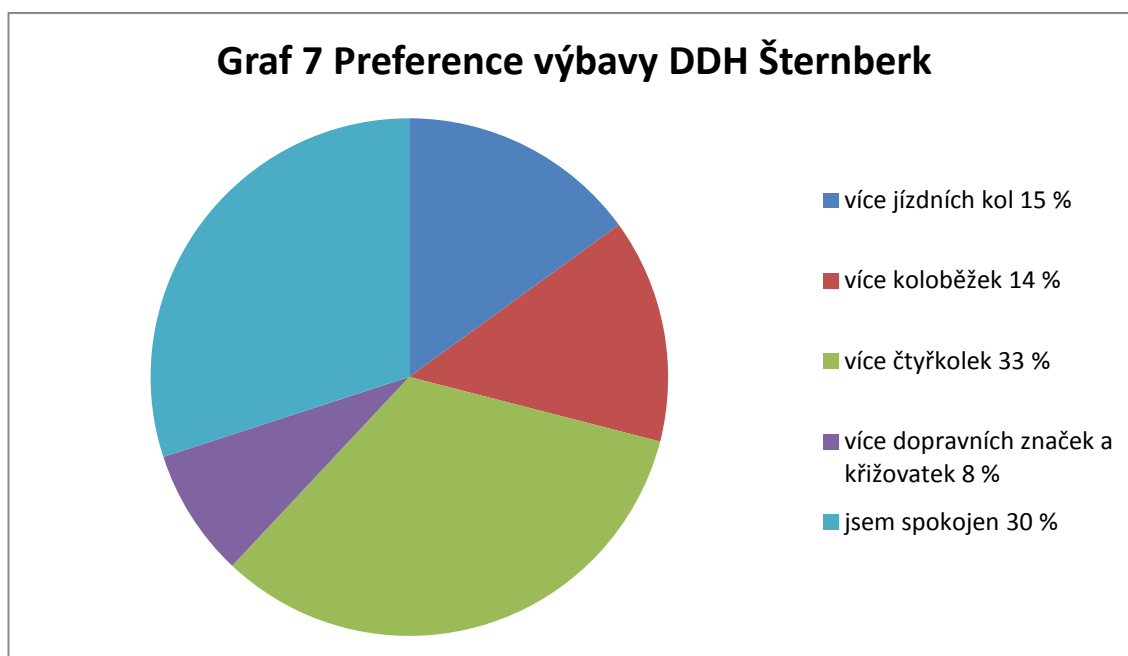
Graf 6.3 Spokojenost s kvalitou výuky dopravní výchovy – děti, které na otázku č. 4 odpověděli NE nebo NEVÍM



#### Otázka č. 7 Preference ve vybavení dopravního hřiště

Sedmá otázka zjišťovala, jaké vybavení by děti na dopravním hřišti přivítaly. V nabízených možnostech mohli zaškrtnout A více jízdnicích kol, B více koloběžek, C více čtyřkolek, D více dopravních značek a křižovatek, E jsem spokojen. Zde někteří žáci volili více než jednu odpověď. 3x byly zvoleny 4 odpovědi, 2x 3 odpovědi, 6x 2 odpovědi a 2 žáci na otázku neodpovídali. Mezi žáky 4. a 5. tříd bylo nejvícekrát zvoleno odpovědi C, tedy více čtyřkolek, celkem ve 33 % případů. Žáci ostatních ročníků volili nejvícekrát možnost E, jsem spokojen, a to ve 35 %. Mezi chlapci pak byla nejčastější odpověď C, více čtyřkolek, a to v 56 % chlapeckých odpovědí. Dívky volili nejčastěji možnost E, jsem spokojen, a to ve 38 % odpovědí.

	Žáci 4. a 5. tříd					Ostatní žáci					Celkem				
	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
Chlapci	3	5	20	2	8	1	0	7	2	0	4	5	27	4	8
	38					10					48				
Dívky	11	9	11	6	18	4	3	3	0	11	15	12	14	6	29
	55					21					76				
Celkem	14	14	31	8	26	5	3	10	2	11	19	17	41	10	37
	93					31					124				



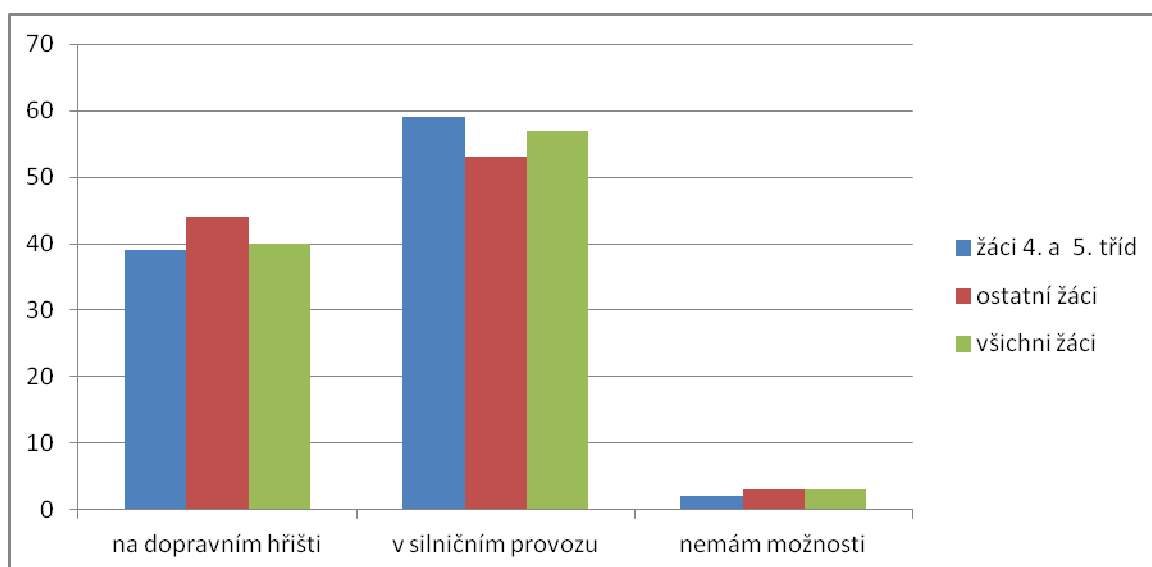
Komentář: Mnoho dětí je s výbavou dopravního hřiště spokojeno, především dívky. Je zřejmé, že děti chtějí na dopravním hřišti využít především vybavení, které běžně není k dispozici, zřejmě proto byla častou volbou preference více čtyřkolek, tato volba byla nejčastější mezi chlapci.

### Otázka č. 8 využití získaných zkušeností

Osmá otázka měla za úkol zjistit, kde mají žáci možnost uplatnit zkušenosti z výuky dopravní výchovy. Varianta A - NA DOPRAVNÍM HŘIŠTI byla zvolena ve 40 % odpovědí všech žáků. Varianta B - V SILNIČNÍM PROVOZU pak v 57 % odpovědí všech žáků a zbylá 3 % patřila odpovědi C - NEMÁM MOŽNOSTI. Celkem 10 x byla zvolena varianta A i B současně.

Otázka č. 8	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Chlapci	10	25	1	2	8	0	12	33	1
	36			10			46		
Dívky	23	25	1	12	9	1	35	34	2
	49			22			71		
Celkem	33	50	2	14	17	1	47	67	3
							40 %	57 %	3 %
	85			32			117 = 100 %		

Graf č. 8 Využití zkušeností z dopravní výchovy



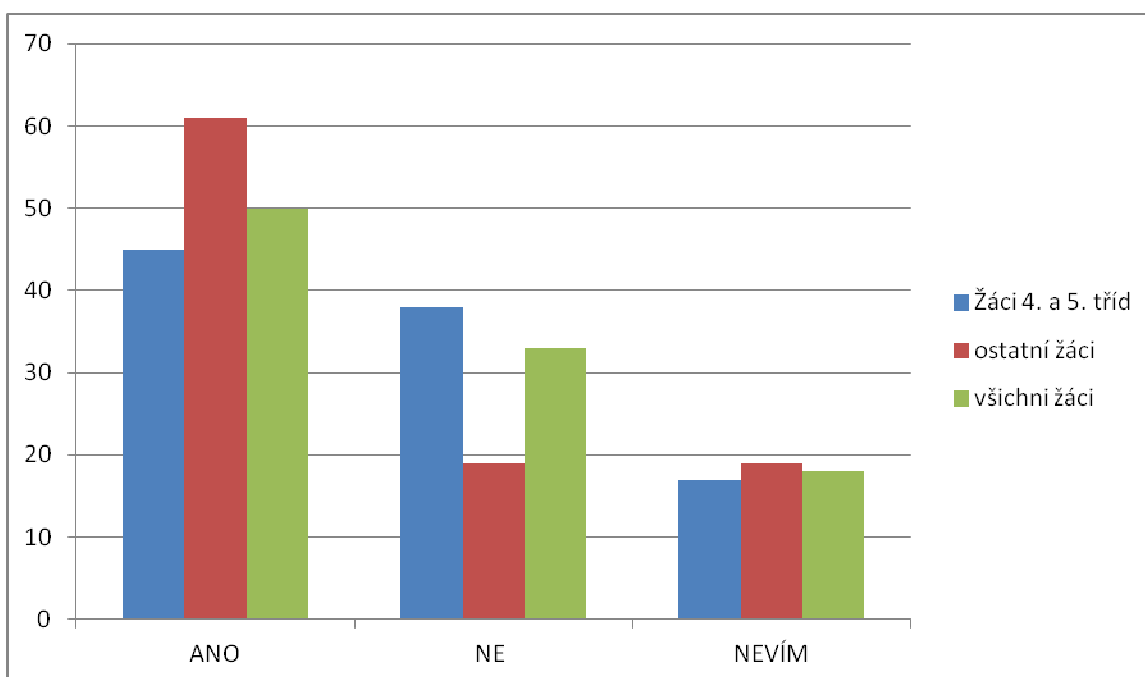
Komentář: nejvíce správnou odpovědí pro tuto otázku byla jistě možnost B, tedy využití získaných zkušeností v silničním provozu. Ve svých odpovědích ji volili žáci nejčastěji. Dostí častou odpovědí byla i možnost využití získaných zkušeností na dopravním hřišti. Je pravděpodobné, že možnost volili převážně ti žáci, kteří prozatím do silničního provozu sami nesmějí a s rodiči se na kole nepohybují.

### Otázka č. 9 Zkušenost s přednáškou Policie ČR

Otázka č. 9 zjišťovala, kolik dětí má zkušenost s přednáškou Policie ČR. 50 % všech dětí odpovědělo kladně, 33 % záporně a 18 % dětí zvolilo možnost NEVÍM. Mezi dětmi 4. a 5. tříd byla volena odpověď ANO ve 45 % případů, odpověď NE ve 38 % a NEVÍM zvolilo 17 % dětí. Žáci z ostatních ročníků odpovídali z 61 % ANO, z 19 % NE a z 19 % NEVÍM.

Otázka č. 9	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	ANO	NE	NEVÍM	ANO	NE	NEVÍM	ANO	NE	NEVÍM
Chlapci	15	16	4	8	1	1	23	17	5
	35			10			45		
Dívky	19	13	9	11	5	5	30	18	14
	41			21			62		
Celkem	34	29	13	19	6	6	53	35	19
	76			31			50 %	33 %	18 %
							107 = 100 %		

**Graf č. 9** Zkušenosti s přednáškou Policie ČR



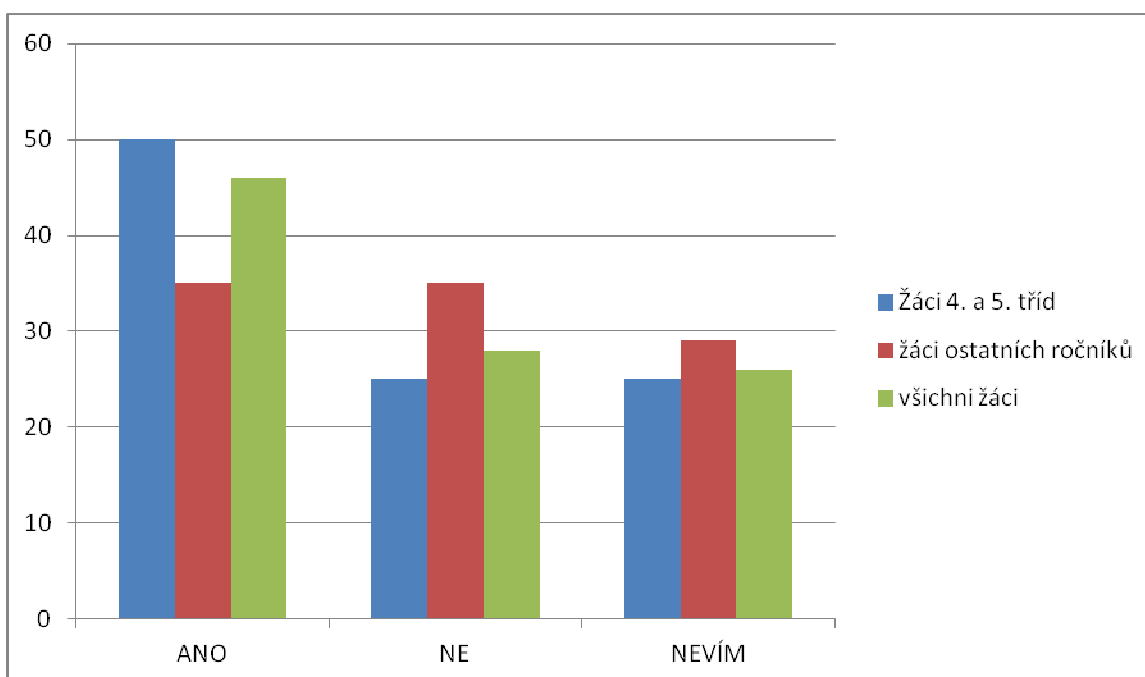
Komentář. Zkušenosti s přednáškou Policie ČR má většina všech dětí, častěji však děti z ostatních ročníků. Přednášky Policie ČR jsou vhodným doplněním školní výuky dopravní výchovy.

#### **Otázka č. 10** Zkušenosti s přednáškou BESIPu

Otázka desátá zjišťovala, zda mají děti také zkušenosti s přednáškami BESIPu. 46 % všech dětí, odpovědělo, že ano. 28 % zkušenost nemá a 26 % si nevzpomnělo a zvolilo možnost C – NEVÍM. Žáci 4. a 5. ročníků odpovídali v 50 %, že ano a odpovědi NE a NEVÍM volili shodně ve 25 % případů. Odpovědi žáků ostatních ročníků byly vyrovnané, ANO i NE volilo shodně 35 % z nich, možnost NEVÍM zahrlo zbývajících 29 %.

Otázka č. 10	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	ANO	NE	NEVÍM	ANO	NE	NEVÍM	ANO	NE	NEVÍM
Chlapci	13	11	11	5	2	3	18	13	14
	35			10			45		
Dívky	25	8	8	6	9	6	31	17	14
	41			21			62		
Celkem	38	19	19	11	11	9	49	30	28
	76			31			107 = 100 %		
							46 %	28 %	26 %

Graf č. 10 Zkušenosti s přednáškou BESIPu



Komentář: zkušenosti s přednáškou BESIPu má pouze necelá polovina respondentů. Na rozdíl od přednášek Policie ČR jsou zde ale častější zkušenosti žáků 4. a 5. tříd oproti žákům ostatních ročníků. Poměrně velké procento všech dětí si odpovědi nebylo jisto a zvolilo možnost NEVÍM.



### Otázka č. 11 Kdo je chodec?

Počínaje jedenáctou otázkou byly prověřovány znalosti žáků z dopravní výchovy. V otázce Kdo je chodec?, byla jedinou správnou možností varianta A – osoba užívající chodník nebo stezku pro chodce. Tuto otázku zodpověděli všichni žáci bez výjimky správně. Tedy 100 % všech žáků zvolilo odpověď A. Z tohoto důvodu k otázce není přiřazen graf.

Možné varianty odpovědí:

A osoba užívající chodník nebo stezku pro chodce

B osoba, která jede na jízdním kole

C osoba, která jede v autě

Otázka č. 11	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Chlapci	35	0	0	10	0	0	45	0	0
	35			10			45		
Dívky	41	0	0	21	0	0	62	0	0
	41			21			62		
Celkem	76	0	0	31	0	0	107	0	0
	76			31			107 = 100 %		

Komentář: otázku zodpověděly všechny děti správně. Otázka nebyla příliš složitá, měla za úkol především plynulý přechod z otázek, které zjišťovaly fakta o výuce dopravní výchovy, na otázky, které jsou vědomostního rázu.

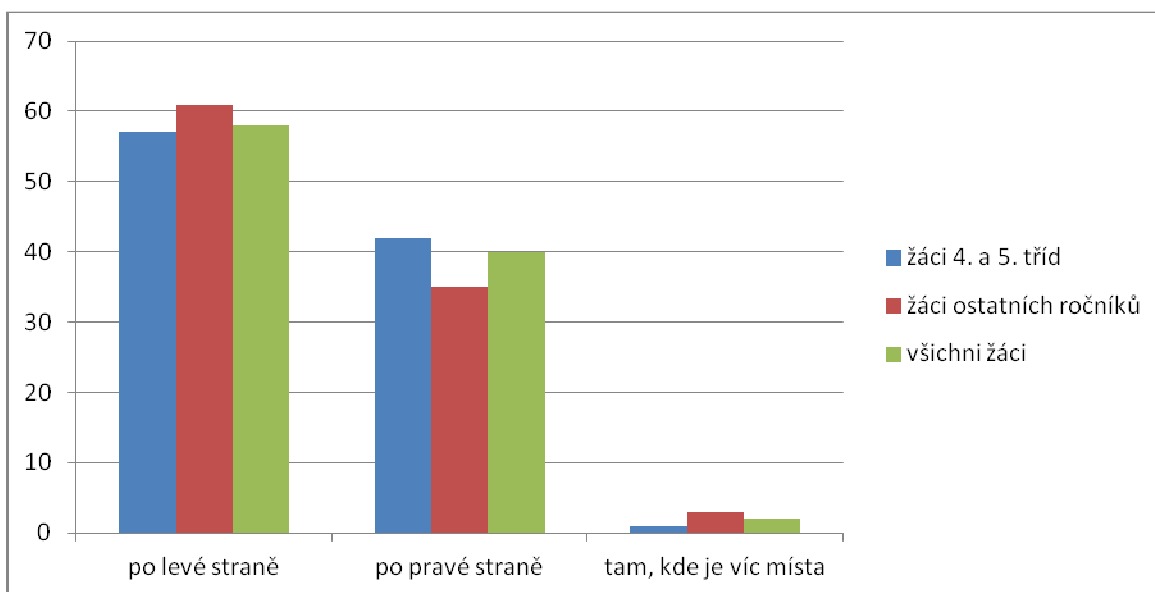
### Otázka č. 12 Chůze mimo chodník

Ve dvanácté otázce děti odpovídaly, kde se chodí, pokud chodník není. 58 % všech dětí odpovědělo správnou volbou – A po levé straně. 40 % všech dětí volilo B – po pravé straně a 2 % zvolila odpověď C – tam, kde je víc místa. Mezi žáky 4. a 5. Tříd byly odpovědi

A zvoleny v 57 %, B ve 42 % a C v 1 % případech. Žáci ostatních ročníků volili odpověď A v 61 %, odpověď B ve 35 % a C ve 3 %. Při porovnávání rozdílů mezi odpověďmi chlapců a dívek bylo zjištěno, že správnou odpověď A volili shodně v 58 % případů.

Otázka č. 12	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	Po levé straně	Po pravé straně	kde je víc místa	Po levé straně	Po pravé straně	kde je víc místa	Po levé straně	Po pravé straně	kde je víc místa
Chlapci	20	15	0	6	3	1	26	18	1
	35			10			45		
Dívky	23	17	1	13	8	0	36	25	1
	41			21			62		
Celkem	43	32	1	19	11	1	62	43	2
	76			31			107 = 100 %		

Graf č. 12 Chůze mimo chodník



Komentář: Touto otázkou bylo bohužel zjištěno, že mnoho dětí neví, jakou stranu silnice použít v případě, že není chodník nebo je případně neschůdný. I když většina dětí volila správnou odpověď, téměř polovina dětí ji neznala. Správnou odpověď znali častěji žáci ostatních ročníků, avšak ani zde nebyla převaha oproti špatným volbám nijak valná.

### Otázka č. 13 Povinnosti před železničním přejezdem

Třináctá otázka zjišťovala, zda se děti umí správně zachovat před přecházením železničního přejezdu. Na otázku Co musí udělat chodec, než vstoupí na železniční přejezd, byly nabízeny možnosti:

A musí se přesvědčit, zda může bezpečně železniční přejezd přejít

B může vstoupit na železniční přejezd, aniž by se přesvědčil, zda jede vlak

C může přeběhnout železniční přejezd kdykoli

Volbu A, jedinou správnou, volilo 97 % všech dětí. 3 % zvolila možnost B a nikdo nezvolil možnost C. V porovnání skupin dle ročníků, jsou výsledky stejné – v obou skupinách byla odpověď A volena v 97 % a odpověď B ve 3 %.

Otázka č. 13	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Chlapci	34	1	0	10	0	0	44	1	0
	35			10			45		
Dívky	40	1	0	20	1	0	60	2	0
	41			21			62		
Celkem	74	2	0	30	1	0	104	3	0
	76			31			97 %	3 %	0 %
							107 = 100 %		

**Graf č. 13 Chování na železničním přejezdu**



Komentář: Z grafu vyplívá, že téměř všechny děti, by si při přecházení železničního přejezdu počínaly správně. Matematické vyjádření četnosti odpovědí ukazuje, že procentuálně si počínali stejně jak děti dle ročníků, které navštěvují, tak všechny děti dohromady.

#### **Otázka č. 14 Vybavení cyklistů a chodců za snížené viditelnosti**

Otázka č. 14 zjišťovala, zda děti vědí, které vybavení používají chodci a cyklisté pro svou bezpečnost za snížené viditelnosti. Nabízené možnosti:

A reflexní doplňky

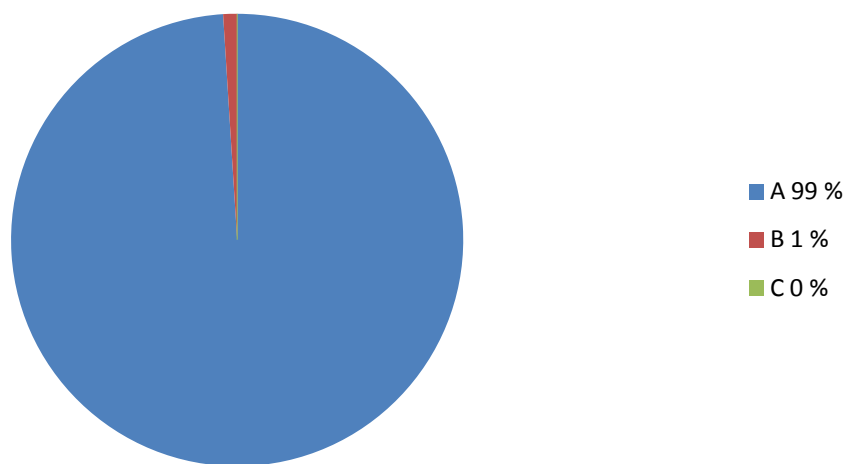
B tmavé oblečení

C jízdní kolo bez odrazek

99 % všech dětí volilo odpověď A – reflexní doplňky. Pouze 1 chlapec ze skupiny žáků 4. a 5. tříd volil odpověď B – tmavé oblečení.

Otázka č. 14	Žáci 4. a 5. Tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Chlapci	34	1	0	10	0	0	44	1	0
	35			10			45		
Dívky	41	0	0	21	0	0	62	0	0
	41			21			62		
Celkem	75	1	0	31	0	0	106	1	0
							99 %	1 %	0 %
	76			31			107 = 100 %		

**Graf č. 14 Vybavení chodců a cyklistů za snížené viditelnosti**



Komentář: Zjištění z této otázky jsou pozitivní. Až na jednoho chlapce všechny děti vědí, že je nutné užívat za snížené viditelnosti reflexní doplňky.

### Otázka č. 15 Co by měl mít cyklista v rámci své bezpečnosti

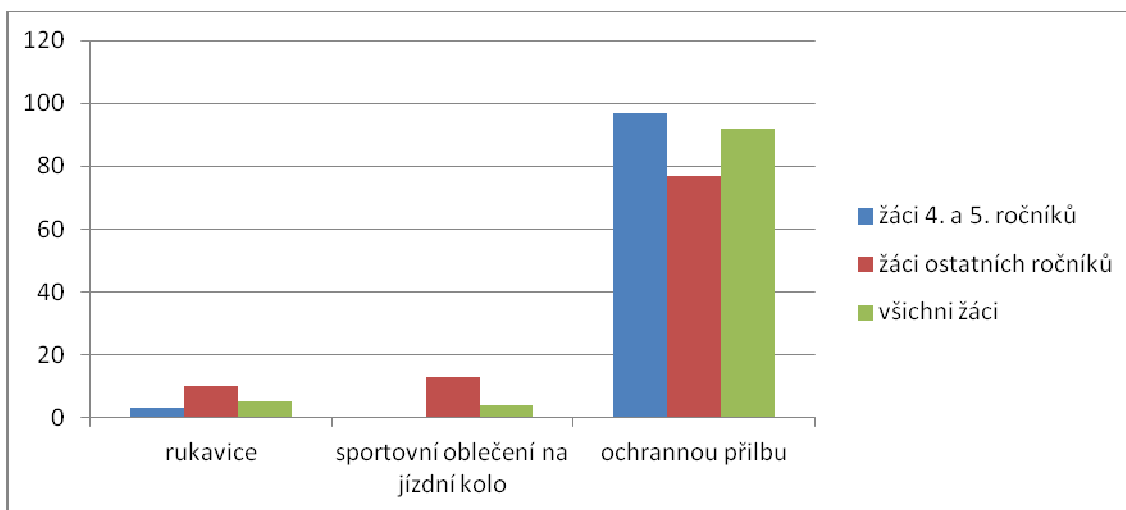
Patnáctá otázka byla zaměřena na vybavení cyklistů. Na otázku Co by měl mít cyklista, v rámci své bezpečnosti, bylo možno odpovídat:

A rukavice / B sportovní oblečení na jízdní kolo / C ochrannou přilbu

Odpovědi A volilo 5 % všech dětí, B 4 % všech dětí a C 92 % všech dětí. 3 % dětí ze skupiny žáků 4. a 5. tříd volilo odpověď A. Odpověď B nezvolil nikdo z této skupiny a odpověď C volilo celých 97 % těchto dětí. Mezi žáky ostatních ročníků se vyskytovala odpověď A v 10 %, odpověď B ve 13 % a odpověď C v 77 % případů.

Otázka č. 15	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Chlapci	0	0	35	1	1	8	1	1	43
	35			10			45		
Dívky	2	0	39	2	3	16	4	3	55
	41			21			62		
Celkem	2	0	74	3	4	24	5	4	98
	76			31			5 %	4 %	92 %
	76			31			107 = 100 %		

Graf č. 15 Co by měl mít cyklista v rámci své bezpečnosti



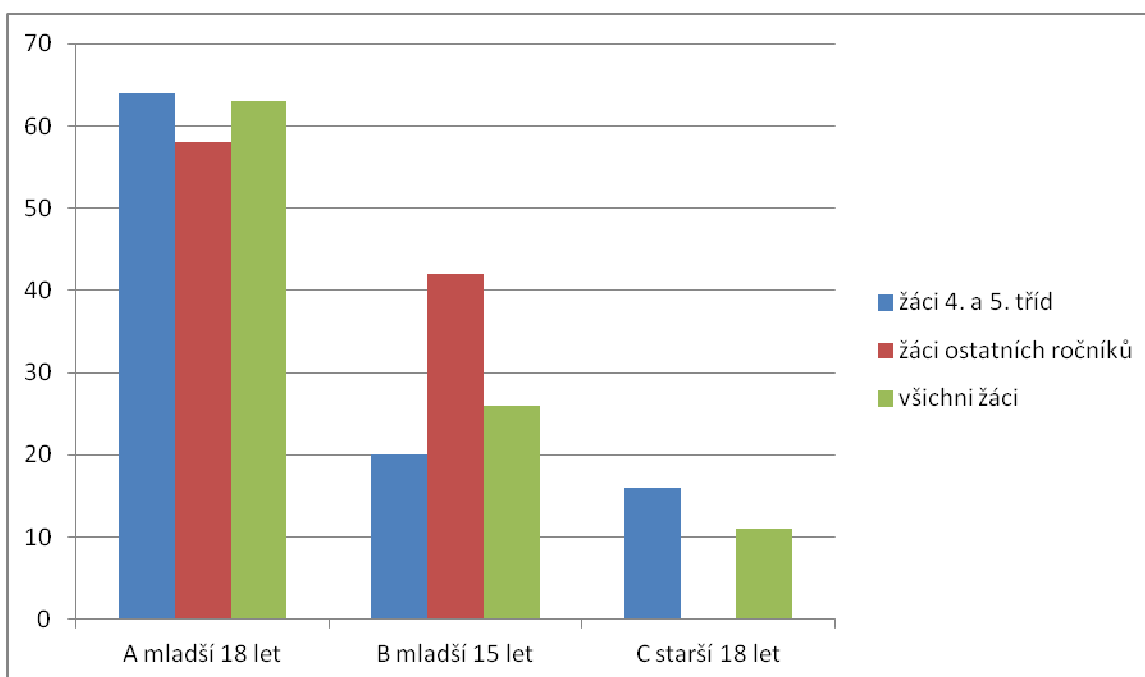
Komentář: přes devadesát procent dětí ví o nutnosti užití ochranné přilby při jízdě na kole. Některé děti však v otázce volily jinou odpověď. V porovnání žáků dle navštěvovaných ročníků chybovaly častěji ostatní ročníky, v porovnání chlapců a dívek chybovaly častěji dívky.

### Otázka č. 16 Povinnost užití ochranné přilby

Šestnáctá otázka prověřovala znalost zákonné hranice pro povinné užívání helmy. 63 % všech žáků zvolilo správnou odpověď A, tedy nutnost užití helmy cyklistou mladšího 18 let. 26 % všech žáků volilo B věk do 15 let a C - možnost povinného užívání helmy pro cyklisty starší 18 let, zvolilo 11 % všech dětí. V první skupině žáků byla správná odpověď A volena v 64 % voleb, špatné odpovědi B a C ve 20 % a 16 % voleb. Druhá skupina, skupina žáků ostatních ročníků volila A z 58 %, B z 42 % a C zvolilo 0 %.

Otázka č. 16	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	Mladší 18 let	Mladší 15 let	Starší 18 let	Mladší 18 let	Mladší 15 let	Starší 18 let	Mladší 18 let	Mladší 15 let	Starší 18 let
Chlapci	22	6	7	5	5	0	27	11	7
	35			10			45		
Dívky	27	9	5	13	8	0	40	17	5
	41			21			62		
Celkem	49	15	12	18	13	0	67	28	12
	76			31			63 %	26 %	11 %
							107 = 100 %		

Graf č. 16 povinnost užití ochranné helmy



Komentář: V porovnání skupin děti z ostatních ročníků častěji nevěděli, v jakém věku je dle zákona nutné užití ochranné helmy. Přesto byly správné odpovědi uváděny ve více jak polovině všech odpovědí.

#### Otázka č. 17 povinná výbava jízdního kola

Otázka sedmnáctá byla zaměřena na znalosti ohledně povinné výbavy jízdního kola. Na otázku co do ní patří, bylo možné odpovědět:

A držák na mobilní telefon

B odrazky na jízdním kole

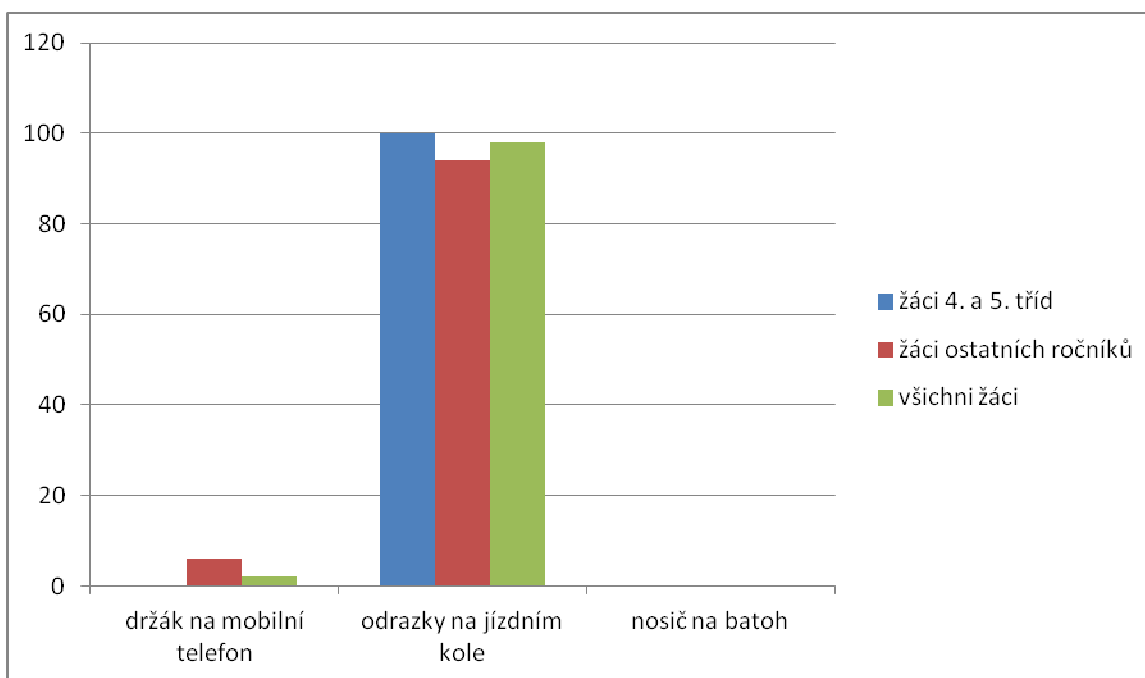
C nosič na batoh

98 % všech respondentů zvolilo správnou variantu, tedy variantu B. Špatně odpověděl pouze jeden chlapec a jedna dívka, oba ze skupiny ostatních žáků.



Otázka č. 17	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Chlapci	0	35	0	1	9	0	1	44	0
	35			10			45		
Dívky	0	41	0	1	20	0	1	61	0
	41			21			62		
Celkem	0	76	0	2	29	0	2	105	0
	76			31			107 = 100 %		
							2 %	98 %	0 %

Graf č. 17 povinná výbava jízdního kola



Komentář: Vybrat z nabízených možností co patří do povinné výbavy jízdního kola, dokázali téměř všichni žáci správně. Dva žáci si však mysleli, že je nutné mít jízdní kolo vybaveno držákem na mobilní telefon.

### Otázka č. 18 Cyklista mladší 10 let na silnici

Na otázku pohybu cyklistu mladšího 10 let po silnici byly respondentům nabídnuty tyto varianty odpovědí:

A může jet samo

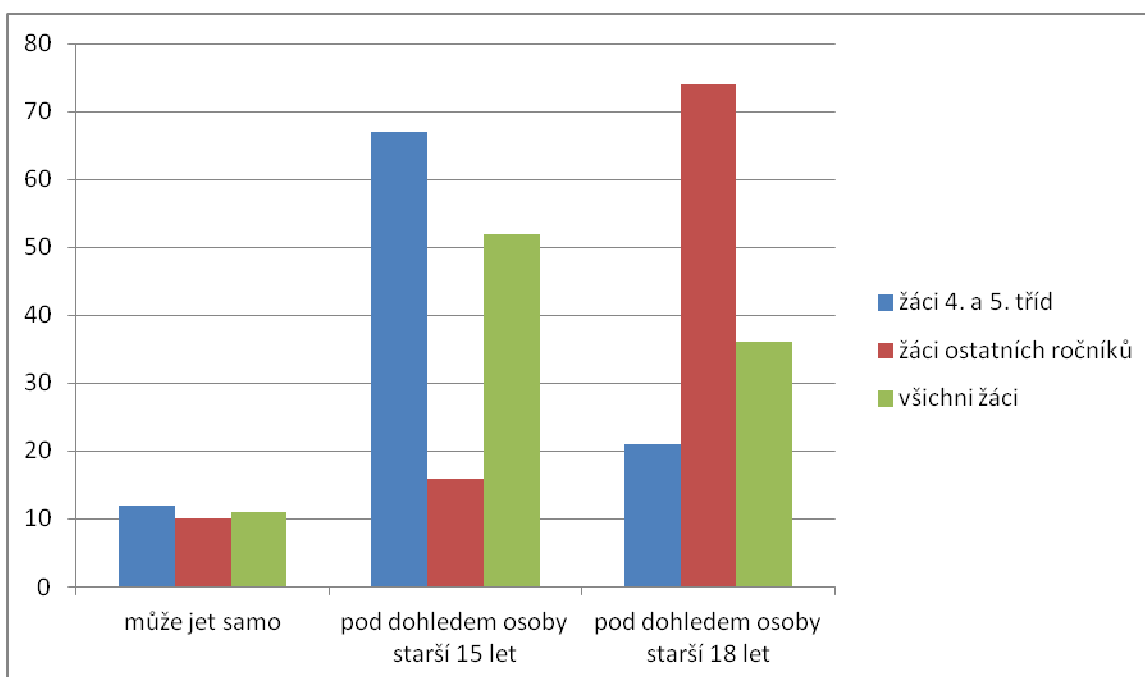
B pod dohledem osoby starší 15 let

C pod dohledem osoby starší 18 let

Jediná správná odpověď je B. Tuto volilo ve svých odpovědích 52 % všech žáků. Možnost A byla zvolena v 11 % a možnost B ve 36 %. Žáci 4. a 5. tříd odpovídali A z 12 %, B z 67 % a C z 21 %. Žáci ostatních ročníků volili odpověď A z 10 %, B z 16 % a C ze 74 %.

Otázka č. 18	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Chlapci	5	23	7	1	1	8	6	24	15
	35			10			45		
Dívky	4	28	9	2	4	15	6	32	24
	41			21			62		
Celkem	9	51	16	3	5	23	12	56	39
	76			31			11 %	52 %	36 %
						107			

Graf č. 18 Cyklista mladší 10 let na silnici



Komentář: V grafu je velmi dobře vidět, že v této otázce odpovídali častěji špatně děti ostatních ročníků. Žáci 4. a 5. tříd jsou zřejmě o těchto pravidlech aktuálně poučováni a proto mají potřebné znalosti.

#### Otázka č. 19 Znamení o změně směru jízdy při jízdě na jízdním kole

V otázce devatenácté, o způsobu dávání znamení o změně směru jízdy na jízdním kole, měly děti tyto možnosti odpovědí:

A pravou rukou

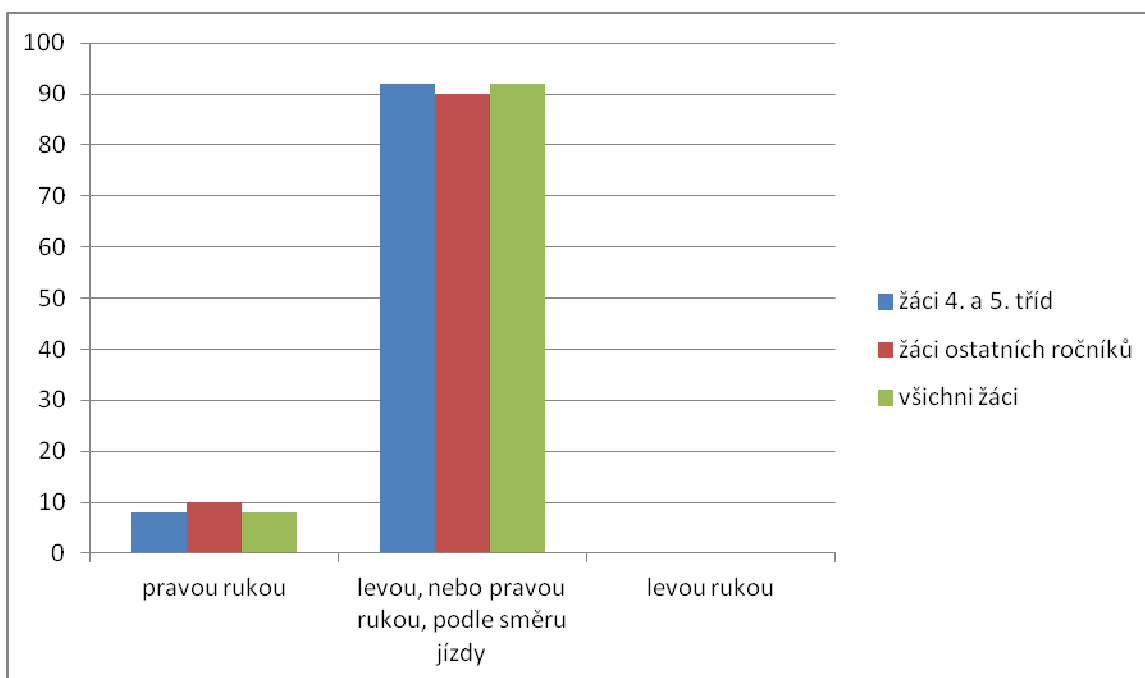
B levou, nebo pravou rukou, podle směru jízdy na kole

C levou rukou

Správná byla odpověď B. Tu zvolilo 92 % všech dětí. 8 % chybovalo zvolením odpovědi A a 0 % dětí zvolilo odpověď C. 8 % dětí z první skupiny odpovídalo možnost A, 92 % možnost B. 10 % dětí ze skupiny druhé zvolilo možnost A a 90 % volilo správnou možnost, tedy B.

Otázka č. 19	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Chlapci	1	34	0	0	10	0	1	44	0
	35			10			45		
Dívky	5	36	0	3	18	0	8	53	0
	41			21			62		
Celkem	6	70	0	3	28	0	9	98	0
	76			31			8 %	92 %	0 %
	76			31			107 = 100 %		

Graf č. 19 Dávání znamení o změně směru jízdy



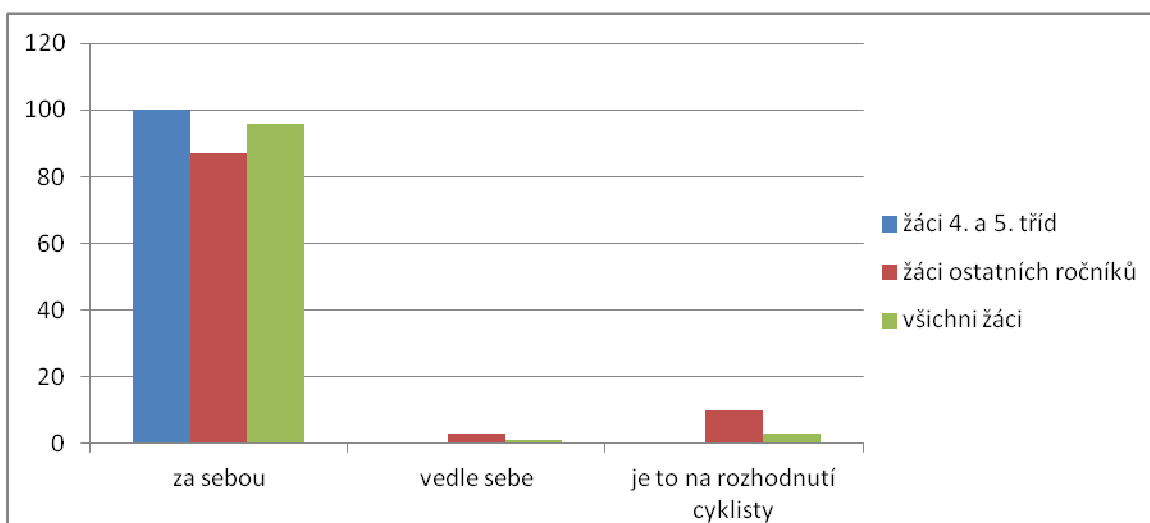
Komentář. Správnou odpověď na otázku znalo přes devadesát procent dětí. Menší chybovost měli děti z první skupiny a ve srovnání chlapců a dívek, chlapci.

## Otázka č. 20 Způsob jízdy cyklistů

Dvacátá otázka zjišťovala, zda děti vědí, že cyklisté musí jet při okraji silnice za sebou. Tato správná odpověď se skrývala pod možností A, kterou zvolilo 96 % všech dětí, 100 % dětí z první skupiny a 87 % dětí z druhé skupiny. Chyb se tedy dopustili pouze žáci z ostatních ročníků a to 3 dívky a jeden chlapec, což odpovídá 13 % skupiny žáků z ostatních ročníků a 4 % všech žáků.

Otázka č. 20	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	Za sebou	Vedle sebe	Je to na rozhodnutí cyklisty	Za sebou	Vedle sebe	Je to na rozhodnutí cyklisty	Za sebou	Vedle sebe	Je to na rozhodnutí cyklisty
Chlapci	35	0	0	9	0	1	44	0	1
	35			10			45		
Dívky	41	0	0	18	1	2	59	1	2
	41			21			62		
Celkem	76	0	0	27	1	3	103	1	3
	76			31			96 %	1 %	3 %
	76			31			107		

Graf č. 20 Způsob jízdy cyklistů



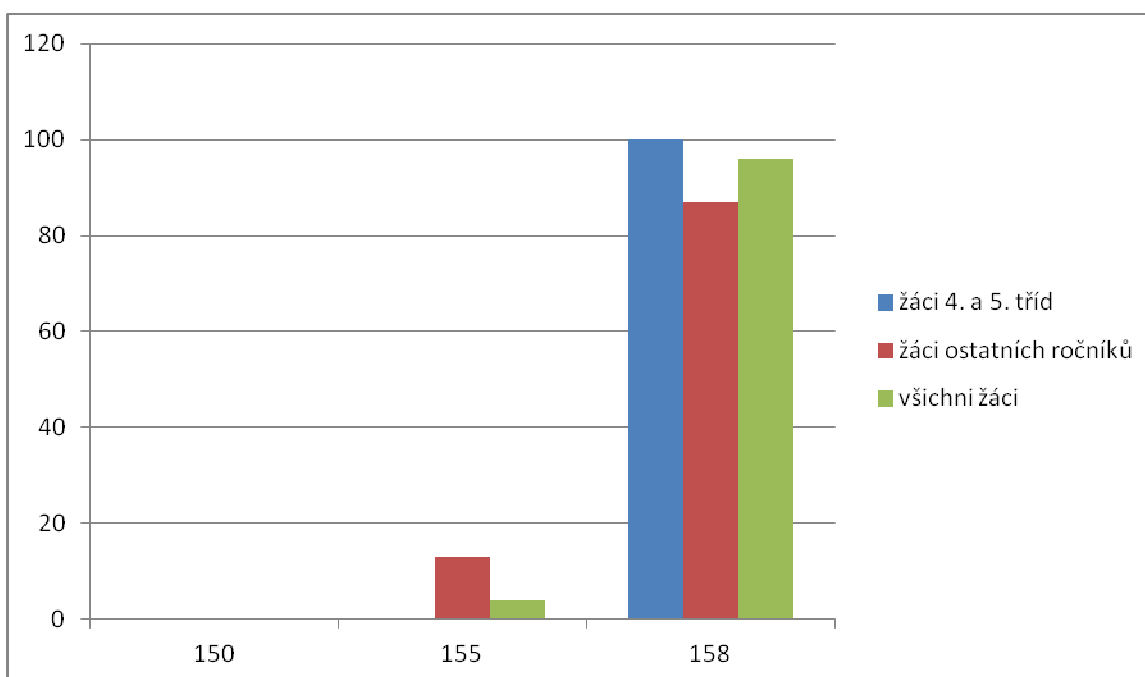
Komentář: V této otázce chybovali pouze žáci z ostatních ročníků. Tato skutečnost odpovídá tomu, že žáci 4. a 5. ročníků se momentálně dopravní výchově intenzivněji věnují. Ve srovnání pohlaví chybovali častěji dívky.

### Otázka č. 21 Telefonní číslo na Policii ČR

Poslední otázka byla zaměřena na telefonní čísla integrovaného záchranného systému. Konkrétně měli děti zaškrtnout telefonní číslo na Policii ČR. To se skrývalo po možnosti C. Žáci 4. a 5. tříd odpověděli ve 100 % správně. Žáci z ostatních ročníků také nevolili možnost A, ale ve 13 % případů zvolili možnost B. Správně tedy odpovědělo 87 % žáků z druhé skupiny. Volby možností všech dětí jsou tedy A 0 %, B 4 % a C 96 %.

Otázka č. 21	Žáci 4. a 5. tříd			Ostatní žáci			Celkem		
	150	155	158	150	155	158	150	155	158
Chlapci	0	0	35	0	1	9	0	1	44
	35			10			45		
Dívky	0	0	41	0	3	18	0	3	59
	41			21			62		
Celkem	0	0	76	0	4	27	0	4	103
	76			31			0 %	4 %	96 %
							107 = 100 %		

Graf č. 21 Telefonní číslo na Policii ČR



Komentář: Telefonní čísla integrovaného záchranného systému jsou velmi důležitá. V otázce, které číslo je na Policii ČR, nechybovalo žádné z dětí 4. a 5. ročníků. Mezi dětmi z ostatních ročníků se chyby dopustil jeden chlapec a tři dívky. Podobně jako v některých jiných otázkách se zde ukazuje lepší informovanost dětí, které díky svému věku momentálně zažívají intenzivnější dopravní výchovu.

## 8.2 Shrnutí výsledků výzkumu

Díky vyhodnocení dat získaných z dotazníků se potvrdily předpoklady formulované na počátku výzkumu. Současně se potvrdila také hypotéza o větší informovanosti žáků 4. a 5. tříd ve srovnání s žáky ostatních ročníků. Lze předpokládat, že je tomu tak proto, že věk žáků 4. a 5. tříd odpovídá cca 10 až 12 roků věku, kdy se intenzivněji věnují dopravní výchově ve škole díky RVP, navštěvují dopravní hřiště a absolvují zde kurz PMC, stávají se častěji účastníky besed s odborníky a především zažívají jako cyklisté první samostatné cesty reálným provozem, což by mělo znamenat také větší pozornost dopravní výchově ze strany rodičů.

Dotazník lze rozdělit na dvě části. 1. měla za úkol zjistit základní informace o dosavadních zkušenostech žáků s dopravní výchovou, 2. byla zaměřená na otázky vědomostního charakteru.

Odpovědi žáků v první části dotazníku byly pro účely zodpovězení výzkumných otázek ve skrze pozitivní. Více než polovina žáků si první zkušenosti s dopravní výchovou přináší již z rodiny, což je velmi pozitivní a žádoucí. Dopravní výchova je nepochybně zařazena do výuky všech základních škol a žáci si to ve většině případů uvědomují, přesto někteří odpověděli, že se ve výuce dopravní výchově nevěnují nebo že neví, zda se jí věnují. Stejně pozitivní byla další zjištění a to že mnoho dětí navštěvuje dopravní hřiště, s vybavením a výukou jsou zde spokojeni a vědí, že získané znalosti lze využívat při pohybu v silničním provozu. Pokud jde o srovnání žáků 4. a 5. tříd s žáky ostatních ročníků, první skupina si více uvědomuje dopravní výchovu ve škole, výcvik na dopravním hřišti a také besedy s BESIPem. Žáci druhé skupiny častěji uvádějí zkušenost s přednáškami Policie. Toto zjištění odpovídá skutečnosti, kdy odborníci BESIP, preventisté městské i státní policie a provozovatelé dopravních hřišť konzultují a koordinují své akce tak, aby se vzájemně nepřekrývaly a dopravní výchova dětí byla co nejvíce dlouhodobá a souvislá.

Ve druhé části dotazníku, vědomostních otázkách, se zjistilo, že žáci 4. a 5. tříd jsou informovanější, ve většině otázek častěji chybovali žáci ostatních ročníků. Největší celkovou chybovost měla otázka na určení strany, po níž se chodí tam, kde chodník není neboje neschůdný. Žáci ostatních ročníků chybovali oproti první skupině žáků v otázkách ohledně věku, kdy je nutné nosit přilbu, povinné vybavy jízdního kola a věku osoby, která doprovází na silnici dítě do deseti let věku. V otázkách o telefonních číslech IZS a o způsobu jízdy na pozemních komunikacích na jízdním kole chybovali pouze žáci ostatních ročníků. Větší informovanost žáků 4. a 5. tříd je zde očividná.

Vzhledem k tomu, že celkově jsou data získaná z dotazníků pro dopravní výchovu pozitivní, lze říci, že žáci základních škol mají dostatečné zkušenosti s dopravní výchovou v rodinách, školách, na dopravních hřištích i s odborníky, a pravděpodobně je budou schopni využívat v reálném silničním provozu. I když praktické využití dovedností a schopností dětí v této oblasti je závislé na více faktorech než jen na absolvování teoretické dopravní výchovy či na návštěvě dopravního hřiště. Z odpovědí v první části



dotazníku také vyplývá, že si děti uvědomují působení dopravně-výchovných impulsů ze strany odborných organizací i jinde kolem sebe. Možnosti a úroveň dopravní výchovy jsou vysoké. Většina dětí je také spokojená s výbavou dopravního hřiště i se systémem výuky na něm. Spokojenější byly častěji dívky, chlapci by ve vybavení přivítali šlapací auta. Co se týče formy výuky na školách, stále je nejčastější teoretický výklad učitele, který, troufám si říct, je ze všech možných způsobů výuky dopravní výchovy nejméně vhodný. Naštěstí již většina škol disponuje moderním vybavením učeben, jako jsou například interaktivní tabule pro výuku, výklad tak dokážou dětem udělat mnohem zajímavější.

### **8.2.1 Doporučení pro zefektivnění dopravní výchovy žáků základních škol**

Přestože výsledky výzkumu jsou uspokojivé, na poli dopravní výchovy je důležité inovovat a přizpůsobovat se současným trendům, vývoji dopravních předpisů, vývoji silničního provozu a technickým možnostem moderní doby. Níže jsou uvedena doporučení pro zkvalitnění a zefektivnění dopravní výchovy žáků základních škol. Doporučení vychází nejen ze samotného výzkumu, ale také z informací, které jsem získal během psaní diplomové práce studiem dopravně výchovných materiálů a při návštěvách dopravního hřiště.

*Kvalitnější změna RVP, případně povinnost zajistit praktickou dopravní výchovu žákům školy*

Poslední úprava RVP sice klade větší důraz na dopravní výchovu, ovšem nezakládá povinnost měnit dosavadní školní vzdělávací programy. V praxi to znamená, že školy, na kterých není zvykem návštěva DDH ani vlastní projektový den neumožňují žákům praktickou dopravní výchovu. Povinnost daná RVP je splněna i při zařazení dopravní výchovy do běžných předmětů (například počítání brzdné dráhy v matematice u starších dětí, teoretické základy v prvouce u mladších dětí).

*Věnovat pozornost neustálé modernizaci učeben jak ve školách tak na DDH*

Svět kolem nás plyne velmi rychle a možnosti moderní techniky mohou dopravní výchovu velmi zkvalitnit. Současné vybavení škol a učeben na dopravních hřištích bude za 5 let možná zastaralé. Proto je nutné sledovat nejnovější trendy v oblasti výuky a zajímat se o možnosti financování nového vybavení. Například interaktivní tabule

zatraktivní klasický teoretický výklad a zapojí žáky – zábavnější učivo si žáci budou vždy pamatovat lépe. Umožní používat více druhů výkladu a přesnější informace, do výuky pak lze zapojit i dětmi oblíbené hry s dopravně výchovnou tematikou.<sup>56</sup>

#### *Realizovat dopravní výchovu častěji za pomoci dopravně výchovných soutěží*

Soutěže s touto tematikou předpokládají důkladnou přípravu, tzn. výuku či jiné poznávání dopravních témat. Dle výzkumu této práce jsou právě soutěže velmi málo zastoupenou formou výuky dopravní výchovy. Přitom děti je milují a vše co v nich prožijí, si budou dobře pamatovat. Není nutné realizovat dlouhé soutěže náročné na čas, stačí i v rámci běžné výuky.

#### *Vzbuzovat zájem o mimoškolní aktivity s dopravně výchovnou tematikou*

Školy by měli dětem nabízet kroužky dopravní výchovy a vést je pro děti zajímavým způsobem. Pakliže škola takový kroužek nenabízí a škola například ani nenavštěvuje DDH, její žáci se k praktické dopravní výchově příliš nedostanou. Pokud škola kroužky nabízí a k tomu se ještě pořádá besedy a navštěvuje hřiště, dostane se jejím žákům pravděpodobně kvalitní a soustavné dopravní výchovy.

#### *Zaměřit se na lepší financování DDH*

Financování DDH je složité, provozovateli jsou různé subjekty a peníze na výuku získávají z mnoha zdrojů. Dle své povahy pak hřiště nabízí pouze výuku ZŠ a MŠ při základním vybavení nebo v druhém extrému nabízí výuku i pro střední školy, vyjíždí s dopravní výchovou i mimo své DDH (například s indoorovým dopravním hřištěm, organizuje besedy a přednášky pro širokou veřejnost, nabízí využití DDH veřejnosti v době kdy neprobíhá výuka, organizuje soutěže a projekty krátkodobé i dlouhodobé a mnoho dalšího. V současné době jsou provozovateli mnoha dopravních hřišť v ČR domy dětí a mládeže, což není samo o sobě špatné, avšak většinou to znamená, že provozovatel má mnoho dalších aktivit mimo dopravní výchovu a hřiště provozuje pouze v nutném rozsahu. Z tohoto pohledu je důležité zaměřit se na financování DDH a najít způsob, jak využívat DDH co nejefektivněji. Dopravní hřiště, která mají s financováním problém, by se měla

---

<sup>56</sup> Například z internetových stránek BESIP. Poutavě vytvořené jsou například také stránky skodahrou.cz, u kterých si nejsem jist, zda je mohou pro výuku využívat školy, avšak v případě že ne, jsem přesvědčen, že jistě existují podobné hry, které školy využívat mohou.

držet dobrých příkladů jiných dopravních hřišť či zásad získávání financí pro neziskové organizace. Dobrymi příklady mohou být DDH v Olomouci a Prostějově, kde se fungování neomezuje na výuku a veřejný provoz, ale probíhají zde besedy pro různé skupiny posluchačů, hřiště spolupracují s vysokými školami, pořádají jednorázové i dlouhodobé akce pro veřejnost, disponují kvalitním vybavením a stále hledají nové způsoby jak dopravní výchovu přiblížit co největšímu počtu lidí.

#### *Podněcovat cestování do školy a ze školy jinými způsoby než automobilem*

V dnešní uspěchané době najdeme velmi málo mladších dětí, které se do školy dopravují pěšky, hromadnou dopravou nebo dokonce na kole. Přitom vození dětí do školy autem zhoršuje vnímání reálné dopravy dítětem. Nemusí být odpovědné ani samostatné a nemá si kde utužovat získané dopravní návyky. Školy by měli podporovat dnes již alternativní způsoby dopravy a učit tak své žáky odpovědnosti a bezpečnému chování v dopravě.<sup>57</sup> S tím souvisí i nutnost zázemí pro uschování jízdních kol ve školách.

#### *Podporovat motorický vývoj dětí*

Zejména u dětí v MŠ a prvních třídách ZŠ je důležité podporovat ještě nedokončený motorický vývoj. Děti jej budou potřebovat při bezpečném pohybu v dopravě coby cyklisté.

#### *Podpora aktivního trávení volného času*

Souvisí jednak s podporou motorického vývoje dětí a také s podporou smysluplného aktivního trávení volného času jako takového. Dobrým příkladem jsou školy, které po ukončení výuky nabízejí prostory školních hřišť veřejnosti. Další možností jsou dopravní hřiště otevřená veřejnosti.

#### *Učit rodiče správným dopravním návykům a správným způsobům výuky dopravní výchovy*

Někteří rodiče nemusejí být dostatečně informováni o problematice dopravní výchovy – např. neznají zásady pro výuku jízdy na kole (dítě by mělo jet před rodičem, nikoli za ním jak je možné velmi často vidět na stezkách a silnicích), sami nemají řidičský průkaz a orientují se tedy opravdu jen v základních pravidlech, nesledují změny zákona

---

<sup>57</sup> Například kampaň Oblékáme hada Edu, která podporuje všechny způsoby nemotorové dopravy a cestování hromadnou dopravou.

o silničním provozu<sup>58</sup> atp. Bylo by přinejmenším vhodné těmto rodičům alespoň umožnit doplnění vzdělání na bezplatných besedách. Organizovat by je mohli sami školy nebo dopravní hřiště, případně preventivní skupina policie.

#### *Vzdělávat učitele v oblasti dopravní výchovy*

Škola by měla zajistit, aby učitel měl potřebné znalosti na poli dopravní výchovy. Jedinou zákonnou zkouškou z předpisů o provozu na pozemních komunikacích je v ČR řidičský průkaz, který všichni učitelé vlastnit nemusí. Orientovanost v aktuálních změnách a trendech může být navíc problémem i u těch kantorů, kteří řidičský průkaz vlastní.

---

<sup>58</sup> Od začátku roku 2016 došlo již ke třem změnám zákona o provozu na pozemních komunikacích.

## Závěr

Ve své diplomové práci jsem představil dopravní výchovu, jako jednu z nejdůležitějších priorit dnešní doby. Provoz na pozemních komunikacích houstne a my všichni se denně stáváme jeho účastníky i se všemi jeho riziky.

Teoretická část práce seznámila čtenáře se základní historií dopravní výchovy, jejími aspekty v rodině a ve školách a především s dopravní výchovou realizovanou na dopravních hřištích. Mimo to pojednávala také o historii dopravních hřišť a o konkrétním dopravním hřišti, Šternberském a to proto, že na něm byl realizován výzkum. S dopravou se nutně pojí i nehodovost, a proto jí byla věnována samostatná kapitola. V příloze této práce je vloženo několik grafů a tabulek nehodovosti s odstrašujícími čísly. Děti patří mezi zranitelné účastníky silničního provozu a je nutné připomínat si následky dopravních nehod a důležitost prevence, tedy výchovy k bezpečnému pohybu po pozemních komunikacích. Poslední dvě kapitoly teoretické části byly věnovány organizacím, jež se celostátně zasazují o kvalitní dopravní výchovu nejen našich dětí. Jsou jimi Policie ČR a samostatné oddělení Ministerstva dopravy pro bezpečnost na pozemních komunikacích BESIP. Kapitola o BESIPu pojednávala o aktuální národní strategii, která si klade za cíl snížení dopravních nehod a bezpečnější pozemní komunikace, dále představila výukové materiály dopravní výchovy a mezinárodní Dopravní soutěž mladých cyklistů. Takovéto soutěže jsou, díky nutným přípravám na ně, jednou z mnoha cest, jak podporovat dopravní výchovu jako volnočasovou aktivitu. Poslední teoretická kapitola představuje preventivní činnost Policie ČR Olomouckého kraje s výčtem několika zajímavých projektů zaměřených na dopravní výchovu.

Empirická část práce byla zaměřena na kvantitativní výzkum o zkušenostech žáků s dopravní výchovou a o jejím využití v reálném životě. Výzkum probíhal za pomoci dotazníkového šetření. Dotazník byl směřován k žákům 4. a 5. tříd ZŠ, které navštěvují dopravní hřiště Šternberk. Nicméně byl vyplněn i žáky ostatních ročníků, a protože počet dotazníků od žáků ostatních ročníků byl dosti vysoký, rozhodl jsem se je do výzkumu zapojit a srovnávat výsledky těchto dvou skupin žáků. Byla potvrzena původní hypotéza, že žáci první skupiny budou informovanější ohledně témat dopravní výchovy, pravděpodobně proto, že jsou ve věku, kdy školy navštěvují dopravní hřiště a dopravní

výchově se intenzivněji věnují. Bylo zjištěno, že více než polovina všech žáků má zkušenosti se všemi typy výuky dopravní výchovy, které dotazník obsahoval, což odpovídá i dalšímu zjištění, že žáci odpovídali vesměs správně na otázky, které měli ověřit jejich znalosti, výuka dopravní výchovy v nich tedy zanechala stopy a své znalosti jsou schopni využít. Úroveň výuky dopravní výchovy je v ČR vysoká, na DDH Šternberk mají děti možnost zažít kvalitní praktickou i teoretickou výuku dopravní výchovy. Některé děti zažijí i ideální schéma, kdy škola, DDH, policie a BESIP působí dlouhodobě, systematicky, koordinovaně a dopravní výchova je v důsledku toho kvalitní, navazuje na sebe a hlavně umožňuje opakovat již získané vědomosti a upevňovat získané dopravní návyky. Pozitivní bylo i zjištění, že děti jsou vesměs spokojené jak s výukou na DDH, tak s jeho vybavením.

Přestože výzkum potvrdil kvalitu výuky dopravní výchovy, empirickou část práce uzavírají doporučení na zefektivnění výuky dopravní výchovy. Doporučení se týkají především zatraktivnění výuky pro děti a zkvalitnění vzdělávání pedagogů, kteří dopravní výchovu vyučují. Jedno z doporučení je zaměřeno i na financování DDH.

Dětské dopravní hřiště Šternberk slouží nejen žákům základních a mateřských škol, ale i široké veřejnosti. Dopravní hřiště jsou dnes již nepostradatelnou součástí kvalitní výuky dopravní výchovy a je dobře, že děti ve Šternberku mají možnost ji zažívat. Česká republika má výborné pokrytí hřišti, avšak zdaleka ne všechny využívají svůj potenciál plně. Šternberské dopravní hřiště je vzhledem ke svým provozovatelům využíváno dobře a já doufám, že s tím, jak bude význam prevence v dopravní výchově stoupat, budou stoupat i finanční částky vynaložené na dopravní výchovu a s nimi i efektivnost využívání dopravních hřišť. Investice v podobě vzdělávání našich nejmladších, se vrátí nejpozději v době, kdy se z nich stanou řidiči motorových vozidel a naše silnice budou bezpečnější než dnes.

## Seznam použité literatury

1. DISMAN, Miroslav. *Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele*. 4. vyd. Praha: Karolinum, 2011. 372 s. ISBN 978-80-246-1966-8.
2. FRAJEROVÁ, Lenka. *Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník ZŠ*. 3. vyd. Praha: BESIP, 2007. 36 s.
3. FRAJEROVÁ, Lenka. *Dopravní výchova – chodec: pro 3. ročník ZŠ*. 1. vyd. Praha: BESIP, 2009. 36 s.
4. FRAJEROVÁ, Lenka. *Dopravní výchova – cyklista: pro 4. ročník ZŠ*. 1. vyd. Praha: BESIP, 2010. 36 s.
5. FRAJEROVÁ, Lenka. *Dopravní výchova: pro 5. ročník ZŠ*. 1. vyd. Praha: BESIP, 2011. 36 s.
6. FRAJEROVÁ, Lenka. *Příručka dopravní výchovy pro pedagogy základních škol*. Praha: BESIP, 2012.
7. GRECMANOVÁ, Helena et al. *Obecná pedagogika II*. Vyd. 1. Olomouc: Hanex, 1998. 192 s. Edukace. ISBN 80-85783-24-X.
8. HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.
9. KUČERA, Innocenc. *Jak se stanu dobrým šoférem*. 5. Vyd. Praha: Vojtěch Šeba, 1931. 346 s.

10. LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1 vyd. Praha: Univerzita Karlova, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
11. NOVÁKOVÁ, Iva. *Ferda v autoškole aneb Jak opičák k řidičskému průkazu přišel*. Praha: vyrobeno ve spolupráci s Ministerstvem dopravy BESIP, 2015. 40 s.
12. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní soutěž mladých cyklistů*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2010. 32 s. ISBN 978-80-7373-106-9.
13. OECD. *Keeping children safe in traffic*. Paris: OECD Publishing, 2004. 130 s. ISBN 92-64-10629-4.
14. STOJAN, Mojmir a kol. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*, 1.vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-210-4251-3.
15. STOJAN, Mojmir et al. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008. 109 s. ISBN 978-80-7392-078-4.
16. STOJAN, Mojmir. a kol. *Škola zdraví 21. Aktuální otázky dopravní výchovy*, 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2009, ISBN 978-7392-123-1.
17. STOJAN, Mojmir et al. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008. 109 s. ISBN 978-80-7392-078-4.
18. ŠIMONÍK, Oldřich., *Úvod do didaktiky základní školy*, Brno: MSD Brno. spol. s.r.o., 2005, ISBN 80-86633-33-0.



19. VEGRICHT, Václav. *Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základní školy*. Vyd.2. Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, 2006. 54s.
20. VOLNÝ, Josef aj. *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy: učebnice pro posl. pedagog. fakult.* 1. vyd. Praha: SPN, 1983. 124 s. Učebnice pro vys. školy.
21. VOTRUBA, Josef. *Dětská dopravní hřiště. Výstavba, provoz a metodika výcviku*, 1.vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979, ISBN 14-696-79.
22. VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova, I. Díl: Chodec*, Praha: Fortuna 1992, ISBN 80-85298-98-8.
23. VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova pro 4. a 5. ročník základní školy, II. díl: Cyklista*, Praha: Fortuna, 1992, ISBN 80-7168-038-9.
24. VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova v rodině: několik rad rodičům k přípravě dětí na bezpečnou chůzi a jízdu v provozu*. 1. vydání. Praha: Fortuna, 2001.32 s. ISBN 80-7168-790-1.

## Seznam použitých internetových zdrojů

1. BESIP [online]. © Besip 2012 [cit. 11. 4. 2016]. Dostupné z WWW: [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz).
2. Dětské dopravní hřiště Zlín Malenovice [online]. ©ddh-zlin.cz [cit. 11. 4. 2016]. Dostupné z WWW: <http://www.ddh-zlin.cz/?page=onas>.
3. Dům dětí a mládeže Šternberk, p.o. [online]. © 2016 Dům dětí a mládeže Šternberk. [cit. 11. 4. 2016]. Dostupné z WWW: <http://www.ddmsternberk.cz/>.
4. Encyklopedie dějin města Brna [online]. 2015 Archiv národní knihovny České republiky [cit. 11. 4. 2016]. Dostupné z WWW: [http://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil\\_udalosti&load=3844](http://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil_udalosti&load=3844).
5. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 [online]. Ministerstvo dopravy BESIP © 2012 [cit. 11. 4. 2016]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>.
6. Policie České republiky. [online]. © Policie České republiky 2015 [cit. 15. 4. 2016]. Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/>.
7. RVP metodický portál pro učitele [online]. [cit. 12. 4. 2016]. Dostupné z WWW: [www.rvp.cz](http://www.rvp.cz).
8. Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha:

Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2015 [online]. [cit. 12. 4. 2016]. Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.

9. STRNADOVÁ, Zuzana. *Dopravní výchova jako celoživotní proces*. In *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. © Centrum dopravního výzkumu 2008 – 2016 [cit. 11. 4. 2016]. Dostupné z WWW: <http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-vychova-jako-celozivotni-proces/>.

## **Seznam použitých legislativních dokumentů**

1. Zákon č. 561/2004 Sb. ve znění pozdějších předpisů školský zákon
2. Zákon č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů o provozu na pozemních komunikacích

## Seznam použitých zkratk

ČR	Česká republika
DDH	dětské dopravní hřiště
DDM	domov dětí a mládeže
IZS	integrováný záchranný systém
MŠ	mateřská škola
PČR	Policie České republiky
PMC	Průkaz mladého cyklisty
SŠ	střední škola
ŠTB	Šternberk
RVP	rámcový vzdělávací program
ÚAMK	Ústřední automotoklub
ZŠ	základní škola

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1 Dotazník

Příloha č. 2 Mapa dětských dopravních hřišť v ČR

Příloha č. 3 Grafy a tabulky dopravní nehodovosti

10. Příloha č. 1 Dotazník

DOTAZNÍK



Dotazníkové šetření se zabývá výukou dopravní výchovy v Domě dětí a mládeže ve Šternberku a to z hlediska vnímání potřebnosti, praktické realizace na dopravním hřišti a spolupráce s oddělením BESIP a PČR.

Milé děti prosím o vyplnění tohoto dotazníku, který je anonymní a bude sloužit k výzkumu v mé diplomové práci týkající se dopravní výchovy. Zakroužkujte odpověď, kterou považujete za správnou. Děkuji za Vaši ochotu a čas. Alois Vodička.

Škola: ZŠ .....

Třída: .....

Chlapec - dívka

1. První zkušenost z dopravní výchovy jsi získal kde?
  - a) od rodičů
  - b) ve škole
  - c) v Domě dětí a mládeže Šternberk.
  
2. Máte zařazenou dopravní výchovu ve škole?
  - a) ano
  - b) ne
  - c) nevím
  
3. S jakou formou výuky dopravní výchovy se setkáváte ve škole?
  - a) teoretický výklad učitele
  - b) beseda s odborníkem (BESIP, PČR)
  - c) praktické cvičení, výcvik na dopravním hřišti
  - d) soutěže s dopravní tematikou.
  
4. V rámci výcviku na základní škole chodíte na dopravní hřiště DDM Šternberk?
  - a) ano
  - b) ne
  - c) nevím.
  
5. Jste spokojeni s vybavením a možnostmi praktického výcviku na dopravním hřišti v DDM Šternberk?
  - a) ano
  - b) ne
  - c) nevím.
  
6. Jste spokojeni s kvalitou výuky dopravní výchovy v DDM Šternberk?
  - a) ano
  - b) ne
  - c) nevím.



7. Co byste přivítali na dopravním hřišti v DDM Šternberk?

- a) více dopravních prostředků (jízdní kola, koloběžky, čtyřkolky)
- b) více dopravních značek a křižovatek
- c) jsem spokojen.

8. Získané zkušenosti máte možnost využít kde?

- a) na dopravním hřišti
- b) v silničním provozu
- c) nemám možnosti.

9. Máš zkušenost s přednáškou od Policie ČR a BESIPu?

- a) ano
- b) ne
- c) nevím

10. Kdo je chodec?

- a) je osoba užívající chodník nebo stezku pro chodce
- b) osoba, která jede na jízdním kole
- c) osoba, která jede v autě.

11. Kde není chodník chodí se kde?

- a) po levé krajnici
- b) po pravé krajnici
- c) po straně, kde je víc místa.

12. Co musí udělat chodec, než vstoupí na železniční přejezd?

- a) musí se přesvědčit, zda může bezpečně železniční přejezd přejít
- b) může vstoupit na železniční přejezd, aniž by se přesvědčil, zda jede vlak
- c) může přeběhnout železniční přejezd kdykoli.

13. Co používá chodec a cyklista za snížené viditelnosti?

- a) reflexní doplňky
- b) tmavé oblečení
- c) jízdní kolo bez odrazek

14. Co by měl mít cyklista v rámci své bezpečnosti?

- a) rukavice
- b) sportovní oblečení na jízdní kolo
- c) ochranou přilbu

15. Od kolika let cyklista musí použít ochranou přilbu?

- a) osoba mladší 18 ,let
- b) osoba mladší 15 let
- c) osoba starší 18 let

16. Do povinné výbavy jízdního kola patří?

- a) držák na mobilní telefon
- b) odrazky na jízdním kole
- c) nosič na batoh

17. Osoba mladší 10 let smí jet sama na jízdním kole po silnici?

- a) může jet samo
- b) pod dohledem osoby starší 15 let
- c) pod dohledem osoby starší 18 let

18. Na jízdním kole dává cyklista znamení o změně směru jízdy?

- a) pravou rukou
- b) levou, nebo pravou rukou, podle směru jízdy na jízdním kole
- c) levou rukou

19. Cyklisté smějí jet při okraji silnice?

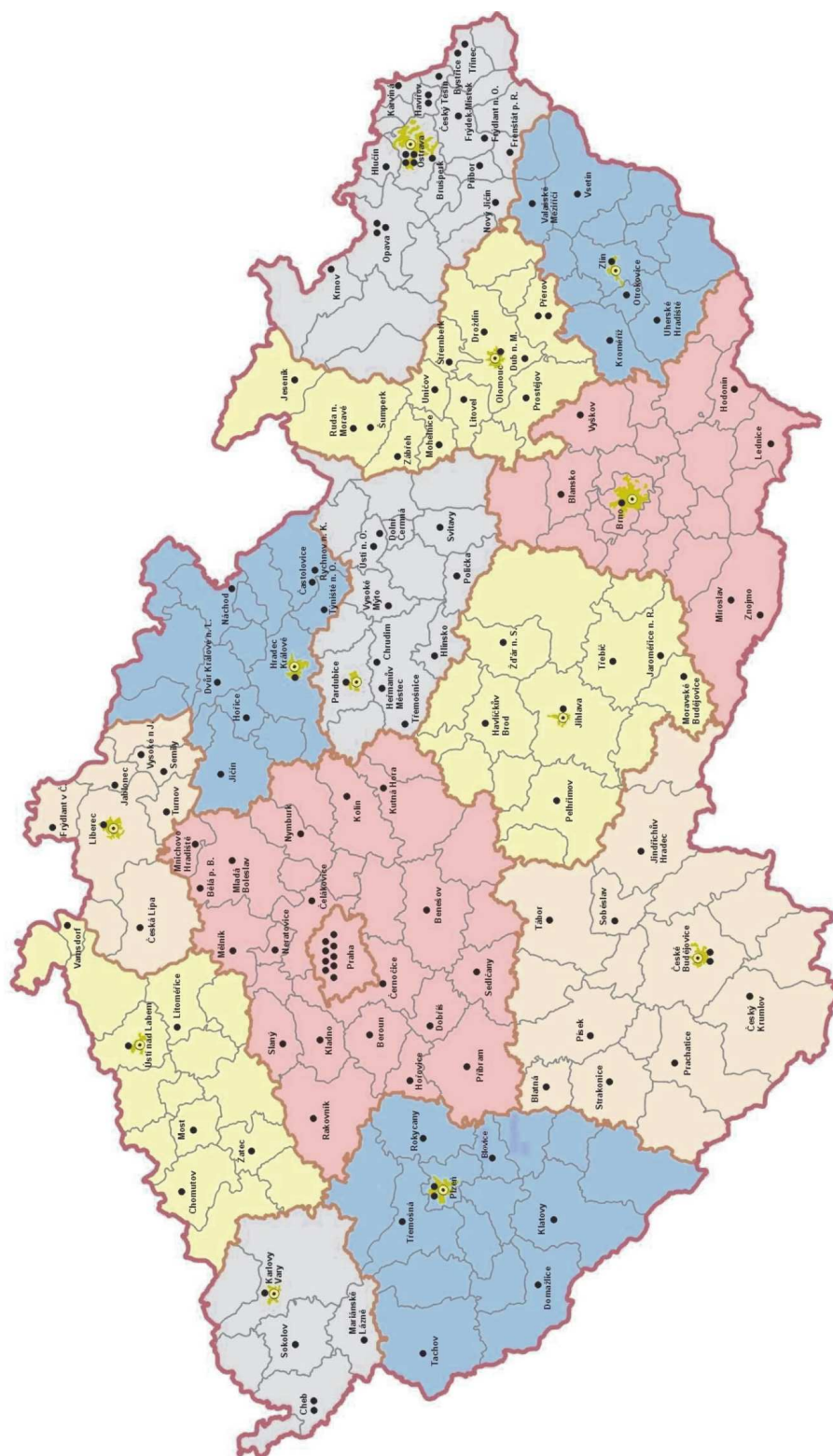
- a) za sebou

- b) vedle sebe
- c) je to na rozhodnutí cyklisty

20. Tísňové telefonní číslo na Policii ČR je?

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

## Příloha č. 2 Mapa dopravních hřišť



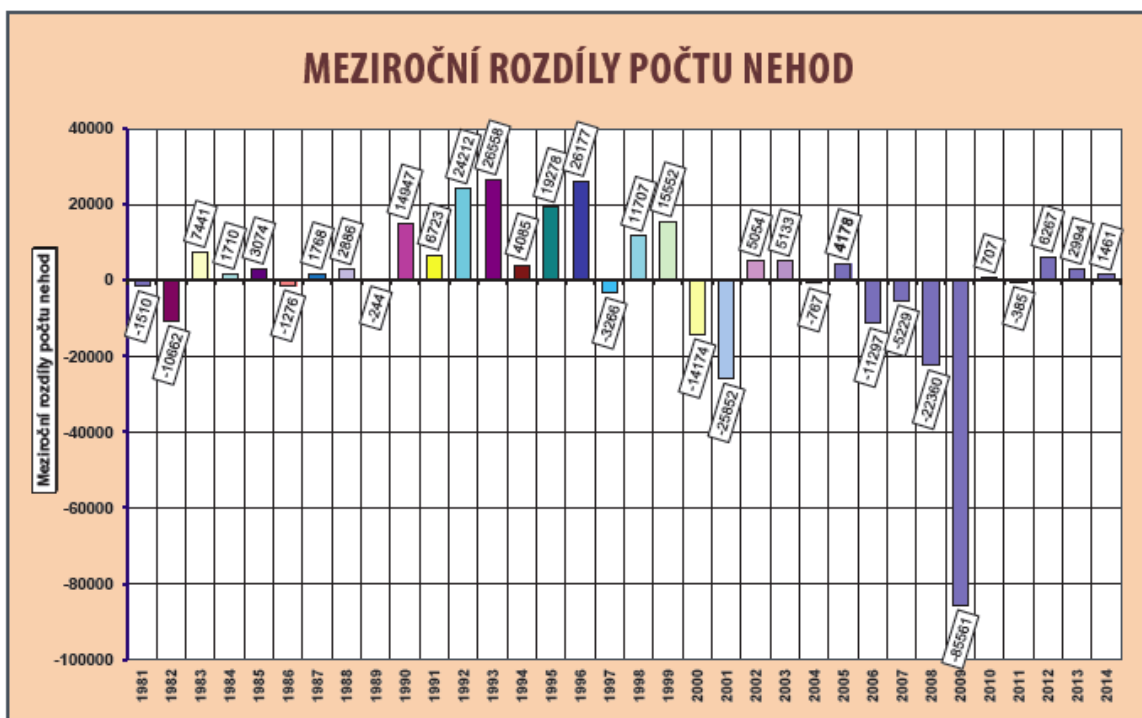
Zpracoval republikový koordinátor BESIP Milan Vaníček, dostupné z WWW:

[http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-ychova/hriste/Mapa\\_DDH.pdf](http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-ychova/hriste/Mapa_DDH.pdf)

### Příloha č. 3 grafy a tabulky nehodovosti v ČR

Grafy a tabulky v této příloze jsou převzaty z ročenky nehodovosti dopravní policie - Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2015. [online] [cit. 12. 4. 2016] Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.

Pod každým grafem je uvedena strana, na které se objekt v ročence nehodovosti nachází.



ÚČASTNÍCI NEHOD	POHLAVÍ	POČET	tj. %
řidič	muž	83 102	77,0
	žena	24 363	22,6
	chlapec do 15 let	292	0,3
	dívka do 15 let	79	0,1
spolujezdec	muž	11 706	39,5
	žena	12 821	43,2
	chlapec do 15 let	2 611	8,8
	dívka do 15 let	2 516	8,5
chodec	muž	1 559	40,3
	žena	1 444	37,3
	chlapec do 15 let	491	12,7
	dívka do 15 let	377	9,7

Strana 9

PŘEHLED VINÍKŮ A ZAVINĚNÍ NEHOD

VINÍK, ZAVINĚNÍ NEHODY ROK 2014	Počet nehod	tj. % z celkového počtu	Index	Počet usmrcených	tj. % z celkového počtu	Rozdíl usmrcených
ŘIDIČEM MOTOROVÉHO VOZIDLA	72 845	84,8	100,6	582	92,5	54
ŘIDIČEM NEMOTOROVÉHO VOZIDLA	2 737	3,2	108,6	30	4,8	3
z toho dětmi	273	0,4	120,8	1	0,0	0
CHODCEM	1 226	1,4	108,3	13	2,1	-9
z toho dětmi	441	0,7	108,9	1	0,0	1
JINÝM ÚČASTNÍKEM	126	0,1	89,4	1	0,2	0
ZÁVADOU KOMUNIKACE	233	0,3	45,2	0	0,0	0
TECHNICKOU ZÁVADOU VOZIDLA	467	0,5	100,6	2	0,3	2
LESNÍ, DOMÁCÍ ZVĚŘÍ	7 846	9,1	115,7	0	0,0	-3
JINÉ ZAVINĚNÍ	379	0,4	82,4	1	0,2	-1

Strana 10

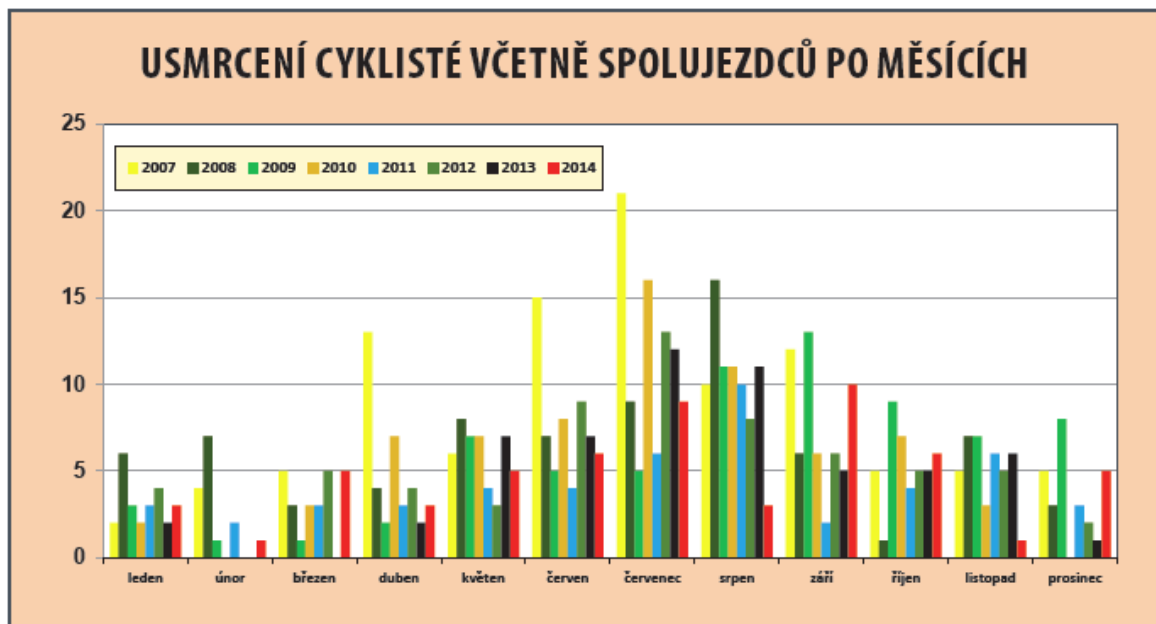
## HLAVNÍ PŘÍČINY NEHOD CYKLISTŮ

HLAVNÍ PŘÍČINA NEHODY ROK 2014	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST	343	13,3	9	31,0	7
NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ	10	0,4	0	0,0	0
NEDÁNÍ PŘEDNOSTI	498	19,3	9	31,0	-3
NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY	1 729	67,0	11	38,0	0

Strana 20

POŘADÍ	NEJČETNĚJŠÍ PŘÍČINY NEHOD ŘIDIČŮ JÍZDNÍCH KOL; ZAVINĚNO TECHNICKOU ZÁVADOU VOZIDLA; ROK 2014	POČET NEHOD (USMRCENÉ OSOBY)
1.	jiná technická závada	4
2.	závada řízení	2
3.	defekt pneumatiky - průrazem, náhlým únikem vzd.	1
4.	upadnutí, ztráta kola vozidla (i rezervního)	1
5.	zablokování kol v důsledku mech. závady vozidla	1
6.	lom závěsu kola, pružiny	1

Strana 21

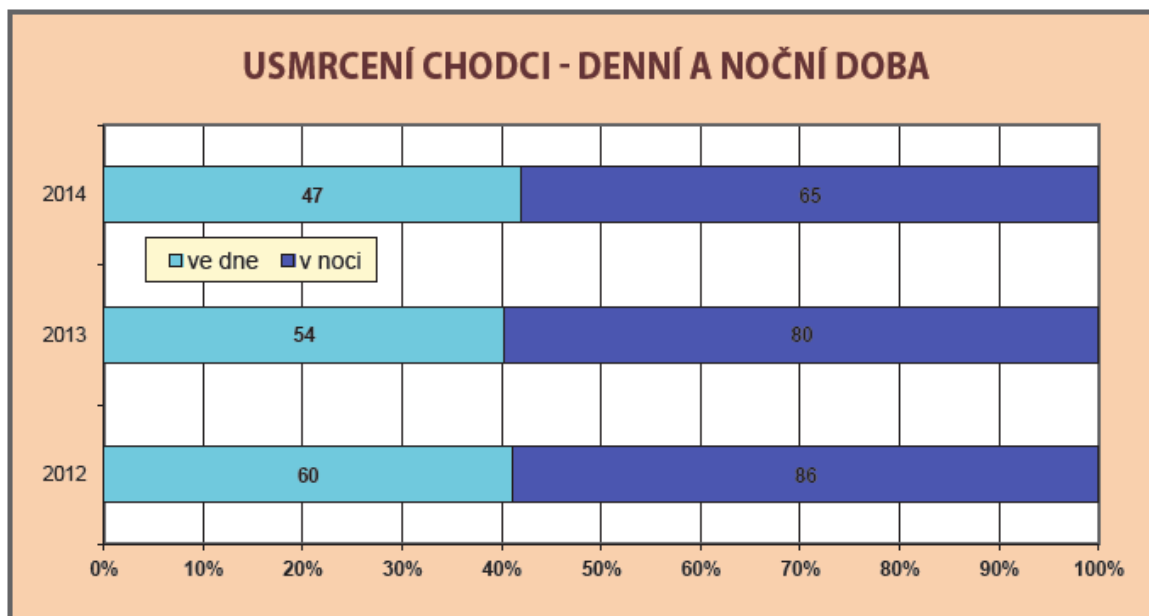


Strana 21

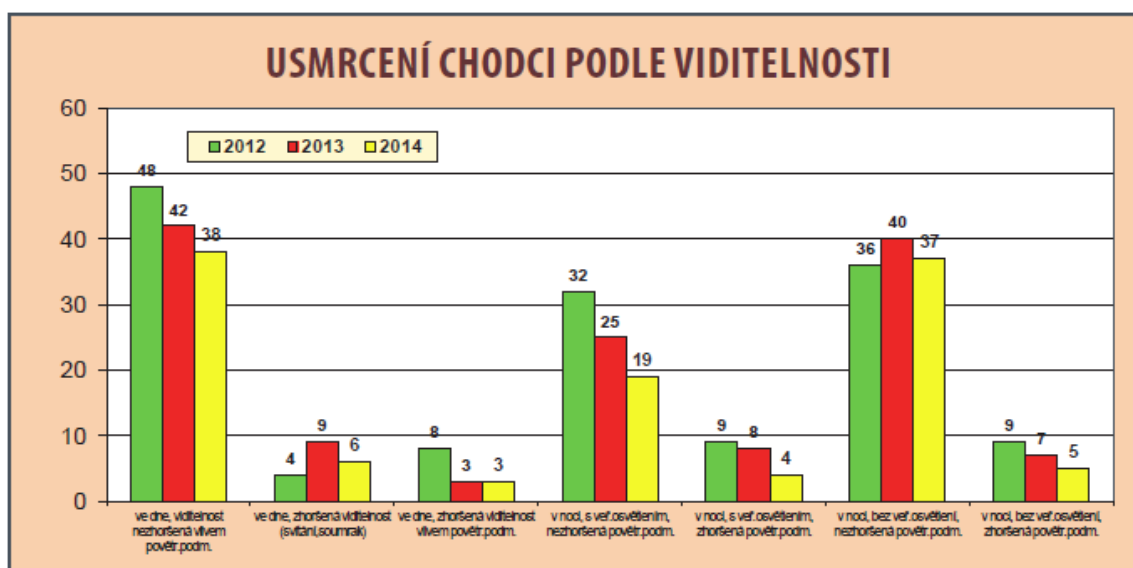
**Chodci zavinili:**

⇒	V OBCI	1 138 nehod	tj. 92,8%
⇒	MIMO OBEC	88 nehod	tj. 7,2%.

Strana 25

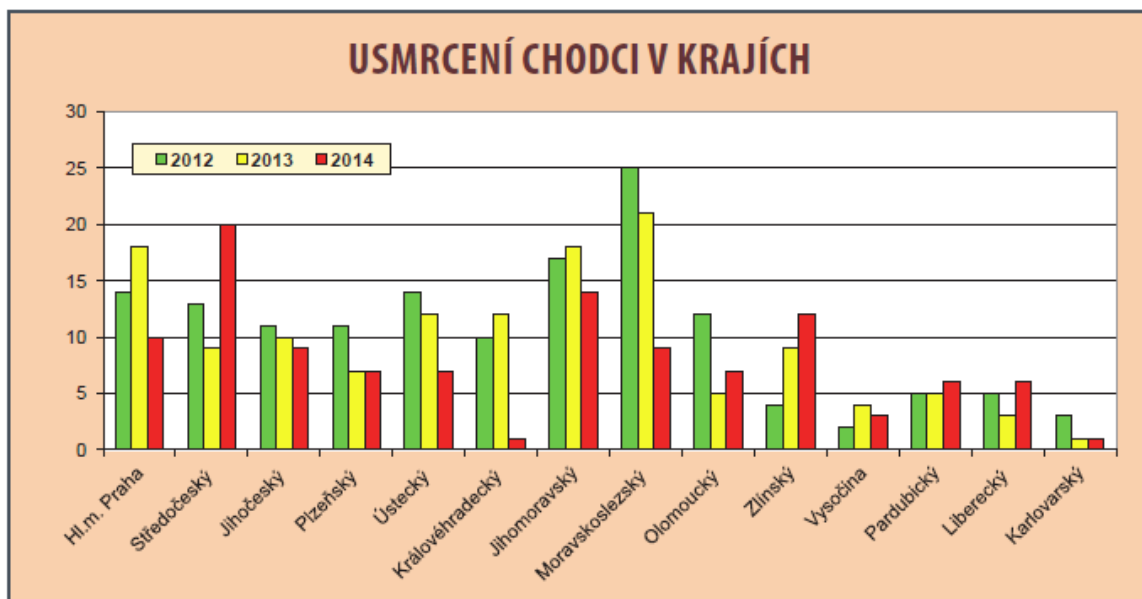


Strana 25



Strana 27





Strana 28

#### NEHODY PODLE KATEGORIE CHODCE (viníka nehody)

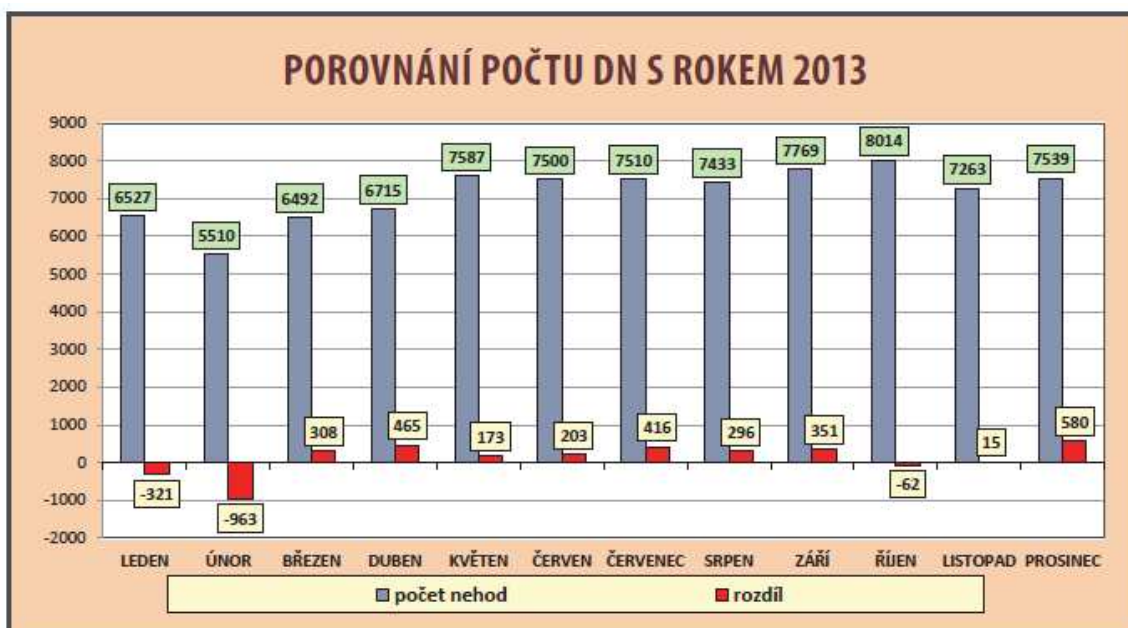
KATEGORIE CHODCE; ROK 2014	Počet nehod	tj.%	Usmrceno	tj.%
Muž	468	38,2	7	53,8
Zena	249	20,3	5	38,5
Dítě (do 15 let)	435	35,5	1	7,7
Skupina dětí	4	0,3	0	0,0
Jiná skupina	70	5,7	0	0,0
<b>Celkem</b>	<b>1 226</b>	<b>100,0</b>	<b>13</b>	<b>100,0</b>

Strana 29

#### Místa nehod – porovnání s rokem 2013:

<b>V OBCI:</b>	<b>je nižší</b>	⇒ počet těžce zraněných o 39 osob
		⇒ odhad hmotných škod o 16,5 mil. Kč
	<b>je vyšší</b>	⇒ počet nehod o 1 044
		⇒ počet usmrcených o 1 osobu
		⇒ počet lehce zraněných o 772 osob

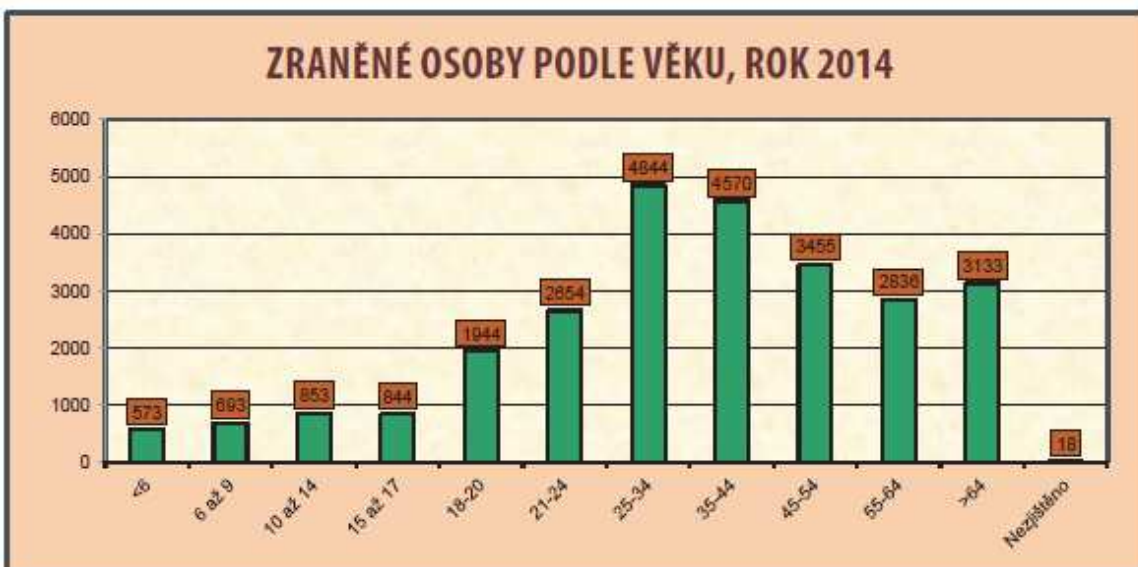
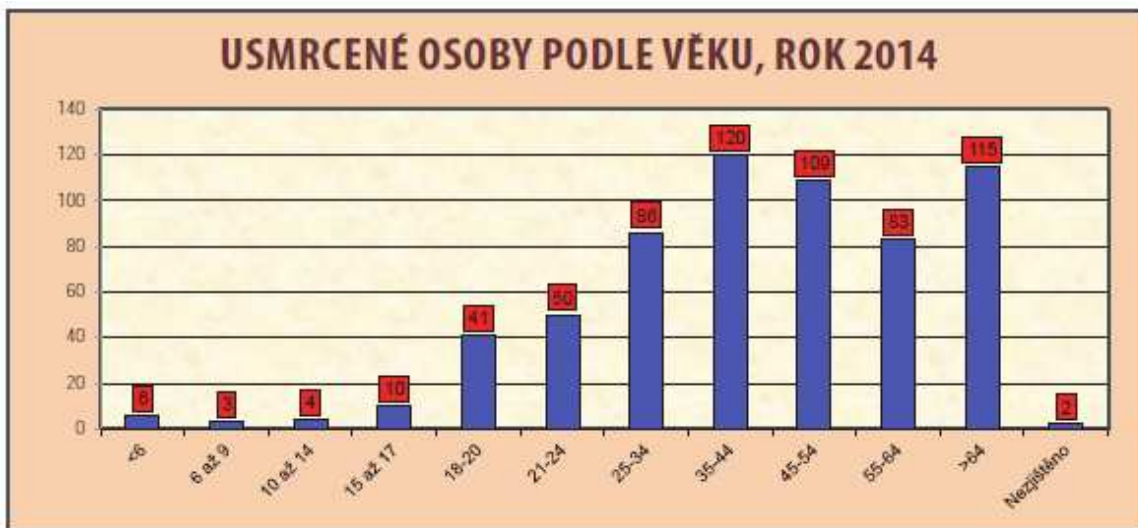
Jedná se o tabulku nehod chodců. Strana 29

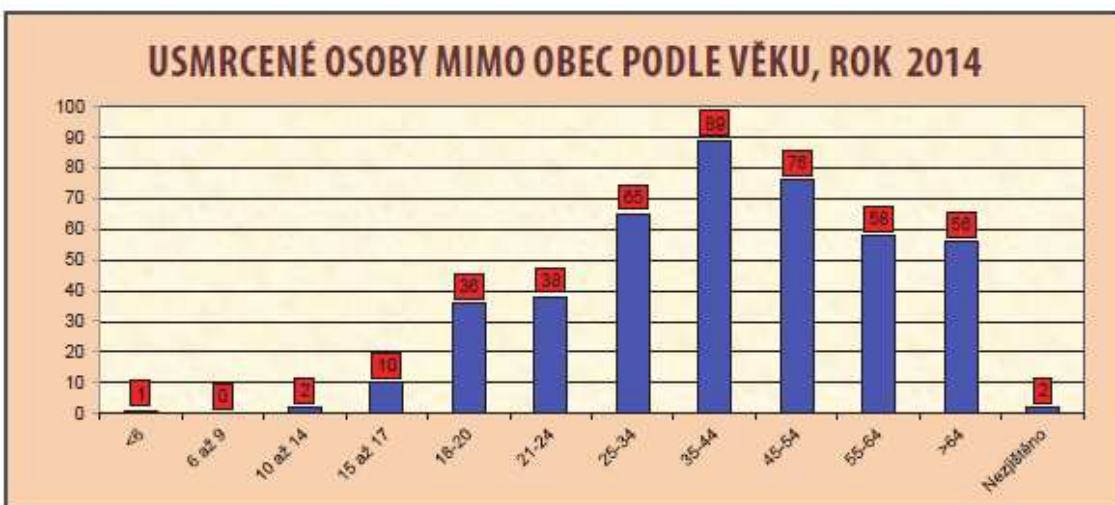
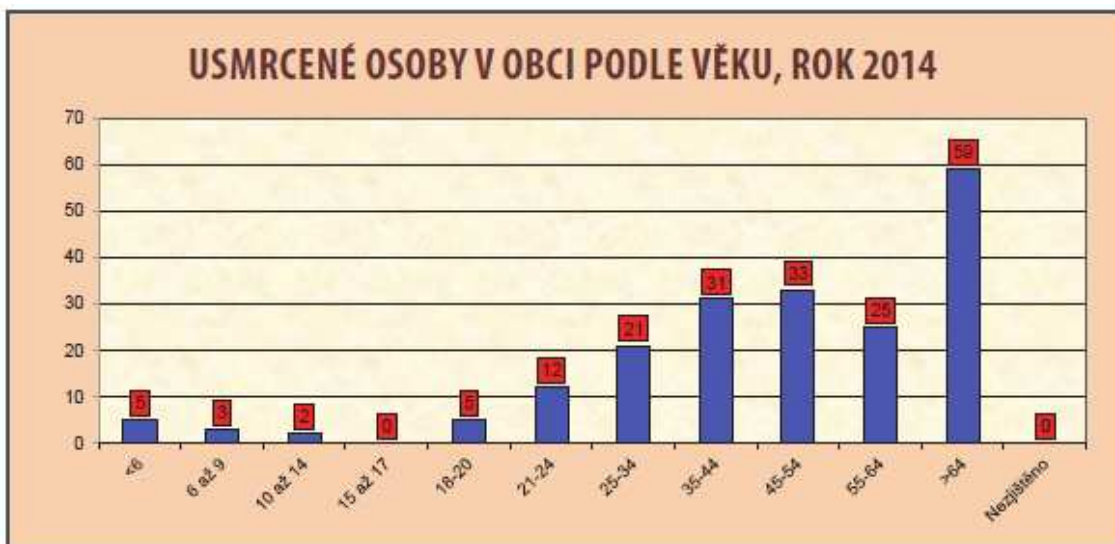


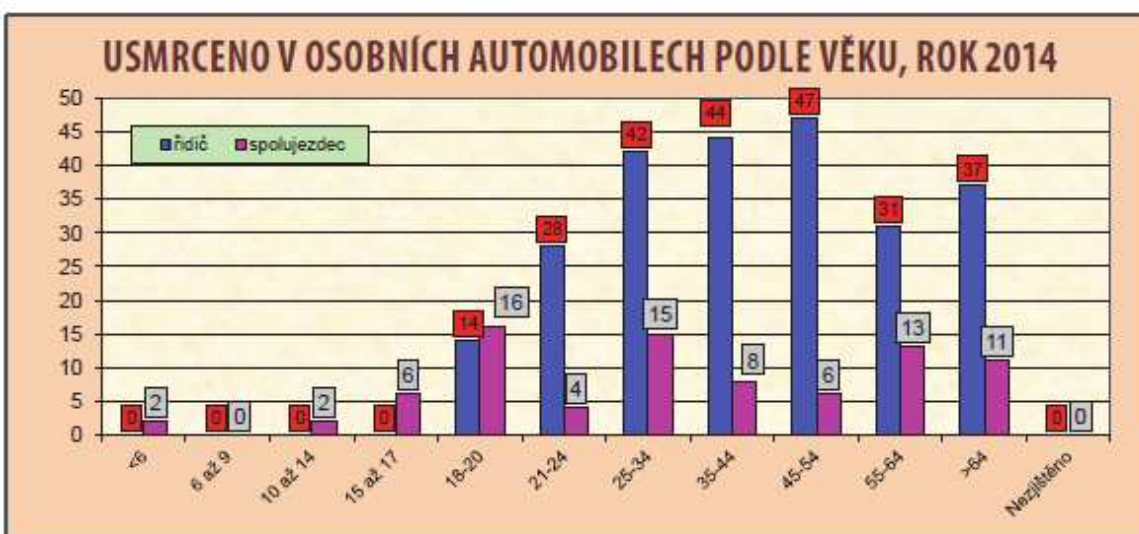
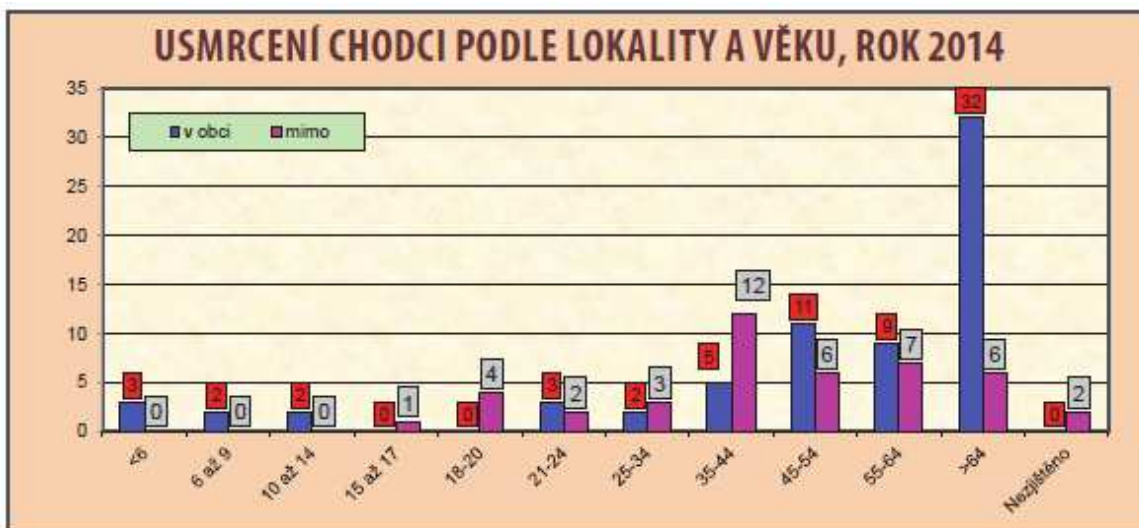
Strana 33

DRUH NEHODY; ROK 2014	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	30 760	588	279	33
srážka s vozidlem zaparkovaným	16 774	616	11	6
srážka s pevnou překázkou	18 938	-688	174	20
srážka s chodcem	3 492	55	106	-26
srážka s lesní zvěří	7 409	1 061	0	-3
srážka s domácím zvířetem	482	25	0	0
srážka s vlakem	150	-10	23	12
srážka s tramvají	621	88	0	-1
havárie	5 317	15	29	1
jiný druh nehody	1 916	-289	7	4

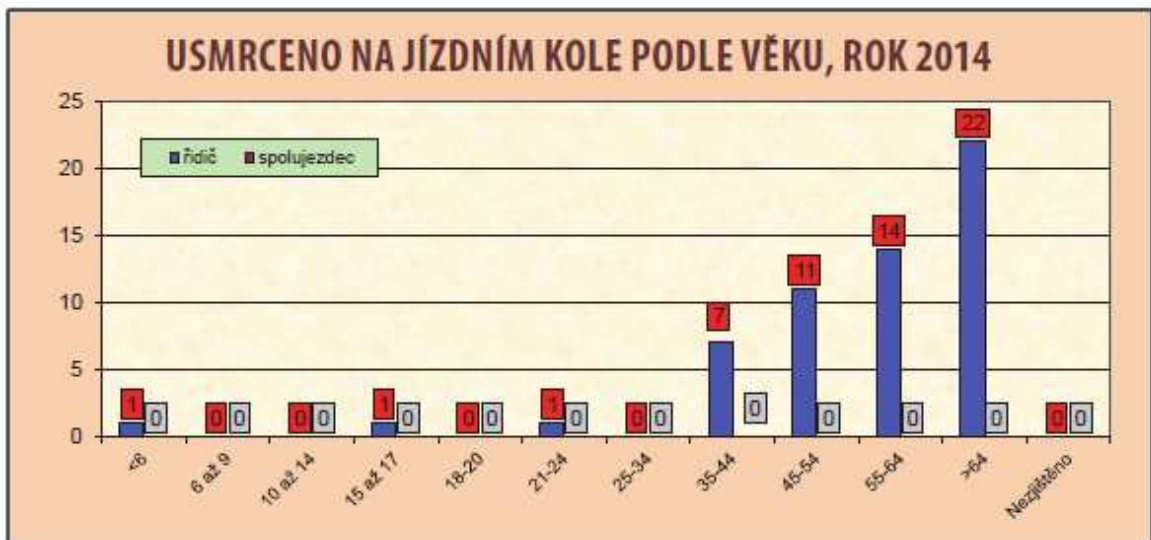
Strana 36



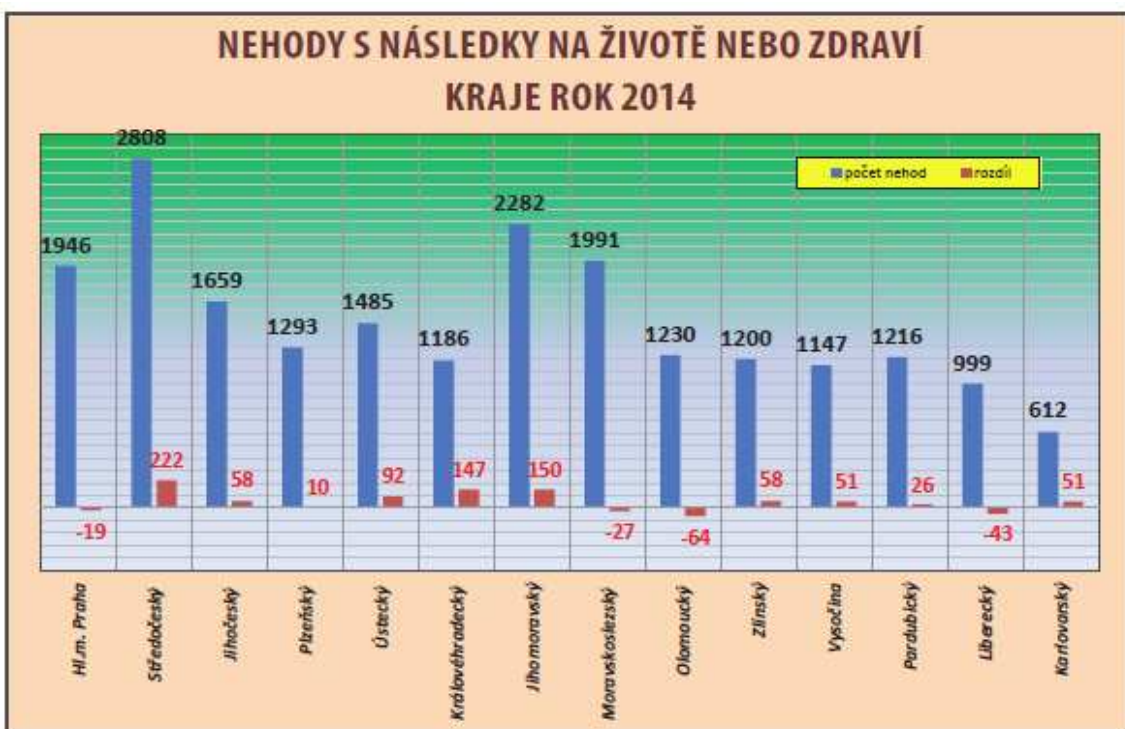




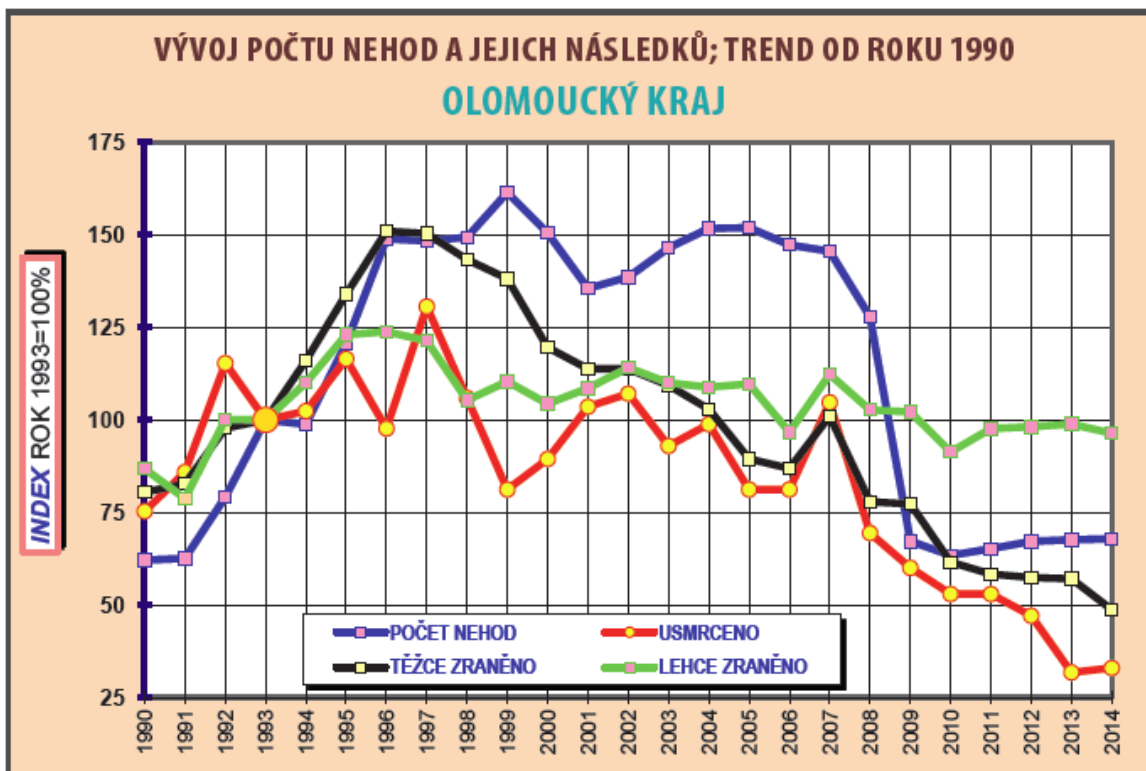




Strana 39



Strana 40



**VINÍK, ZAVINĚNÍ NEHODY**

<b>VINÍK, ZAVINĚNÍ NEHODY; OBDOBÍ ROK 2014</b>	<b>Počet nehod</b>	<b>Rozdíl nehod</b>	<b>Počet usmrcených</b>	<b>Rozdíl usmrcených</b>
Řidičem motorového vozidla	3 487	-83	23	-1
Řidičem nemotorového vozidla	286	8	2	0
z toho dětmi	23	4	0	0
Chodcem	56	7	1	0
z toho dětmi	25	-1	0	0
Jiným účastníkem	5	0	0	0
Závadou komunikace	9	-14	0	0
Technickou závadou vozidla	29	-8	1	1
Lesní, domácí zvěří	544	125	0	0
Jiné zavinění	34	-17	1	1

Olomoucký kraj. Strana 60



PŘEHLED č. 5: Úsmrtní chodci a osoby ve vozidlech

VOZIDLO	OSOBA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
moped	řidič	14	9	10	3	9	12	8	15	6	3	7	3	3	2	3	4	1	3	2	2
	spolucestující						0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
motocykl do 50 ccm	řidič	17	15	16	17	11	10	12	12	9	6	9	4	8	8	5	3	4	3	1	3
	spolucestující	1				2	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
motocykl	řidič	52	47	49	49	70	73	58	88	76	74	87	91	115	101	76	80	65	79	61	75
	spolucestující	5	6	11	5	15	9	11	10	10	6	9	8	8	7	4	9	7	5	2	9
osobní automobil	řidič	428	433	474	434	424	440	411	438	479	444	396	349	420	360	320	276	266	238	211	243
	spolucestující	331	319	318	258	295	282	264	281	271	261	221	183	202	181	148	111	113	106	80	83
nákladní automobil	řidič	30	30	24	24	34	44	34	42	33	44	39	37	55	38	28	33	27	26	22	29
	spolucestující	8	14	9	9	13	17	11	8	13	17	16	9	9	4	14	10	9	6	9	9
autobus	řidič	2	2	1	2		0	2	2	2	6	4	0	3	0	2	1	2	0	0	1
	spolucestující	2	5	6	3	15	2	4	4	23	9	0	7	0	0	1	0	1	1	1	1
traktor	řidič	2	4	1	5	6	3	2	6	6	2	4	3	1	0	1	2	1	3	1	1
	spolucestující	2			3	3	1	1	3	0	2	1	1	1	0	0	2	0	0	0	0
tramvaj	řidič						0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	spolucestující	1		1			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
trolejbus	řidič						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	spolucestující						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
jiné motor	řidič	2	1	1	4	1	1	0	1	1	0	0	1	0	2	1	1	2	0	1	3
	spolucestující	1					0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
kolo	řidič	146	126	141	106	122	127	118	134	123	99	93	83	102	77	72	70	50	64	58	57
	spolucestující	2				1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
povoz, kůň	řidič	1	1		1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	spolucestující					1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
jiné nemotorové vozidlo	řidič						0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	spolucestující						0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
vlak	řidič						0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	spolucestující						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
jiný druh	řidič						0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	spolucestující						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
chodec		339	372	347	276	298	315	282	269	256	243	244	173	198	210	157	151	156	146	134	112
CELKEM		1 384	1 386	1 411	1 204	1 322	1 336	1 219	1 314	1 319	1 215	1 127	956	1 123	992	832	753	707	681	583	629