

# Dopravní výchova dětí na základních školách

Bc. Petr Londin

---

Bakalářská práce  
2015



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta humanitních studií

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta humanitních studií

Ústav pedagogických věd

akademický rok: 2014/2015

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Petr Londin**

Osobní číslo: **H13994**

Studijní program: **N7507 Specializace v pedagogice**

Studijní obor: **Sociální pedagogika**

Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Dopravní výchova dětí na základních školách**

Zásady pro vypracování:

**Zpracování rešerše a studium odborné literatury.**

**Vymezení pojmů a teoretických východisek z oblasti výchovy a vzdělávání ve školských zařízeních, cílů dopravní výchovy a preventivních programů.**

**Příprava metodiky k výzkumné části.**

**Realizace kvantitativního výzkumu formou dotazníku.**

**Zpracování a vyhodnocení zpracovaných dat a jejich interpretace.**

**Prezentace výsledků výzkumu, shrnutí a doporučení pro praxi.**

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

**CHRÁSKA, Miroslav. Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu. Praha: Grada Publishing, 2007. ISBN 978-80-247-1369-4.**

**KRAUS, Blahoslav. Základy sociální pedagogiky. Praha: Portál, 2008. ISBN 978-807-3673-833.**

**STOJAN, Mojmír. Dopravní výchova: pro učitele 1. stupně ZŠ. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-802-1042-513.**

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

**ŠTIKAR, Jiří, Jana ŠMOLÍKOVÁ a Jiří HOSKOVEC. Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2.**

Vedoucí diplomové práce: **Mgr. Jana Krausová, Ph.D.**

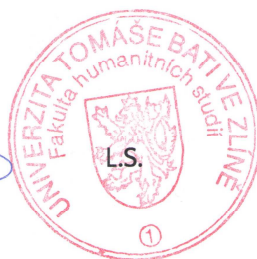
Ústav pedagogických věd

Datum zadání diplomové práce: **7. ledna 2015**

Termín odevzdání diplomové práce: **17. dubna 2015**

Ve Zlíně dne 7. ledna 2015

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



  
Mgr. Jakub Hladík, Ph.D.  
ředitel ústavu

## PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

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

Prohlašuji, že

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

Ve Zlíně ..... 19.4. 2015

..... M. Urdlík

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

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

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

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

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

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

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

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst.

3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

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

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

## **ABSTRAKT**

Diplomová práce se zabývá dopravní výchovou. Práce je zaměřena na současný stav dopravní výchovy nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, kterými jsou děti v pozici chodců a cyklistů a na nebezpečí, které jím bezprostředně hrozí v silničním provozu.

Cílem diplomové práce je zjistit, jak jsou děti připraveny samostatně se pohybovat v silničním provozu. Na základě stanoveného cíle budeme hledat přínos ke zlepšení zkvalitnění dopravní výchovy tak, aby vymezené prostředky pro tento proces byly účelově využity. Cílem rovněž je zaujmout ředitele škol a zástupce samosprávy obcí, aby pořizovali technické prostředky sloužící k dopravní výuce.

Klíčová slova: dopravní výchova, bezpečnost, silniční provoz, dopravní prostředky, dopravní hřiště

## **ABSTRACT**

This diploma thesis deals with a traffic education. The thesis is focused on current state of the traffic education of the most vulnerable road traffic participants, who are children as pedestrians and cyclists, and also on danger, which threatens them in the road traffic.

The goal of this thesis is to find out, how children are prepared to independently move in the road traffic. Based on the stated goal, we will try to find the benefit of improvement of the road traffic in such way, that restricted resources for this process were earmarked. Last but not least, another goal is to engage headmasters and city council representatives to purchase technical instruments for the traffic education.

Keywords: traffic education, safety, road traffic, means of transport, traffic playground

## Motto

Všechna silniční pravidla jsou psána pro normální a duševně zdravé lidi. Pokud nezvítězí rozum a ohled k ostatním, nemohou fungovat tak, jak mají.

Ing. Zdeněk Bambas

## Poděkování

Touto cestou děkuji Mgr. Janě Krausové Ph.D., za trpělivost, odborný dohled, rady a cenné připomínky, které mi poskytla při zpracování mé diplomové práce.

Rovněž děkuji mé manželce Věrce, za podporu a pomoc v průběhu studia.

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

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>10</b>
<b>1 HISTORIE POZEMNÍ DOPRAVY</b> .....	<b>11</b>
1.1 VZTAH PRÁVA K PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	12
<b>2 DOPRAVNÍ NEHODY</b> .....	<b>13</b>
2.1 STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD .....	13
2.2 VZNIK DOPRAVNÍCH NEHOD .....	15
2.3 DOPRAVNÍ NEHODY DĚTÍ A NÁSLEDKY .....	16
<b>3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA</b> .....	<b>17</b>
3.1 DOPRAVNÍ VÝCHOVA V ZAHRANIČÍ.....	21
3.2 RÁMCOVÝ VZDĚLÁVACÍ PROGRAM, DOPRAVNÍ VÝCHOVA .....	22
3.3 RODINA A DOPRAVNÍ VÝCHOVA .....	23
3.4 DOPRAVNÍ VÝCHOVA VE ŠKOLE .....	24
3.5 BESIP .....	26
3.6 SOUTĚŽ MLADÝCH CYKLISTŮ .....	31
3.7 POVINNÁ VÝBAVA JÍZDNÍHO KOLA .....	32
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>37</b>
<b>4 METODOLOGIE VÝZKUMU</b> .....	<b>38</b>
4.1 STANOVENÍ CÍLE VÝZKUMU A VÝZKUMNÝ PROBLÉM.....	38
4.2 DÍLČÍ VÝZKUMNÉ OTÁZKY A HYPOTÉZY .....	39
4.3 VZOREK VÝZKUMU.....	42
4.4 VYHODNOCENÍ HYPOTÉZ.....	49
<b>5 SHRUTÍ</b> .....	<b>66</b>
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>68</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY</b> .....	<b>71</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY</b> .....	<b>73</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK</b> .....	<b>74</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b> .....	<b>75</b>
<b>SEZNAM GRAFŮ</b> .....	<b>76</b>
<b>SEZNAM TABULEK</b> .....	<b>78</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	<b>79</b>



## ÚVOD

Jako téma své diplomové práce jsem si vybral Dopravní výchovu dětí na základních školách. Téma jsem zvolil zejména proto, že jsem zařazen jako policista Dopravního inspektorátu v Novém Jičíně na dopravně inženýrském úseku. Z pozice svého služebního zařazení navrhuji opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu nejen pro motorizovanou silniční dopravu, ale i opatření směřující k zajištění bezpečnosti nejvíce zranitelných účastníků silničního provozu tedy cyklistů a chodců.

S ohledem na současný stav dopravní nehodovosti a v souvislosti s následky dopravních nehod, které mají nepříznivý dopad na celou naši společnost, je nezbytné vnímat dopravně bezpečnostní výchovu dětí a mládeže jako jednu z prioritních záležitostí.

Z mého pohledu je smutné porovnávat statistiku dopravní nehodovosti, jejíž účastníci jsou právě děti. Ze statistiky nehodovosti za kalendářní rok 2014 vyplývá, že děti, chodci do patnácti let zavinili v České republice 441 dopravních nehod. Děti do patnácti let, jako řidiči nemotorových vozidel v r. 2014 zavinily dopravní nehody v 279 případech.

V roce 2014 zahynulo jako chodci na komunikacích v České republice 7 dětí, dvě děti – cyklisti, kteří neměli přilby, 4 děti spolujezdci, ačkoli byli řádně připoutaní a další dvě děti – chodci, kteří na následky zranění podlehli po více jak 24 hodinách. Celkově bylo v roce 2014 zraněno 2 119 dětí. Problematiku dopravně bezpečnostní výchovy je možné řešit za užití transdisciplinárního oboru, kterou sociální pedagogika bezesporu je. Při využití možnosti sociální pedagogiky, je možno zvýšit a zlepšit bezpečnost dětí a mládeže na cestách.

Práce bude rozdělena na část teoretickou a část praktickou. V praktické části se budeme zabývat výzkumem. V teoretické části diplomové práce se budeme věnovat historii dopravy, provozu na pozemních komunikacích, dopravními nehodami a výchovou. Praktická část bude obsahovat dotazníkové šetření.

## I. TEORETICKÁ ČÁST

## 1 HISTORIE POZEMNÍ DOPRAVY

Za nejstarší dopravu na území dnešní České republiky lze považovat dopravu vodní, která byla provozována již v 6. a 7. století, při plavbě na Vltavě a Labi. Z období kolem století desátého jsou na těchto vodních cestách zmiňované přístavy v Mělníku, Ústí nad Labem a Litoměřicích. Ačkoli zejména za vlády císaře římského a krále českého Karla IV. byly prováděny úpravy ke zlepšení podmínek vodní dopravy, které posléze umožňovaly vodní souvislou dopravu až do Hamburku, vlivem geografických podmínek se však na dnešním území naší republiky začala již v devátém století rozvíjet převážně doprava pozemní.

Zprvu se jednalo o stezky, které nebyly upravovány, a které byly bez mostů. Stezky se skládaly z pěšin, v bažinatých oblastech byly položeny tesané trámy, tzv. mostnice nebo hatě, použití vozů bylo zcela vyloučeno.

Vývoj pozemní dopravy ve středověku byl velmi pomalý, tomu napomáhala i ta skutečnost, že nutnost dopravy neměla vymezenou povinnost zásobovat města a hrady základními surovinami, kterých bylo v okolí dostatek. Od 13. století však nabízený dovoz a vývoz zboží způsobil, že se začaly budovat systematicky obchodní cesty. Teprve po roce 1800 začaly být stavěny silnice, jejichž šíře se pohybovala kolem devíti a půl metrů a posléze až šíře 13 a čtvrt metrů. V tomto období byla přeprava zboží zajišťována těžkými vozy, přeprava osobní byla zajišťována kočáry.

Vynález parního stroje zásadním způsobem ovlivnil vývoj dopravy. Dne 23. 9. 1815 projel Prahou první parní automobil (Kyncl, 2006, s. 16), jehož konstruktérem byl Josef Brožík. V roce 1895 byl vyvinut první elektromobil, jehož konstruktérem je František Křižík. Průlomem v dopravě byl vynález spalovacího motoru, od něhož se odvíjel vývoj motorových silničních vozidel. Prvenství v tomto směru na území naší země získal automobil Präsident, který byl vyroben v Kopřivnici. Na výrobu automobilů navázaly Škodovy závody v Mladé Boleslavi, dále i firmy Praga, Walter a další. Na rozvoj automobilismu bylo reagováno již v roce 1900 nařízením c. k. místodržícího v království Českém, jehož text je v dnešní době velmi úsměvný např. „*Rychlost jízdy nesmí býti v uzavřených osadách větší, než kolik obnáší rychlost koně v čerstvém klusu*“ (Kyncl, 2006, s. 20). Od začátku 20. století dochází k masivnímu rozvoji dopravy a to nejen výstavbou nových dopravních cest, ale i množstvím vyrobených vozidel. Dopravní cesty začaly být

tak rozvíjeny, že již v r. 1938 byla započata výstavba dálnice na území České republiky, která však byla v průběhu II. světové války ukončena. Ve stavbě dálnice bylo pokračováno až v šedesátých letech minulého století. Rozvojem dopravy začalo rovněž docházet ke stanovení základních právních norem, které provoz na komunikacích upravovaly a které svým způsobem upravovaly chování na komunikaci, aby byla zajištěna bezpečnost silničního provozu.

## 1.1 Vztah práva k provozu na pozemních komunikacích

Rozvojem dopravy po roce 1918 začalo docházet ze strany vlády k regulaci pravidel silničního provozu. Regulací silničního provozu bylo např. stanoveno omezení rychlosti na 45 km/hod. mimo obec, v obci 15 km/hod. a na křižovatkách 6 km/hod. Regulace silničního provozu rovněž stanovila, že před každou křižovatkou se muselo troubit. V r. 1924 se zavádějí čtyři výstražné značky pro křižovátku, kolejový přejezd, zatáčku a rigol (Kyncl, 2006, s. 35). Dne 15. března 1939 vydal vrchní velitel německé armády von Brauchitsch nařízení o zavedení jízdy vpravo v Čechách a na Moravě. Po skončení II. světové války do padesátých let minulého století, byly základní právní normy týkající se provozu na pozemních komunikacích řešeny pouze okrajově. Od 1. listopadu 1951 nabyl účinnost zákon č. 56/1950 Sb. O provozu na veřejných silnicích. Tento zákon komplexně řešil práva a povinnosti všech účastníků silničního provozu. Po tomto zákoně byla v platnosti a účinnosti řada právních norem, které stanovovaly pravidla provozu na pozemních komunikacích. Jsou jimi:

- Předpis č. 54/1953 Sb. Vládní nařízení o provozu na silnicích.
- Vyhláška ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu.
- Vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb. o pravidlech silničního provozu.
- Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb. o pravidlech silničního provozu.
- Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu).
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ([www.zakonyprolidi.cz](http://www.zakonyprolidi.cz)).

## 2 DOPRAVNÍ NEHODY

Již na prvních zpevněných cestách v minulosti docházelo k prvním dopravním nehodám. Tento trend se rozvojem pozemní dopravy začal nebývalé navyšovat. První obětí dopravní nehody se stala dne 17. srpna 1896 Bridget Driacollová, která byla sražena automobilem, jenž se pohyboval rychlostí osm kilometrů v hodině (Havlík, 2005, s. 9). Za první oběť dopravní nehody z řad řidičů je v historii považován Henry Lindfield, tento podlehl zraněním, neslučitelnými se životem po dopravní nehodě, k níž došlo dne 12. února 1898. (Jansa, 2014).

Dopravní nehoda je vymezena, *jako nepředvídanou, ale zpravidla předvídatelnou událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný zvlášť závažný následek* (Chmelík, 2009, s. 17). Největší podíl na dopravní nehodovosti mají účastníci silničního provozu s minimem zkušeností, kteří se dostatečně nenaučili plynoucí nebezpečí rozpoznat.

Rozvojem dopravy na území České republiky dochází k nebývalému nárůstu motoristické dopravy. Česká republika se stala významnou křižovatkou dopravních tepen, která spojuje západní Evropu s Evropou východní, ale také severní Evropu s Evropou jižní. V České republice zatím neexistuje legislativní právní norma, nařizující tranzitním nákladním vozidlům jízdu po zpoplatněných komunikacích, které tvoří obchvaty měst a obcí. V současné době vlastně neexistuje páteří síť komunikací, pokrývající veškerou tranzitní dopravu.

Připočteme-li k zahraničním vozidlům, pohybující se na území našeho státu pohybují dalších 7 781 521 vozidel, které jsou registrovány v Centrálním registru Ministerstva dopravy České republiky (*AutoSAP* [online]. 2014), musíme konstatovat, že tohoto provozu vysíláme naše děti, kterým schází teoretické, ale i praktické zkušenosti.

### 2.1 Statistika dopravních nehod

V roce 2014 bylo Policií České republiky, jak vyplývá ze statistiky nehodovosti, která byla zveřejněna Ředitelstvím služby dopravní policie, Policejního prezidia ČR, šetřeno celkem 85 859 dopravních nehod, v průběhu kterých bylo 629 osob usmrceno, 2 762 osob zraněno těžce a 23 655 osob zraněno lehce. Hmotná škoda byla odhadnuta na částku 4 933,23 mil. Kč. V průměru tedy Policie České republiky šetřila denně 235,2 nehod,

v průběhu kterých došlo k usmrcení 1,7 osob, a dalších 72,4 osoby utrpěly zranění. Odhadnutá škody na každý den byla stanovena na částku 13 515 709,- Kč. Z těchto údajů vyplývá, že každých 6,1 minut došlo na cestách v České republice k jedné dopravní nehodě, každých 13,9 hodin došlo na našich komunikacích k usmrcení člověka, každých bezmála 20 minut byl zraněn účastník silničního provozu. Průměrně v průběhu jedné hodiny vznikla materiální škoda v hodnotě 563 155,- Kč, přičemž jednou dopravní nehodou vznikla průměrná škoda ve výši 57 457,40 Kč.

Oproti roku 2013 byl, zaznamenám nárůst:

v počtu dopravních nehod	o 1 461	tj. o 1,73%
v počtu usmrcených	o 46 osob	tj. o 7,89%
v počtu lehce zraněných	o 1 078 osob	tj. o 4,77%

Tabulka 1 nárůst DN

a pokles:

v počtu těžce zraněných	o 20 osob	tj. o 0,72%
odhad hmotné škody	o 4,9395 mil. Kč.	tj. o. +,3%

Tabulka 2 pokles DN

Z příložené tabulky je možno porovnat počty nehod a následků posledních let:

rok	POČET NEHOD	z toho S NÁSLEDKY NA ŽIVOTĚ NEBO ZDRAVÍ	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO
2003	195 851	27 320	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	26 516	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	25 239	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	22 115	956	3 990	24 231
2007	182 736	23 060	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	22 481	992	3 809	24 776
2009	74 815	21 706	832	3 536	23 777
2010	75 522	19 676	753	2 823	21 610
2011	75 137	20 487	707	3 092	22 519
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	583	2 782	22 577
2014	85 859	21 054	629	2 762	23 655

Tabulka 3 přehled následků DN

## 2.2 Vznik dopravních nehod

Za bezesporu nejvíce ohrožené účastníky silničního provozu jsou oprávněně považováni chodci a cyklisti. Důvod je zcela prostý, řidiči motorových vozidel jsou chráněni skeletem vozidel, řidiči motocyklů jsou chráněni motocyklistickou přilbou, popř. dalšími ochrannými prvky aktivní bezpečnosti. Z této skupiny chodců a cyklistů však jsou nejohroženější podskupinou děti a starší osoby z důvodu nižšího soustředění dětí v dopravních situacích a delší reakce a pohybového hendikepu starších osob.

Nejčastějšími příčinami dopravních nehod, při účasti dětí jsou (Štikar, 2003, s. 186):

- Náhlé vyběhnutí mezi zaparkovanými vozidly, které brání v rozhledu dětem a které není mezi vozidly vidět.
- Hra dětí na silnici.
- Chůze po nesprávné straně vozovky.
- Nesprávný způsob chůze křižovatkou.
- Dva cyklisté jedoucí vedle sebe.
- Nesprávný způsob jízdy cyklisty po nesprávné straně.
- Nerespektování zákazu vjezdu do jednosměrných ulic.
- Odbočování vozidel vpravo, přičemž odbočující vozidla vjedou na přechod.
- Odbočování vozidel vlevo, kde řidiči odbočující křižovatkou se snaží projet co nejrychleji, a proto na přechod vjíždějí zvýšenou rychlostí.
- Dělený přechod pro chodce se světelnou signalizací a signální plány nejsou shodné pro druhou část přechodu pro chodce
- Vstup chodce do komunikace na signál „Stůj“
- Absence prvků pasívní a aktivní bezpečnosti, spočívající v užívání ochranných přileb, fluorescentních retroflexních prvků v kombinaci s vhodným oblečením a v neposlední řadě vhodným nasvětlením.

Mezi důležité faktory, které mohou bezprostředně zajistit bezpečnost dětí v dopravním prostoru, jsou prvky spočívající ve vhodném:

- Umístění svislého a vodorovného značení, které budou na výskyt dětí upozorňovat.
- Umístění dopravně stavebními a technickými opatřeními.

### **2.3 Dopravní nehody dětí a následky**

Děti – chodci, zavinili v roce 2014 celkem 441 dopravních nehod, v průběhu kterých došlo k usmrcení jedné osoby a zranění 437 osob. Děti – řidiči nemotorových vozidel zavinili celkem 273 dopravních nehod, při kterých byla jedna osoba usmrcena a 238 osob zraněno. V průběhu dopravních nehod v r. 2014 bylo celkem usmrceno 629 osob, z toho 14 dětí. Z tohoto počtu bylo usmrceno 7 dětí – chodců, 2 děti – cyklisté (kteří neměli ochrannou přilbu a 4 děti – spolujezdci. Další dvě děti – chodci zemřely po více než 24 hodinách po dopravní nehodě.



### 3 DOPRAVNÍ VYCHOVA

Dopravní výchova není v minulosti pojmem neznámým. Zákonem č. 73/1973 Sb. o branné výchově, který nabyt účinnosti dne 1. ledna 1974, byl předmět branné výchovy zahrnut jako vyučující předmět. Tento předmět ve svých osnovách učil děti, jak se orientovat přírodě, střílet ze vzduchovky, používat pomůcky protichemické ochrany. Ve svých osnovách měl rovněž nauku o poskytování první pomoci a dopravní výchovu. Tehdejší Vládní výbor pro bezpečnost silničního provozu České republiky vyhlášoval soutěže s dopravní tematikou. Mezi známé soutěže pro děti ve věku od 4 do 14 let byla soutěž „Děti, pozor, červená“, jenž rozdělená do tří věkových kategorií. Soutěž to byla postupová a probíhala od kol okresních, krajských až po ústřední kolo.

Další soutěž vyhlášována Vládním výborem pro bezpečnost silničního provozu České republiky, byla „Dopravní soutěž cyklistů“. Tato soutěž byla vyhlášována pro žáky ve věku od 11 do 14 let. Soutěž rovněž zvaná „Dopravní olympiáda“ probíhala rovněž od kol okresních, až po kolo ústřední. Obdobná soutěž rovněž probíhala na území tehdejší Slovenské socialistické republiky pod názvem „Pionýrský semafor“. Obě dvě soutěže byly po zkušenostech obou soutěží sjednoceny do té míry, že ve školním roce 1979/1980 mohlo být vyhlášeno i společné celostátní finále. Z celostátního finále pak nejlepší družstva /jedno z ČSR a jedno ze SSR/, postupovaly do mezinárodní soutěže cyklistů členských států Rady vzájemné hospodářské pomoci, pod názvem Mládež za bezpečnost silničního provozu. Ministerstvo školství České socialistické republiky zařazovalo tuto soutěž do seznamu soutěží, které byly doporučeny základním školám k realizaci.

Soutěž se dělila na dvě kategorie:

I. kategorie pro 5 – 6. ročník, tato končila v krajském kole

II. kategorie 7-8. ročník, byla ukončena celostátním kole

Soutěž se skládala z části teoretické, kde byly ověřovány znalosti:

- pravidel silničního provozu
- ze znalosti povinné výbavy jízdního kola a jeho údržby
- z první pomoci,

teoretická část se skládala z dvaceti testových otázek.

V praktické části probíhala:

- jízda zručnosti na kole
- jízda podle pravidel silničního provozu
- ověřování technických dovedností při údržbě a seřízení jízdního kola
- poskytnutí první pomoci

Jízda zručnosti se skládala z úseku, kde byly umístěny překážky:

- Branka,

kteřá byla vysoká 200 cm, široká 150 cm. Z břevna byly spuštěny tyčky, vymežující průjezdní profil. Tento byl o pět centimetrů větší než délka řídítek. Bez ztráty bodu byl hodnocen soutěžící, který brankou projel bez doteku.

- Kolejnice,

překážka byla tvořena prknem délky 300 cm a šíře 15 cm. Bez ztráty bodu byl hodnocen soutěžící, který překážkou projel, aniž by se dotkl, země nohou.

- Pěšinka,

soutěžící v daném případě nesmí sjet z prkna, které je 400 cm dlouhé a 20 cm široké.

- Osmička,

v této disciplíně byla překážka vyznačena na zemi křídou, pískem, či jiným zvýrazněním ve tvaru osmičky. Vnitřní poloměr kruhů osmičky byl 350 cm, vnější 400 cm. Bez ztráty bodu byl soutěžící hodnocen, pokud nevyjel z prostoru mezi vnitřním a vnějším kruhem.

- Převezení pohárku s vodou,

tato překážka byla tvořena úsekem délky 800 cm a šířky 150 cm. Na začátku a konci úseku byla stolička. Úkolem soutěžícího bylo přepravit pohárek vody o objemu 0,2 – 0,3 litrů, ze 2/3 naplněn, z jedné stoličky na stoličku druhou, aniž by opustil vyznačenou trať, upustil pohárek, popř. vylil vodu.

- Koridor,

je tvořen dvěma prkny o délce 100 cm, které jsou vedle sebe položeny ve vzdálenosti 10 cm (pro první kategorii) a 8 cm (pro druhou kategorii) účastníků soutěže. Cyklista se nesměl dotknout kolem prken.

- Složený koridor,

je tvořen třemi za sebou položených prken o délce 60 cm. Průjezdni prostor mezi prkny je stejný jako u překážky „Koridor“. Cyklista se nesměl dotknout kolem prken.

- Slalom s nestejně vzdálenými kuželi,

je tvořen pěti kuželkami, uprostřed koridoru, který je široký 200 cm. Soutěžící se nesměl kuželek dotknout, posunout nebo shodit.

- Slalom mezi brankami,

byl tvořen brankami o šíři 20 cm (pro první kategorii) a 15 cm pro kategorii druhou. Branky se nacházely od sebe vzdáleny 200 cm. Podmínkou slalomu bylo branky projet bez doteku.

- Pískoviště,

soutěžící měl za úkol projet po desce 400 cm dlouhé, která byla položená na písku, aniž by z desky sjel.

- Přeskok,

v daném případě tvořil 5 cm vysoký a 10 cm široký hranol, který byl umístěn na trati. Při překonání překážky musel soutěžící tuto překážku přeskočit předním kolem.

- Houpačka,

byla tvořena 300 cm dlouhým a 20 cm širokým prknem, které bylo položeno na kulatině o průměru 3-5 cm. Cyklista při překonání překážky musel projet v celé délce po prkně.

- Prkno s pilovitým povrchem,

tato překážka byla tvořena prknem o délce 300 cm a šířce 20 cm. Horní plocha byla v 7 – 9 místech seříznuta ve tvaru zubu pily. Cyklista nesměl z prkna sjet předčasně a nesměl se nohou dotknout země.

- Zastavení na místě,

překážka byla tvořena tak, že na horní část kužele se umístila laťka. Soutěžící se musel předním kolem laťky dotknout tak, aby laťka nespadla.

Jízda podle pravidel silničního provozu probíhala tak, aby byly ověřeny znalosti pravidel silničního provozu, dovednosti a návyky účastníků soutěže. Tato kategorie se

mohla podle okolnosti odehrávat přímo na komunikacích, popř. dle možnosti na dětských dopravních hřištích. Ověřování technických dovedností při údržbě a seřízení jízdního kola, spočívalo v ověření, zda účastníci dokážou provést jednoduché opravy, či údržbu svého jízdního kola, např. nasadit vzdušnici a plášť do ráfku kola, sejmut a nasadit řetěz, seřídít sklon a výšku sedla, seřídít brzdu apod.

V disciplíně první pomoc museli účastníci znát, jak:

- se ošetřují drobné oděrky,
- Znehybňují končetiny,
- zastavuje tepenné krvácení
- poskytuje umělé dýchání.

Vládním výborem pro bezpečnost silničního provozu České republiky, byla v rámci výchovně vzdělávacího programu vyhlášována akce „Zlatá zebra“. Tento program, který byl určen žákům 1. – 4. ročníku se zaměřoval na seznámení maximálního počtu dětí s problematikou silničního provozu. Poukazoval na nutnost dodržovat pravidla silničního provozu, na zásady bezpečného chování na komunikacích a v neposlední řadě podporoval vzájemnou spolupráci škol, rodičů a tehdejší Veřejné bezpečnosti při dopravní výchově. Zákonem č. 217/1991 Sb. ze dne 15. května 1991, došlo ke zrušení zákona č. 73/1973 Sb., o branné výchově s nabytím účinností ode dne 1. července 1991. Od zrušení branné výchovy v r. 1991 byla dopravní výchova mj. zaštiťovaná Policií České republiky a to akcí s názvem „Zebra se za tebe nerozhledne“, kde cílem projektu bylo působit na chodce. Projekt je realizován od roku 2007 a je vlastně obdobou akce „Zlatá zebra“, kterou vyhlášoval Vládní výbor pro bezpečnost silničního provozu České socialistické republiky. Další nedílnou součástí dopravní výchovy byl i po roce 1991 BESIP, který je samostatnou součástí Ministerstva dopravy České republiky, přičemž se dopravní výchova stala nepovinným předmětem a záleželo jen na konkrétní škole, jak bude dopravní výchova zařazena ve vzdělávacím programu dané školy, který spočíval návštěvou dětského dopravního hřiště nebo přednáškou ze strany Policie ČR či Městské policie.

### 3.1 Dopravní výchova v zahraničí

Na stránkách [www.cyklodoprava.cz](http://www.cyklodoprava.cz), [online]. [cit. 2015-01-30], Ing. Jaroslav Martínek, z Centra dopravního výzkumu a z pozice Cyklokoordinátora rozvoje cyklistické dopravy v České republice, zveřejňuje zkušenosti s dopravní výchovou v zahraničí.

V Polsku je Dopravní výchova povinná na základních školách, rovněž je povinná i na nižším stupni středních škol. Dopravní výchovu mohou vyučovat pouze učitelé, kteří absolvovali přípravný kurz v délce 120-ti hodin. Jiné osoby např. policisté se mohou dopravní výchovy zúčastnit jen jako hosté. Ministerstvo národního školství Polské republiky neposkytuje na předmět dopravní výchova žádnou částku. Školy v Polsku jsou financovány obcemi.

V Německu, které se skládá z celkem šestnácti spolkových zemí, je každá zodpovědná za vzdělávací program, tedy i za dopravní výchovu. V roce 1972 všechny spolkové země přijaly doporučení k dopravní výchově, která byla v r. 1994 revidována a je dodnes platná. V Německu je vypracován program, který stanoví rozsah, téma a metody dopravní výchovy. Dopravní výchovu na základních školách zahrnuje teoretickou a praktickou výuku chodců a cyklistů. Zaměření je rovněž na hromadnou městskou dopravu a na spolucestující v automobilech. V osnovách 5. – 10. tříd jsou zakomponovány témata jízdy na kole a mopedech, dále problematika právní, lékařská aj. Dopravní výchova v Německu netvoří samostatný předmět.

Dopravní výchovu v Německu vyučují učitelé, je tendence vést výuku staršími žáky. Jako poradce dopravní výchovy je na každé škole pověřen jeden z učitelů, který absolvoval zvláštní kurz. Na dopravní výchově se v Německu podílí i policejní úředníci, kteří absolvovali speciální pedagogické školení.

V Rakousku je dopravní výchova v předškolní výchově dobrovolná. Na základních a středních školách je dopravní výchova zavedena již od r. 1960, kdy však byla začleněna do několika předmětů. Od r. 1983 má dopravní výchova stanovenou osnovu s rozsahem deset vyučujících hodin ročně. Navíc pro první tři ročníky základních škol je stanoven tzv. Standartní program, spočívající v praktické výchově chodců a jak používat veřejnou dopravu. V 1. – 4. ročníku základních škol je dopravní výchova koncipována osnovou, která byla stanovena v r. 1983.

Itálie, která je známá jako jedna z „cyklistických velmocí“, má dopravní výchovu povinnou od tří do čtrnácti let, v rozsahu 20 hodin. Pro studenty ve věku od 14 do 19 je dopravní výchova rovněž povinná a to v rozsahu 12 hod. ročně. Dopravní výchova je zahrnuta v předmětu Občanská výchova. Hlavním tématem této věkové skupiny je jízda na mopedu, který je možno dle italských právních norem používat již od čtrnácti let. Na dopravní výchově se podílí učitelé a policisté.

### 3.2 Rámcový vzdělávací program, dopravní výchova

Od roku 2003 bylo na českých silnicích usmrceno přes deset tisíc osob, několikanásobně víc bylo zraněno osob, kteří následky zranění dopravních nehod pociťují dodnes. I z tohoto důvodu byla zpracována koncepce Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, která vytyčuje cíle, základy principy a návrhy konkrétních opatření, které směřují k zásadnímu snížování nehodovosti na silnicích České republiky. Touto strategií současně vytváří podmínky pro zapojení dalších resortů, které svou činností mohou bezpečnost silničního provozu ovlivnit. Národní strategie vychází z dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013, přičemž vychází z programového prohlášení vlády České republiky ze dne 4. srpna 2010 ve znění „*Vláda bude rozvíjet aktivity ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zvyšovat informovanost účastníků silničního provozu a zkvalitňovat budování infrastruktury. Bude klást důraz i na další komunikační aktivity a zejména výchovu dětí a mládeže. Vláda pečlivě vyhodnotí účinnost bodového systému ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích, odstraní neúměrné tvrdosti zákona, zvýší postih za delikty spojené s agresivitou řidičů a přímo ohrožující bezpečnost silničního provozu a zpřesní pravidla, kde dochází k dvojímu možnému výkladu. Vláda podpoří rozvoj cyklistické dopravy včetně legislativních opatření ve prospěch cyklistů. Vláda bude podporovat a rozvíjet inovační technologie, zejména návazné systémy družicové navigace pro řízení dopravního provozu a pro organizaci a zajištění mobility vedoucí ke zvýšení efektivity a bezpečnosti dopravy a lepší informovanosti jednotlivých skupin uživatelů dopravy.*“ (Programové prohlášení Vlády České republiky. [online]. 4. 8. 2010. [cit. 2015-01-30])

Obdobným způsobem bylo reagováno i orgány Evropské unie, které vydaly v Bruselu 28. března 2011 „Bílou knihu“, Plán jednotného evropského dopravního prostoru, vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. Cílem

Bílé knihy je v oblasti bezpečnosti dopravy snížit do roku 2020 počet nehod na polovinu a do roku 2050 na nulu, tedy na tzv. „vizi 0“, (Bílá kniha. [online]. 28. 3. 2011. Brusel [cit. 2015-01-30]).

V souladu se závěry schůze Bezpečnostní rady státu ze dne 23. srpna 2011 požádal ministr vnitra České republika Jan Kubice, předsedu Vlády České republiky RNDr. Petra Nečase o začlenění tématik „Ochrana člověka za mimořádných událostí, péče o zdraví a dopravní výchova“ do studijních programů pedagogických fakult na schůzi vlády ČR, přičemž tato tematika byla vládou České republiky schválena. Posléze ve Věstníku Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy České republiky pod Č.j:MSMT-5838/2013-200, byla Dopravní výchova jako součást rámcového vzdělávacího programu v několika oblastech a oborech.

### 3.3 Rodina a dopravní výchova

*Rodina je nejdůležitějším převodním mechanismem v předávání hodnot z generace na generaci (KLAPILOVÁ, 1996, s. 27), proto právě rodiče by měli být příkladem ve výchově svých dětí a vést je k důslednému dodržování pravidel silničního provozu a nespoléhat se jen na školu. Ačkoli se děti setkávají s dopravní výchovou již v mateřských a základních školách, přece jen děti tráví více času s rodiči. Výmluva rodičů, že na výchovu nestačí, je neodůvodnitelná, vždyť úkolem rodiče je chovat se tak, aby rodič byl vzorem pro své dítě a to nejen v silničním provozu. Kde jinde než u svých rodičů může mít dítě vzor, po které straně cesty se chodí. Jak správně přecházet silnici. Chovat se ohleduplně. Mít v řádném stavu své jízdní kolo, používat doplňky aktivní, ale i pasivní bezpečnosti. Kdo jiný než dítě dokáže napodobit své rodiče. Pokud otec, či matka při řízení vozidla vysvětlí svému dítěti, co a proč právě dělá, učiní pro dopravní výchovu více nežli pedagog při výuce.*

Rodiče by měli děti (VOTRUBA, 2001, s. 11):

- učit rozeznávat dopravní značky pro chodce a cyklisty,
- seznamovat děti se základními tvary a barvami dopravních značek a jejich významem,

- učit děti znát bezpečnou cestu do školy a zpět,
- seznamovat s úlohou policistů,
- učit znát význam prostoru pro chodce a podmínky pro přecházení komunikace,
- kontrolovat, zda používají cyklistickou ochrannou přilbu,
- kontrolovat, zda dodržují pravidla silničního provozu,
- znát dopravní prostředky nejen podle tvaru, ale i podle zvuku,
- seznámit děti, jaké tresty mohou ve své pravomoci uložit policisté,
- učit bezpečnému chování v dopravních prostředcích,
- vychovávat tak, aby byli v budoucnu zodpovědnými řidiči,
- upozornit na možnost kolizních situací, které mohou zavinit dopravní nehodu,
- seznámit děti s riziky dopravní nehody a jejími následky,

přičemž sami by měli být příkladem při dodržování pravidel silničního provozu.

*Dítě se učí, jak má chodit a jezdit v provozu především tím, že samo pozoruje dění kolem sebe. Všimá si ostatních chodců, řidičů a především velice pozorně sleduje chování svých rodičů v těchto situacích. Z toho plyne úkol pro rodiče chovat se tak, aby dítě vidělo ve svých rodičích správný vzor, který je hlavním prostředkem výchovy pro bezpečný pohyb v silničním provozu. (STOJAN, 2007, s. 108).*

### 3.4 Dopravní výchova ve škole

V silničním provozu se s dětmi se můžeme setkávat jako s chodci, cyklisty, ale také na kolečkových bruslích, skateboardu, spolucestujícími v automobilech nebo prostředcích veřejné hromadné dopravy. Výuka dopravní výchovy by měla být zaměřená na všechny tyto skupiny bez ohledu na skutečnost, do které skupiny dítě jako účastník silničního provozu patří tak, aby si děti byly vědomí, jaké nebezpečí jím hrozí, jak riziku předcházet, jak se v silničním provozu chovat a jak reagovat na krizové situace, do které se mohou dostat, popř. jak s ohledem na svůj věk mohou pomoci jiným účastníkům silničního provozu.

Na metodickém portálu Rámcově vzdělávacího programu [online]. 28. 8. 2012. [cit. 2015-01-30], byly zpracovány podklady, které Ministerstvo školství, mládeže



a tělovýchovy České republiky uznalo za podklad pro učitele s ohledem na zařazení dopravní výchovy, jako povinného předmětu. Rámcový program předkládá cíl výuky v daném ročníku. V I. ročníku seznamuje žáky jak:

- má dodržovat pravidla při chůzi po chodníku nebo po cestě,
- jak překonává komunikaci,
- zda umí rozlišit bezpečný prostor místy pro hru
- zda umí správně cestovat autem
- zda zná a používá cestu do školy, která je bezpečná, a učí znát:
- rozlišení účastníků silničního provozu,
- názvosloví komunikace (chodník, zábradlí, místo pro přecházení),
- správně přecházet komunikaci po přechodu pro chodce nebo v místě bez přechodu pro chodce.

Výuka dětí II. ročníku základních škol seznamuje žáky s riziky a nebezpečím v silničním provozu, ohleduplnému chování a bezpečnému pohybu v silničním provozu. Seznamuje:

- s dopravního značení pro chodce,
- s přechody pro chodce se světelnou signalizací,
- s rozlišením bezpečného prostoru pro hru na komunikacích
- v konkrétních situacích seznamuje s pravidly chování v dopravních prostředcích,
- a opakuje znalost bezpečné cesty do školy.

Cílem výuky žáků II. ročníku je:

- opakování znalosti z I. ročníku,
- znalost dopravního značení, které jsou určeny chodcům.

Ve třetím ročníku má RVP za úkol:

- rozpoznat rizika a nebezpečí v silničním provozu,
- rozpoznávat provoz,
- vyhodnotit správné chování v roli chodce.

Cílem výuky žáků III. ročníku je:

- opakování znalostí z předchozích ročníků,
- doplňovat zásady správného chování chodců,
- znát lokality, kde je chodcům zakázán vstup,
- znát pokyny policistů a světelné signály,
- správně reagovat na vozidla, které jsou vybaveny zvláštním výstražným světlem,
- znát zásady první pomoci při drobných poraněních a umět přivolat pomoc.

Výuka dětí IV. ročníku základních škol seznamuje žáky s riziky a vztahy všech účastníků silničního provozu, řeší rizikové chování, zejména cyklistů.

Úkolem výuky žáku IV. ročníků je:

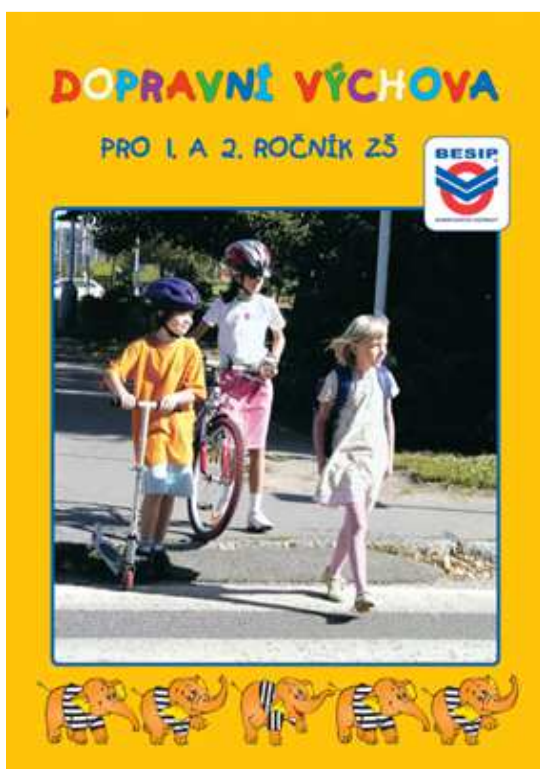
- opakování znalostí přechozích ročníků,
- znát zásady správného chování chodců a cyklistů,
- znát pravidla chování cyklistů,
- znát povinnou výbavu jízdního kola.

Výuka v V. ročníku základních škol zúročuje získané vědomosti, dovednosti a návyky dětí, kteří jsou v postavení chodců a cyklistů. V tomto období by dítě – chodec, ale i dítě - cyklista mělo být připraveno rozpoznat a znát veškerá úskalí, která plynou ze silničního provozu a umět se v silničním provozu bezpečně pohybovat.

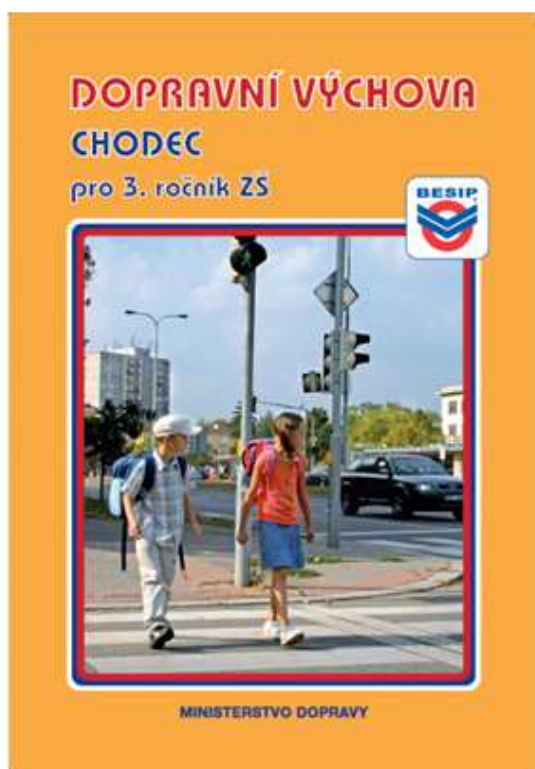
### **3.5 BESIP**

BESIP, který je orgán Ministerstva dopravy České republiky v oblasti silničního provozu, zařadil mezi klíčové aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu dopravní výchovu. BESIP spolupracuje s orgány státní správy na úseku prevence dopravní nehod. Jeho činnost je zajišťována regionálními spolupracovníky – koordinátory, kteří jsou dislokováni v jednotlivých krajích České republiky, kteří zajišťují aktivity prevence v přidělených regionech. Tito koordinátoři spolupracují s krajskými úřady, s obcemi, s Policií České republiky, s městskou policií, s institucemi, právníckými a fyzickými

osobami, které mohou ovlivnit bezpečnost silničního provozu daného regionu. Názorným příkladem této spolupráce je např. akce „ČEZ nasvětluje přechody“, anebo „Dopravní snídaně“. Tyto akce bezprostředně ovlivňují zajištění zvýšení bezpečnosti silničního provozu. BESIP v rámci svých aktivit distribuuje retroflexní fluorescentní pásy, nebo retroflexní fluorescentní vesty, které jsou užívány v silničním provozu, ať již dětmi mateřských, základních a středních škol, tak i dospělými účastníky silničního provozu. Pro zajímavost je třeba uvést, že tyto retroflexní prvky bude muset každý chodec, účastník silničního provozu v souvislosti s novelou zákona č. 361/2000 Sb. použít na komunikacích v extravilánu, tedy mimo obec mimo obec. Ještě před zařazením dopravní výchovy do povinné výuky vydal Besip pracovní sešity a výukové materiály v oblasti dopravní výchovy. Jsou jimi např.:



Obrázek 1 Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník



Obrázek 2 Dopravní výchova pro 3. ročník



Obrázek 3 Dopravní výchova pro 4. ročník



Obrázek 4 Dopravní výchova pro 5. ročník

Pracovní sešity jsou podle věku podávány zábavnou formou tak, aby byla zvýšena dopravní gramotnost dětí, které se pohybují v silničním provozu. Jednotlivé pracovní sešity na sebe navzájem navazují a obsahují předávání informací těm, kterým je určen (ŠTIKAR, 2006, s. 137) a to tak, aby základní pravidla pro chodce zvládli žáci nejpozději ve třetí třídě a pravidla pro cyklisty od čtvrté třídy. Věstník Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy České republiky pod Č.j:MSMT-5838/2013-200, ve svém sdělení o zařazení dopravní výchovy, jako povinného předmětu odkazuje na již zmíněný portál RVP, ale i stránky [ibesip.cz](http://ibesip.cz), kde je možno nalézt podporu k tomuto předmětu.

V souladu s metodickým pokynem RVP jsou pracovní sešity zpracovány pro žáky I. a II. tříd základních škol, aby děti pochopily zásady správného chování chodců, aby dokázaly rozeznat dopravní prostředky, aby jim byl znám význam reflexních doplňků, věděly jaké místo si vybrat pro hru a znaly cestu do školy.

V pracovním sešitě pro III. ročník základních škol se opakují znalosti z předchozích znalostí, na které navazují zásady při jízdě automobilem, chování na zastávkách veřejné dopravy, jízda v prostředcích veřejné dopravy a jízdy na sportovních zařízeních.

Pracovní sešit pro IV. ročník již připravuje žáky na jejich budoucí úlohu účastníků silničního provozu coby cyklistů. Seznamuje žáky se správnou – povinnou výbavou jízdního kola, používání prvků bezpečnosti, způsobem jízdy, znalosti dopravního značení, jízdy za snížené viditelnosti, významem světelné signalizace a s pokyny policistů.

Pracovní sešit pro V. ročník shrnuje všechny dosažené znalosti a vědomosti tak, aby děti – žáci V. tříd byli plnohodnotnými účastníky silničního provozu v roli chodce a cyklisty. Výuka podle pracovních sešitů může být navíc doplněna o ilustrační doplňky, které je možno zhlédnout na stránkách BESIPu. Je zde např. prezentace jak správně pořídit a používat přilbu, neboť *cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.* (z. č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích, § 58 odst. 1). O následcích nepoužívání ochranné cyklistické přilby je zpracováno mnoho literatury, mezi něž patří (LANDA, Pavel a Jitka LIŠKOVÁ, 2004, s. 26). Další významnou prezentací na stránkách BESIPu je názornost aplikace reflexních doplňků, která je určena pro chodce a cyklisty. Na uvedených obrázcích je názorná ukázka rozpoznatelnosti cyklisty ze vzdálenosti cca 50-ti metrů za snížené viditelnosti:



Obrázek 5 neosvětlené jízdní kolo, bez reflexních oděvních doplňků cyklisty,



Obrázek 6 neosvětlené jízdní kolo s reflexními oděvními doplňky cyklisty,



Obrázek 7 osvětlené jízdní kolo reflexními oděvními doplňky cyklisty,

Na silnicích dochází každý den k mnoha závažným dopravním nehodám, při kterých bývají oběťmi zpravidla chodci. Mnohdy je příčinou tragických nehod nedostatečná viditelnost a oběťmi bývají často i chodci. Povinnost svítit je daná vozidlům a cyklistům, nikoli však chodcům, kteří patří k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu. *Vidět a být viděn* – je základní pravidlo bezpečnosti na silnicích. *Za snížené viditelnosti platí dvojnásob. Řidiči, kteří zranili chodce, se shodují na tom, že ho neviděli vůbec nebo příliš pozdě.* ([online]. [cit. 2015-28-02])

„*Tři rady pro zvýšení viditelnosti pro nemotorizované účastníky silničního provozu*“:

- *Používejte reflexní a fluorescenční materiály a kombinujte je, abyste byli dobře vidět za světla i za tmy.*

- *Reflexní předměty umístěte nejlépe ke konci rukávů, blízko ke kolenům a do úrovně pasu (cyklisté také na přilbu a kolo).*

- *Dětem pořídte oblečení, školní brašny a doplňky opatřené reflexními a fluorescenčními bezpečnostními prvky.*“ ([online]. [cit. 2015-28-02]).

K lepší viditelnosti za denního světla a soumraku, přispívá fluorescenční materiál. Světlo za tmy odráží reflexní materiál, proto je vhodné oba prvky kombinovat. Ačkoli tyto prvky nejsou povinné, měl by každý zvážit jejich nošení.

### 3.6 Soutěž mladých cyklistů

Ke zlepšení znalosti dopravní výchovy jsou vyhlašovány programy pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Jeden z těchto programů je výcvik na dětských dopravních hřištích. Výcvik na dětských dopravních hřištích má svou nezastupitelnou roli, přičemž by měly úzce navazovat na teoretickou přípravu, při nacvičování dopravních situací, které jsou blízké situacím v běžném silničním provozu. Předpokladem úspěchu je tedy nejen sladit teoretické a praktické vyučování v průběhu výuky dopravní výchovy žáků IV. tříd, ale i ukončení přezkoušením, kdy úspěšní žáci dostanou „Průkaz cyklisty“, který se stává motivací mladých cyklistů. Získat „Průkaz cyklisty“ je možné po závěrečném přezkoušení a absolvováním soutěžní jízdy, která tvoří závěr výcviku cyklistů. Soutěž je složena z teoretických znalostí, ale i z jízdy zručnosti a zvládnutí jízdy na kole. Během soutěže se děti pohybují po ploše dopravního hřiště, jako chodci nebo jako cyklisti. Tyto role si mohou libovolně měnit. Na hřišti jsou kontrolní stanoviště, kde kontrolu provádí učitelé, lektoři, pozvaní hosté, ale i určené žáci. V průběhu praktické části soutěže se jednotlivé chyby nebo přestupky zapisují.

V teoretické části jsou připravené otázky skládající se z:

- 9 otázek pravidel silničního provozu,
- 7 dopravních značek,
- 4 řešení křižovatek,

úspěšnost testu je při 80% správných odpovědí. Získání „Průkazu cyklisty“, je pro žáky ohodnocením, neboť vlastně získávají svůj první „řidičák“, na který jsou patřičně hrdé.

### 3.7 Povinná výbava jízdního kola

Povinná výbava jízdního kola je stanovena ve vyhl. Ministerstva dopravy a spojů České republiky č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která nabyla účinnosti dne 1. ledna 2015. Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky jsou uvedeny v příloze číslo 13, ve znění“

#### *1. Jízdní kola musí být vybavena*

- a.) dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdného účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou,*
- b.) volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny, např. zátkami, rukojeťmi apod.,*
- c.) zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo jsou-li použity tuhé materiály, musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo jsou-li použity tuhé materiály, musí mít hrany o poloměru nejméně 3,2 mm v jedné rovině a v druhé rovině na ni kolmé nejméně 2 mm,*
- d.) matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,*
- e.) zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní svítilnou vyzařující světlo červené barvy nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm<sup>2</sup>, přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, odrazka musí být pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejbližší k ní ve výšce 250-900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci +/-15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/-5 st.; odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,*
- f.) přední odrazkou bílé barvy, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; odrazka musí být umístěna v podélné střední*



rovině nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm<sup>2</sup>, přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí +/-15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/-5 st.; odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,

- g.) odrazkami oranžové barvy (autožlut') na obou stranách šlapátek - pedálů, tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v jejich blízkosti a
- h.) na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožlut') na každé straně kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm<sup>2</sup>, přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm, tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik či na koncích blatníků nebo bočních částech oděvu cyklisty.

2. Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti musí být dále vybavena následujícími zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:

- a.) světlomet svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem cyklisty měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítlnou vyzařující světlo bílé barvy s přerušovaným světlem,
- b.) zadní svítlnou vyzařující světlo červené barvy, podmínky pro umístění této svítlny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle odstavce 1 písm. e); zadní svítlna vyzařující světlo červené barvy může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy podle odstavce 1 písm. e); zadní svítlna vyzařující světlo červené barvy může být nahrazena svítlnou s přerušovaným světlem červené barvy a
- c.) zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen a) a b) po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení.

3. Světelná výbava jízdního kola se nepovažuje za výbavu ve smyslu ustanovení § 32 zákona č. 361/2000 Sb.

4. Je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu dítěte, musí být toto sedadlo pevně připevněno a opatřeno pevnými podpěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a podpěry musí být provedeny a umístěny tak, aby nemohlo dojít ke zranění dítěte při jízdě ani k ohrožení bezpečnosti jízdy. Je-li jízdní kolo vybaveno nosičem zavazadel, musí být tento nosič řádně a spolehlivě připevněn a nesmí ovlivňovat bezpečnost jízdy.

5. Pneumatiky a ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné zjevné deformace, které by zjevně narušovaly bezpečnost jízdy.

6. Jízdní kola uváděná na trh musí mít na snadno dostupném místě rámu trvanlivě vyznačeno dobře čitelné výrobní číslo nebo být vybavena zařízením jej spolehlivě nahrazujícím. Za spolehlivě výrobní číslo nahrazující zařízení se v tomto případě považuje například i elektronický nosič takové informace, který bude pevně spojen s rámem jízdního kola.

7. Jízdní kola uváděná na trh, pokud nejsou vybavena podle bodu 2 této přílohy, tj. pro jízdu za snížené viditelnosti, musí být opatřena jednoznačným a zřetelným upozorněním v návodu k obsluze, že tato kola nejsou za daného stavu vybavení způsobilá k provozu na pozemních komunikacích za snížené viditelnosti.

8. Jízdní kolo může být vybaveno dodatečně pomocným motorkem, jestliže

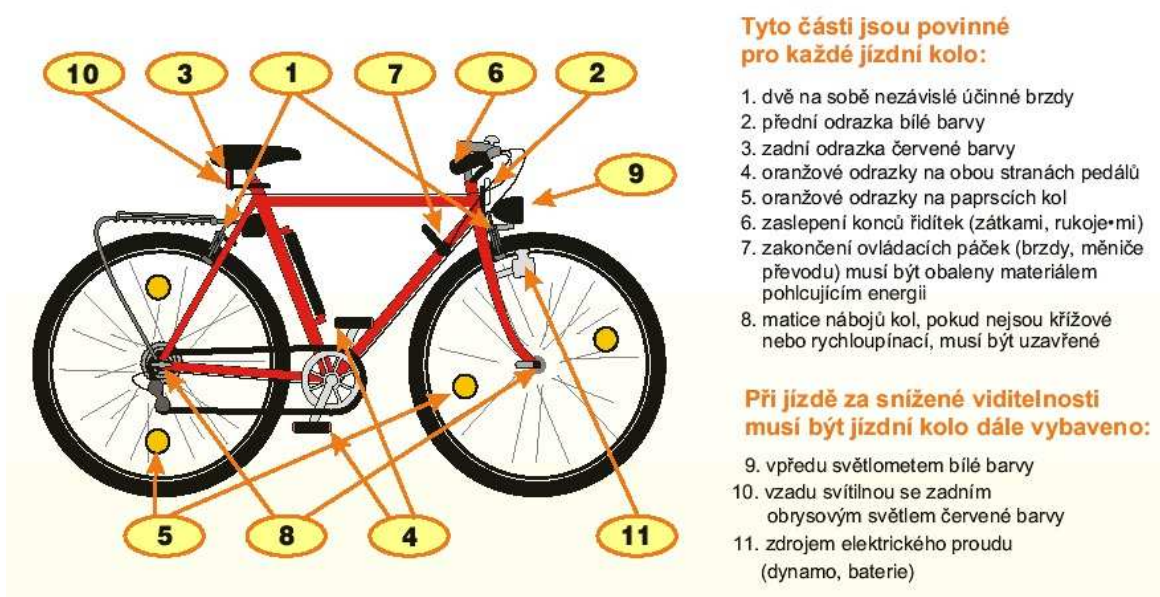
- a.) bude nadále zachován původní charakter jízdního kola podle bodu 1 a 2,
- b.) pomocný motorek bude přiměřeně plnit podmínky ustanovení § 19 zákona,
- c.) jeho výkon nepřesáhne 1 kW,
- d.) v případě použití spalovacího motoru, nebude mít takový motor objem válce nebo válců větší než 50 cm<sup>3</sup>,
- e.) maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km/h, a
- f.) montáž pohonného systému - motor, nádrž paliva nebo akumulátor na jízdní kolo, si nevyžadá zásah na jeho nosných částech.

*Pokud vozidlo splňuje všechny výše uvedené požadavky, považuje se pro potřeby této vyhlášky nadále za jízdní kolo.*

*9. Pro účely této vyhlášky se jízdním kolem rozumí i tříkolky a vícekolky, stejně jako vícesedadlová jízdní kola - tandemy a jim podobná vozidla poháněná lidskou silou a určená i k provozu na pozemních komunikacích, jako například koloběžky. Vozidla takto definovaná, jejichž šířka přesahuje 1,0 m, musí být vybavena zdvojeným osvětlením podle bodu 1 písmen e) a f) a bodu 2 písmen a) a b), které musí být umístěno symetricky k podélné ose vozidla, v maximální vzdálenosti 0,2 m od podélné roviny vyznačující šířku vozidla. Konstrukční požadavky uvedené v bodech 1 až 8 se na tato vozidla použijí přiměřeně.*

*Šířkou pro účely tohoto bodu se rozumí vzdálenost mezi dvěma rovinami rovnoběžnými s podélnou rovinou vozidla a tečnými k vozidlu na obou stranách této roviny. Všechny části vozidla a zvláště všechny pevné části vyčnívající do stran se musí nacházet mezi těmito dvěma rovinami, s výjimkou zpětného zrcátka nebo zrcátek.*

*10. Pro účely této vyhlášky se jízdním kolem dále rozumí i jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídatným elektrickým motorem dle směrnice 2002/24/ES (vyhláška č. 341/2014 Sb. O schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích)*



Obrázek 8 vybava jízdního kola

## **PRAKTICKÁ ČÁST**

## 4 METODOLOGIE VÝZKUMU

Cílem této práce je zjistit znalosti dětí V. ročníků základních škol z nově zavedeného povinného předmětu dopravní výchova. Praktická část bude pojata formou kvantitativního výzkumu. Dotazníky byly předloženy v několika základních školách v okrese Nový Jičín, přičemž cílem bylo zmapovat, zda děti věkové skupiny, která může být v pozici chodce, či cyklisty je dostatečně vědomostně vybavená nejen teoretickými, ale i praktickými znalostmi samostatného pohybu na komunikacích.

### 4.1 Stanovení cíle výzkumu a výzkumný problém

Tato diplomová práce je zaměřená na dopravní výchovu dětí. Respondenti jsou děti V. ročníků základních škol, tedy děti věkové skupiny, která v průběhu I. – IV. ročníku absolvovala dopravní výchovu, ať již jako předmět nepovinný a od školního roku 2013/2014 jako předmět povinný, kdy cílem dopravní výchovy je připravit děti ve IV. ročníku základní školy na úlohu chodce a cyklisty.

Hlavním cílem výzkumu je zjistit, zda děti V. tříd mají dostatečné znalosti, které jsou v obsahu dopravní výchovy.

Proměnná bude spočívat v posouzení dílčích skupin, které budou prostřednictvím výzkumu zjištěny:

- A- počet respondentů podle jednotlivých škol,
- B- počet respondentů podle pohlaví,
- C- počet respondentů, kteří (ne)jsou držiteli „Průkazu cyklisty“
- D- počet respondentů, kteří jsou držiteli „Průkazu cyklisty“ na jednotlivých školách
- E- počet respondentů, kteří (ne)jezdí na kole bez doprovodu rodičů,
- F- počet respondentů, kteří (ne)používají při jízdě na kole ochrannou přilbu,
- G- počet respondentů, kteří (ne)jezdí na kole sami bez doprovodu rodičů,
- H- počet respondentů, kteří (ne)chodí do školy sami bez doprovodu rodičů,
- I- počet respondentů, kteří by (ne)chodili do cyklistického kroužku, kdyby byl v blízkosti jejich bydliště,

J- počet respondentů, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali:

- od rodičů
- od kamarádů
- z televize
- ze školy

K- počet respondentů, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali:

- z literatury
- z masmédií
- z dopravního hřiště
- z přednášky
- z puštěného videa

## 4.2 Dílčí výzkumné otázky a hypotézy

**1. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi chlapci a děvčaty.**

H1- Děvčata mají lepší znalosti z pravidel silničního provozu než chlapci.

**2. Jaký je rozdíl znalosti z pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří jsou držiteli „Průkazu cyklisty“ a žáky, kteří držitelé „Průkazu cyklisty“ nejsou.**

H2- Žáci, kteří jsou držitelé „Průkazu cyklisty“ mají lepší znalosti z pravidel silničního provozu, než žáci, kteří držitelé „Průkazu cyklisty“ nejsou.

**3. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří jezdí na kole bez doprovodu rodičů.**

H3- Žáci, kteří jezdí na kole bez doprovodu rodičů, mají lepší znalosti z pravidel silničního provozu, než žáci, kteří na kole bez doprovodu rodičů nejezdí.

**4. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří při jízdě na kole používají ochrannou přilbu a žáky, kteří při jízdě na kole ochrannou přilbu nepoužívají.**

H4- Žáci, kteří při jízdě na kole používají ochrannou přilbu, mají lepší znalosti z pravidel silničního provozu, než žáci, kteří ochrannou přilbu při jízdě na kole nepoužívají.

**5. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří jezdí na kole sami bez doprovodu rodičů.**

H5- Žáci, kteří jezdí na kole sami bez doprovodů rodičů, mají lepší znalosti z pravidel silničního provozu, než žáci, kteří na kole bez doprovodu rodičů nejezdí.

**6. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří chodí do školy sami bez doprovodu rodičů.**

H6- Žáci, kteří chodí do školy sami bez doprovodů rodičů, mají lepší znalosti z pravidel silničního provozu, než žáci, kteří do školy sami bez doprovodu rodičů nechodí.

**7. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří by chodili do cyklistického kroužku, kdyby byl v blízkosti jejich bydliště a žáky, kteří by nechodili do cyklistického kroužku, kdyby byl v blízkosti jejich bydliště.**

H7 – Žáci, kteří by chodili do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu, než žáci, kteří by do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště, nechodili.

**8. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali od rodičů a žáky, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.**

H8 – Žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali od rodičů, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

**9. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali od kamarádů a žáky, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.**

H9 – Žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali od kamarádů, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

**10. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali z televize a žáky, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.**

H10 – Žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali sledováním televize, mají



větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

**11. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali ze školy a žáky, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.**

H11 - Žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali ze školy, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

**12. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z literatury a žáky, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.**

H12- Žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z literatury, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

**13. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z masmédií a žáky, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.**

H13- Žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z masmédií, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

**14. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z dopravního hřiště a žáky, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.**

H14- Žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z dopravního hřiště, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

**15. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z puštěného videa a žáky, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.**

H15- Žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z puštěného videa, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

**16. Jaký je rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z puštěného videa a žáky, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.**

H16- Žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z puštěného videa, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

### **4.3 Vzorek výzkumu**

Všichni lidé, o kterých získává výzkum informace, tvoří základní soubor (CHRÁSKA, 2007, s. 22). V tomto výzkumu jsou základním souborem žáci V. tříd základních škol, kteří byli zvoleni jako soubor záměrně dostupný. Znaky tohoto souboru jsou tedy děti navštěvující V. ročník základních škol. Výzkumný vzorek tvoří děti uvedené věkové kategorie v okrese Nový Jičín, který byl vybrán záměrně, v osmi základních školách, které byly vybrány náhodným výběrem (CHRÁSKA, 2007, s. 20). Pro zpracování teoretické části byla zvolena výzkumná technika dotazníkovým šetřením.

Dotazníkové šetření bylo provedeno na osmi základních školách okresu Nový Jičín. Jednalo se o:

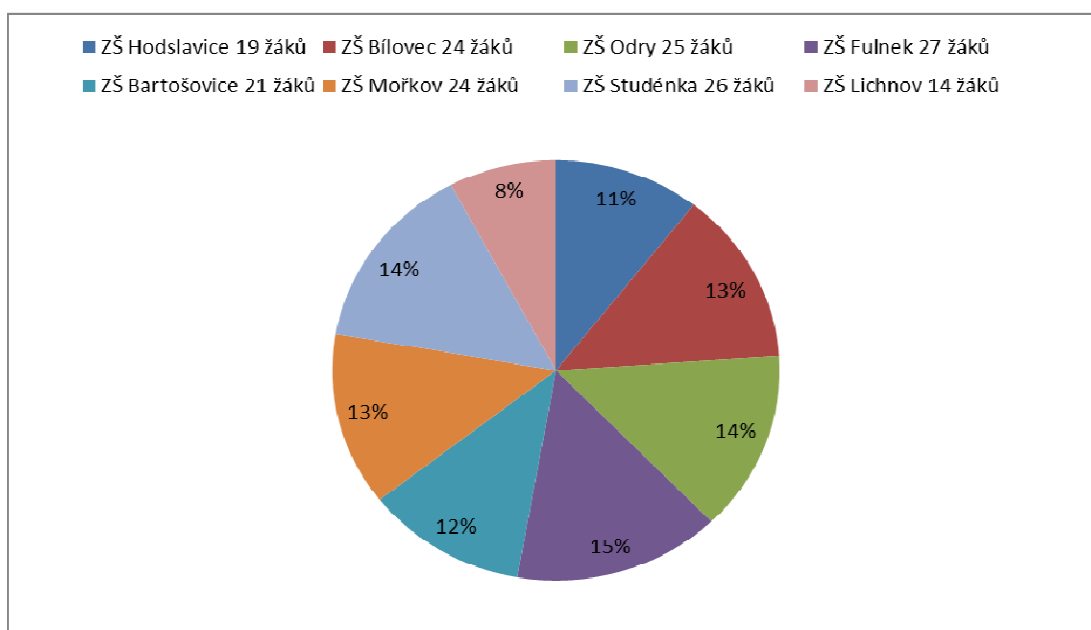
- Základní školu a Mateřskou školu Františka Palackého v Hodslavicích
- Základní školu a Mateřskou školu T.G.Masaryka v Bílovci
- Základní školu, Komenského 6, v Odrách
- Základní školu J. A. Komenského ve Fulneku
- Základní školu v Bartošovicích
- Základní školu a Mateřskou školu v Mořkově
- Základní školu T. G. Masaryka ve Studénce
- Základní školu a Mateřskou škola v Lichnově,

(Dále v grafech jen ZŠ Hodslavice, ZŠ Bílovec, ZŠ Odry, ZŠ Fulnek, ZŠ Bartošovice, ZŠ Mořkov, ZŠ Studénka, ZŠ Lichnov) a bylo celkem vyplněno 180 dotazníků. V dotazníku byly děti seznámeny s výzkumem. Počáteční fáze obsahovala jednoduché otázky, které byly koncipované tak, aby děti pochopily význam otázek a nedělalo jim problém

odpovídat. Další část dotazníku obsahovala uzavřené otázky, které se zaměřovaly k pravidlům silničního provozu. Zvolené otázky vycházely ze zkušebního testu BESIP, který je používán pro žáky IV. tříd při získání „Průkazu cyklisty“. Test obsahoval dvacet otázek (9 otázek pravidel silničního provozu, 7 otázek z dopravních značek, a 4 otázky k řešení křižovatek). Vzor dotazníku a testu je součástí přílohy diplomové práce. Součástí přílohy diplomové práce je rovněž souhlas Republikového koordinátora BESIP JUDr. Milana Vaníčka s využitím zkušebního testu BESIP. Dotazníkové šetření bylo provedeno v učebnách daných škol. Respondenti označili vždy jen jednu odpověď. Časový limit nebyl zadán, byl ponechán dostatečný časový prostor k vyplnění. Všechny děti, respondenti, byly požádány, aby samostatně pracovaly a odpovídaly pravdivě (DISMAN, 2011, s. 59).

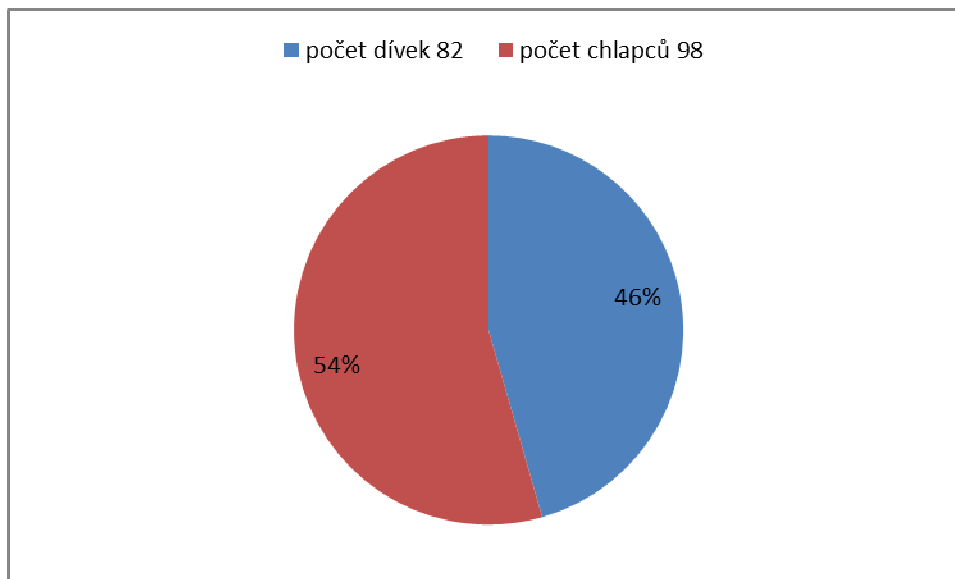
#### Charakteristika výzkumného vzorku

Na výzkumu se podílelo 180 dětí, z toho 19 dětí ZŠ Hodslavice, tj. 11%, 24 dětí ZŠ Bílovec, tj. 13%, 25 dětí ZŠ Odry, tj. 14%, 27 dětí ZŠ Fulnek, tj. 15%, 21 dětí ZŠ Bartošovice, tj. 12%, 24 dětí ZŠ Mořkov, tj. 13%, 26 dětí ZŠ Studénka tj. 14% a 14 dětí ZŠ Lichnov, tj. 8%.



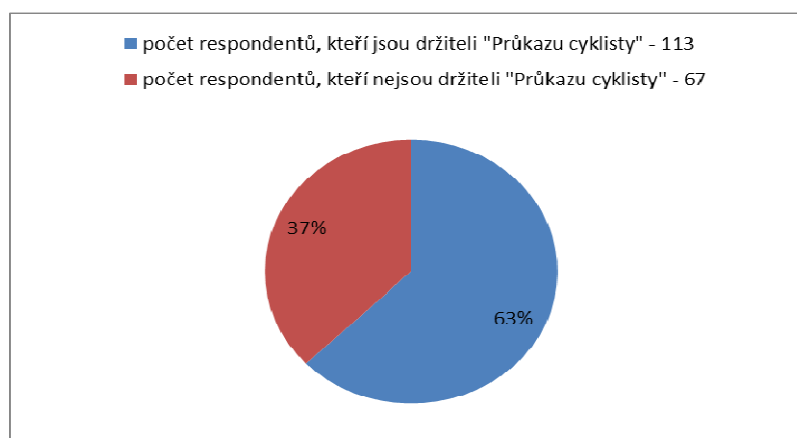
Graf 1 počet respondentů podle jednotlivých škol

Z celkového počtu 180 dětí, se na výzkumu podílelo 98 chlapců, tj. 54 % a 82 dívek, tj. 46 %



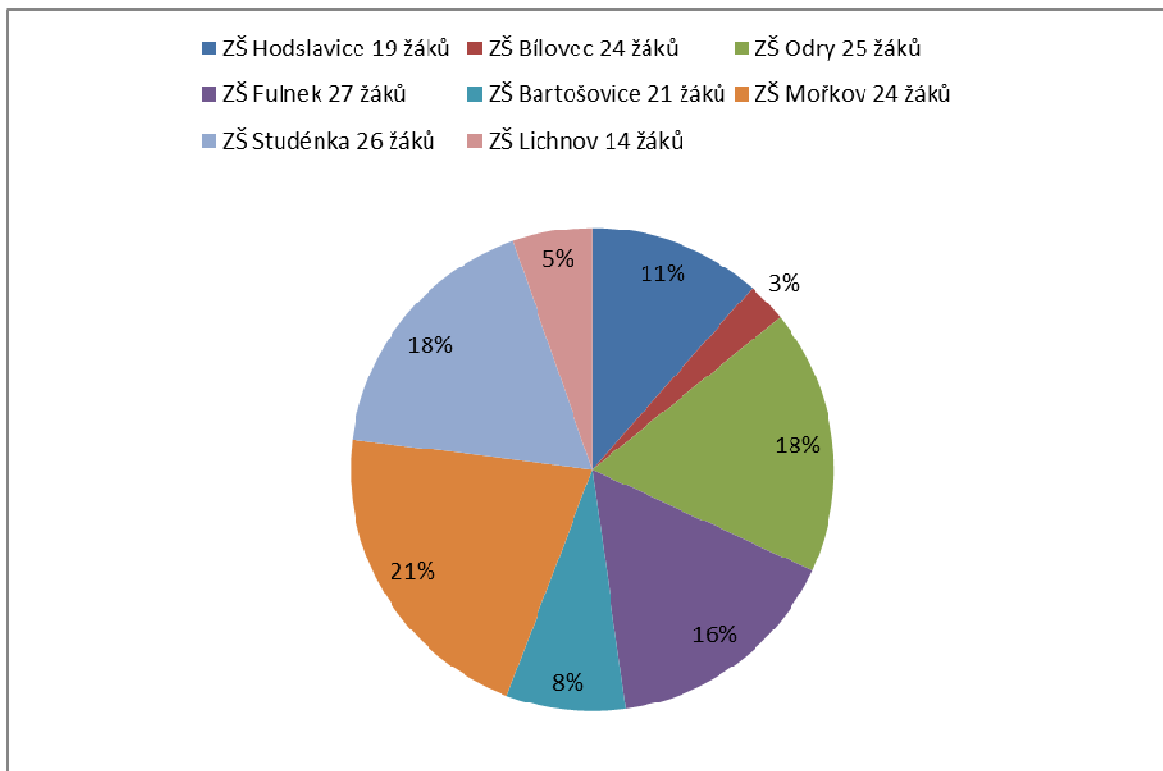
Graf 2 počet respondentů podle pohlaví

Z celkového počtu 180 dětí má „Průkaz cyklisty“ 113 žáků, tj. 63%, 67 dětí „Průkaz cyklisty“ nedoručí, tj. 37%



Graf 3 počet respondentů, kteří (ne)jsou držiteli „Průkazu cyklisty“

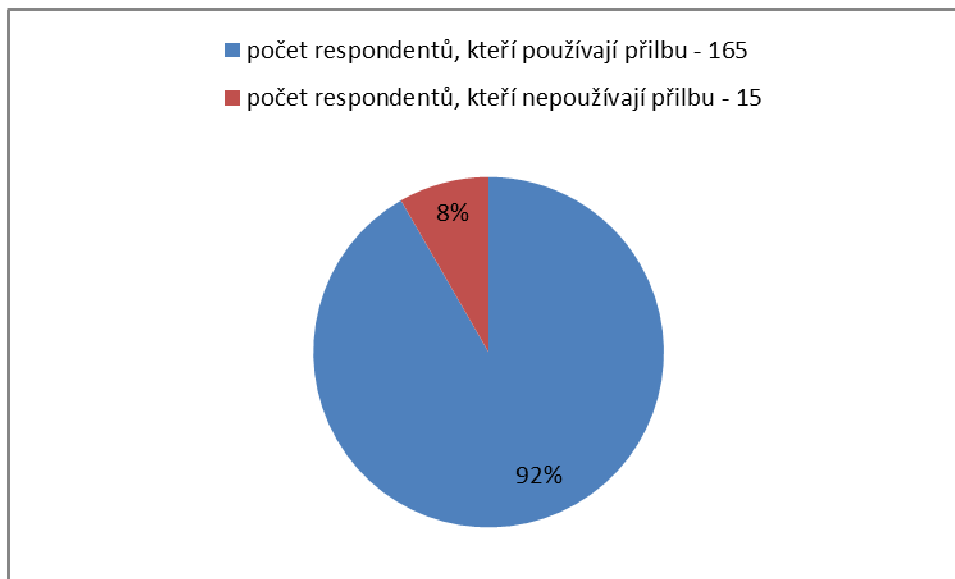
Z celkového počtu 180 dětí má „Průkaz cyklisty“ 113 žáků, z toho na ZŠ Hodslavice 13 žáků, tj. 11%, ZŠ Bílovec 3 žáci, tj. 3%, na ZŠ Odry 20 žáků, tj. 18%, na ZŠ Fulnek 18 žáků, tj. 16%, na ZŠ Bartošovice 9 žáků, tj. 8%, na ZŠ Mořkov 24 žáků, tj. 21%, na ZŠ Studénka 20 žáků, tj. 18% a na ZŠ Lichnov 6 žáků tj. 5%



Graf 4 počet respondentů, kteří jsou držitelé „Průkazu cyklisty“ na jednotlivých školách  
 Z celkového počtu 180 dětí jezdí na kole bez doprovodů rodičů 149 žáků, tj. 83%, 31 dětí nejezdí na kole bez doprovodů rodičů, tj. 17%.



Graf 5 počet respondentů, kteří (ne)jezdí na kole bez doprovodů rodičů  
 Z celkového počtu 180 dětí jezdí na kole s ochrannou přilbou 165 dětí tj. 92%, 15 dětí nejezdí s ochrannou přilbou, tj. 8%.



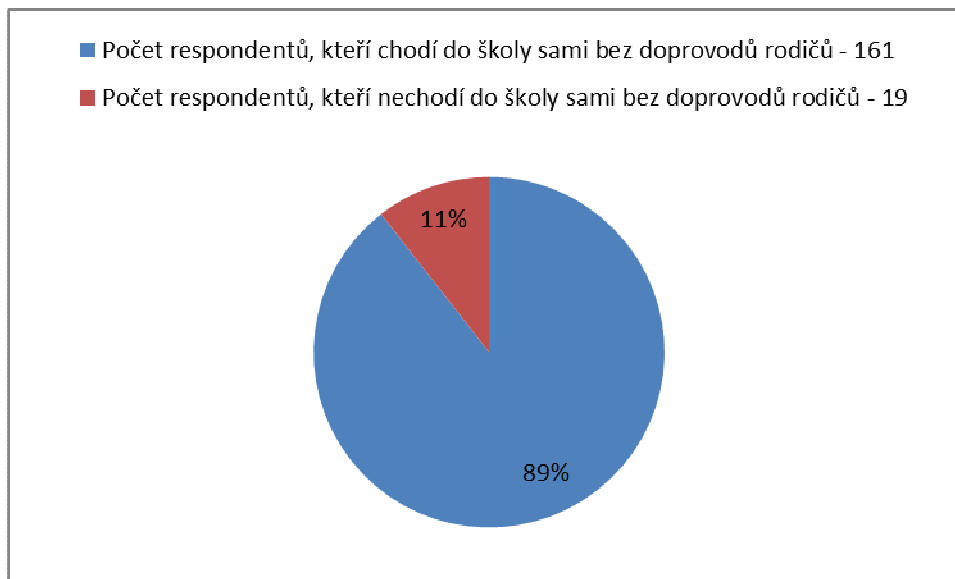
Graf 6 počet respondentů, kteří (ne)používají ochrannou přilbu

Z celkového počtu 180 dětí jezdí na kole sami bez doprovodů rodičů 148 žáků, tj. 82%, 32 dětí nejedí na kole sami bez doprovodů rodičů, tj. 18%.



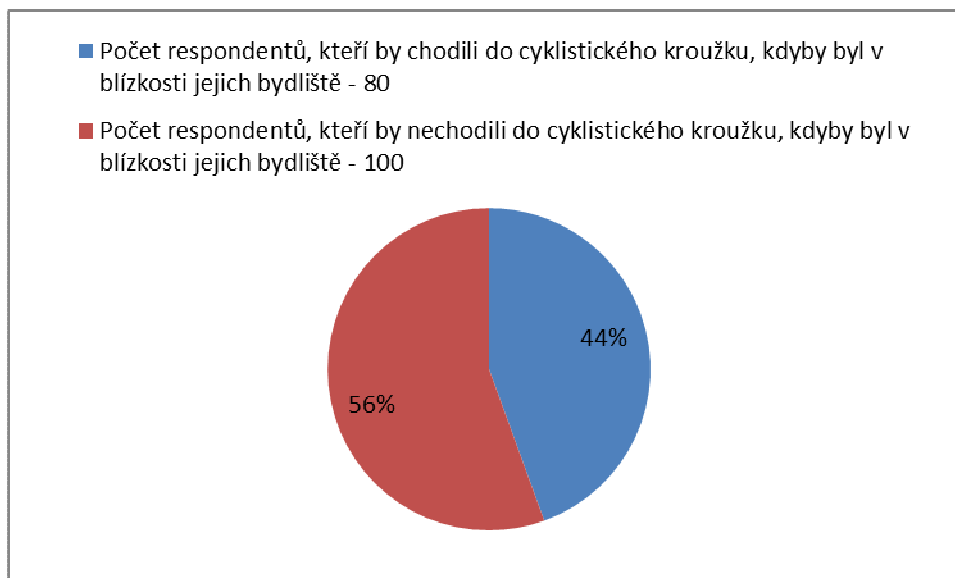
Graf 7 počet respondentů, kteří (ne)používají ochrannou přilbu

Z celkového počtu 180 dětí chodí do školy sami bez doprovodů rodičů 161 žáků, tj. 89%, 19 dětí nechodí do školy sami bez doprovodů rodičů, tj. 19%.



Graf 8 počet respondentů, kteří (ne)chodí do školy sami bez doprovodu rodičů

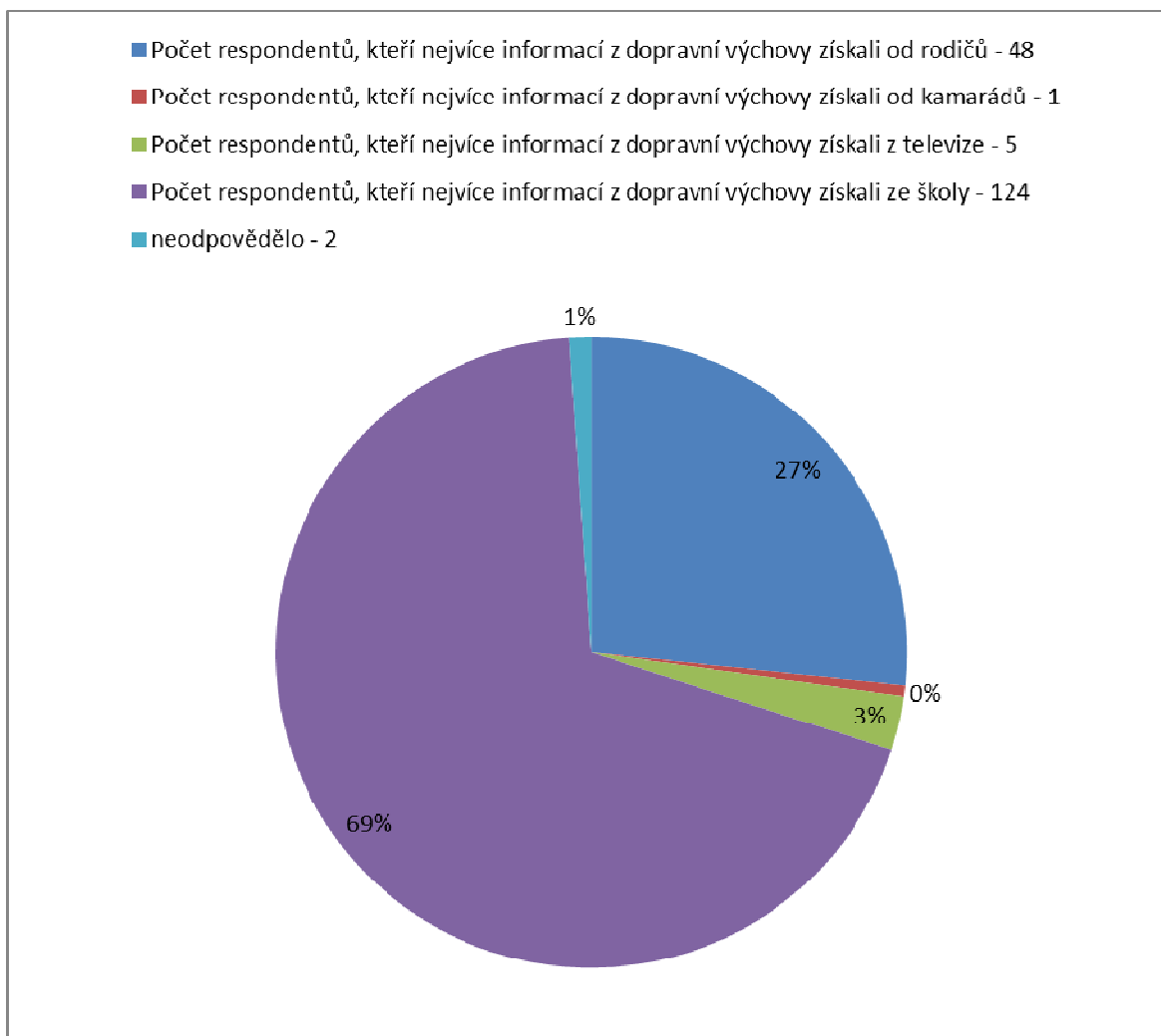
Z celkového počtu 180 dětí by chodilo do cyklistického kroužku, kdyby byl v blízkosti jejich bydliště 80 dětí, tj. 44%, 100 dětí by nechodilo do cyklistického kroužku, kdyby byl v blízkosti jejich bydliště, tj. 56 %.



Graf 9 počet respondentů, kteří by (ne)chodili do cyklistického kroužku, kdyby byl v blízkosti jejich bydliště

Z celkového počtu 180 dětí odpovědělo 48, že nejvíce informací z dopravní výchovy získaly od rodičů tj. 27%, 1 dítě odpovědělo, že nejvíce informací z dopravní výchovy získalo od kamarádů tj. 0%, 5 dětí odpovědělo, že nejvíce informací

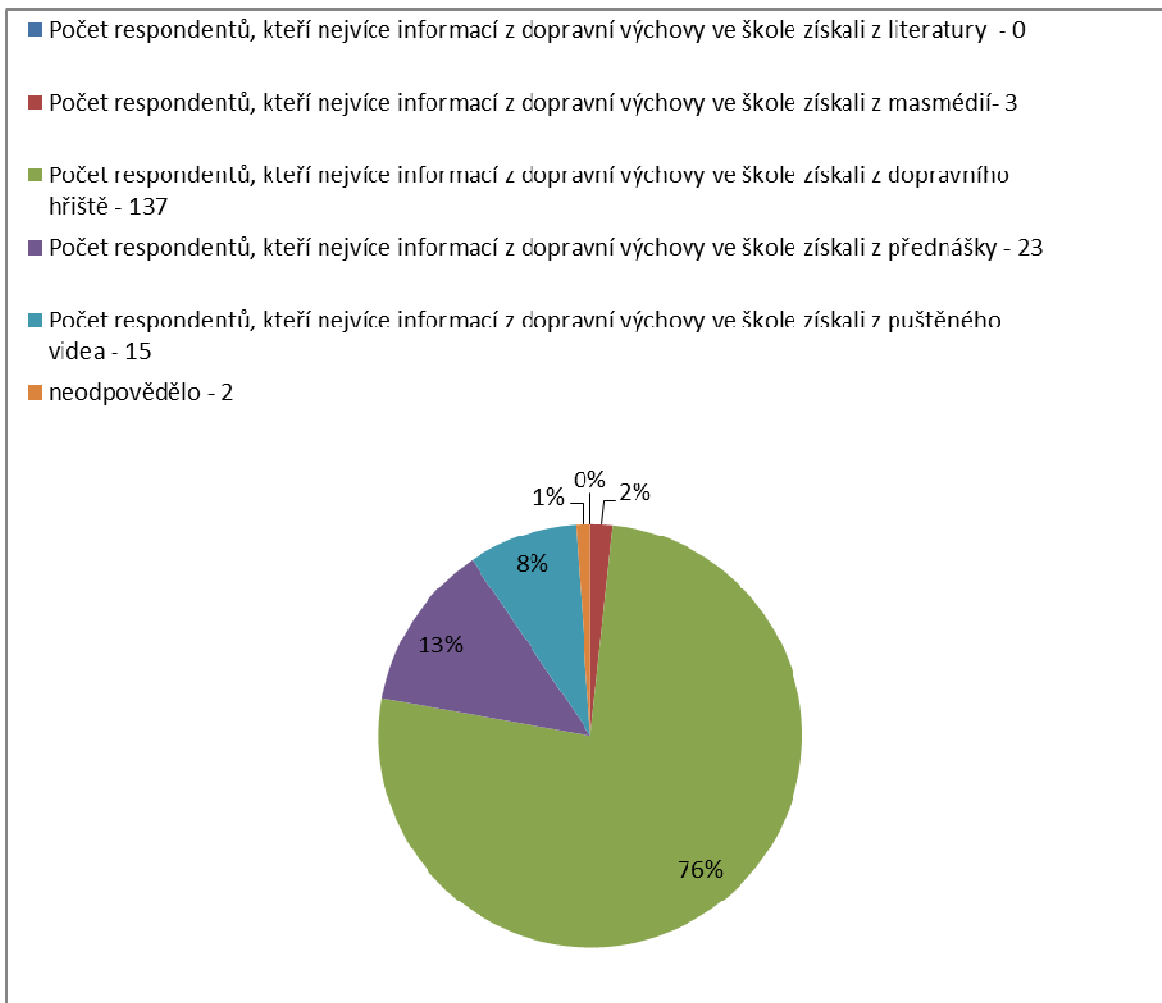
z dopravní výchovy získalo z televize tj. 3%, 124 dětí odpovědělo, že nejvíce informací z dopravní výchovy získalo ve škole tj. 69% a 2 děti neodpověděly, 1 tj. 0%



Graf 10 počet respondentů, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali od rodičů, kamarádů z televize a ze školy

Z celkového počtu 180 dětí neodpovědělo ani jedno, že nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získalo z literatury, 3 děti odpověděly, že nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získaly z masmédií, tj. 2%, 137 dětí odpovědělo, že nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získalo na dopravním hřišti, tj. 76 %, 23 dětí odpovědělo, že nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získalo z přednášky, tj. 13%, 15 dětí uvedlo, že nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získalo z puštěného videa, tj. 8% a 2 děti neodpověděly, tj. 0%.





Graf 11 počet respondentů, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z literatury, masmédií, z dopravního hřiště, z přednášky, puštěného videa

#### 4.4 Vyhodnocení hypotéz

V rámci ověřování hypotéz postupně jednotlivé vyvrátíme, či potvrdíme pomocí provedení výpočtu chí-kvadrátu (testu dobré shody), bez uvedení četností. V praktické části jsme si stanovili 13 hypotéz v závislosti na výzkumných otázkách. Testování významnosti provedeme na hladině 0,05.

Hypotéza H1 předpokládá, že děvčata mají lepší znalosti z pravidel silničního provozu než chlapci.

Tabulka 4 hypotéza 1

		úspěšnost v testu		Σ
		uspěli	neuspěli	
pohlaví		8	90	98
	chlapci	11	71	82
	dívky	19	161	180
	Σ			

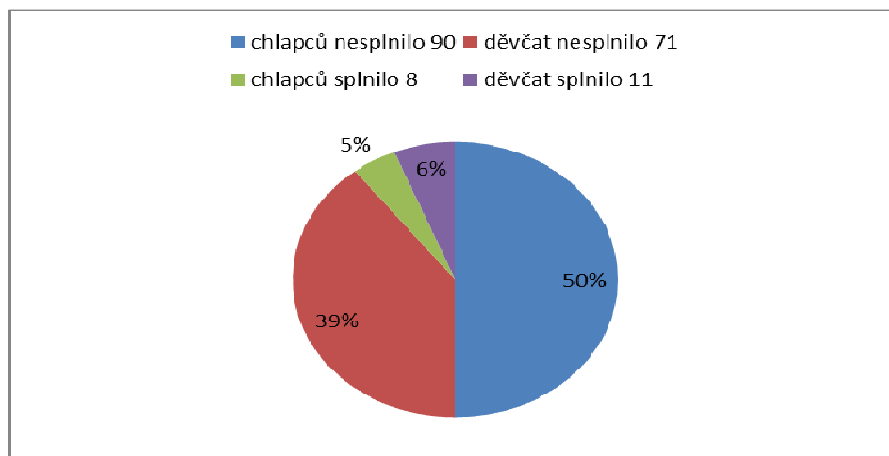
$$\chi^2 = n \cdot \frac{(ad - bc)^2}{(a+b) \cdot (a+c) \cdot (b+d) \cdot (c+d)} = \chi^2 = 180 \cdot \frac{(8 \cdot 71 - 90 \cdot 11)^2}{98 \cdot 19 \cdot 161 \cdot 82} = 2,079$$

$$f = (2 - 1) \cdot (2 - 1) = 1 \quad \chi^2 = 2,079 \quad \chi_{0,05}^2(1) = 3,841$$

H<sub>10</sub> Předpokládáme, že není statisticky významný rozdíl mezi pohlavím a znalostí pravidel silničního provozu.

H<sub>1A</sub> Předpokládáme, že je statistický významný rozdíl mezi pohlavím a znalostí pravidel silničního provozu.

Na základě výpočtu, kdy byla mezi odpověďmi prokázána statisticky významná souvislost, **odmítáme** danou hypotézu H<sub>1A</sub>, potvrzujeme nulové hypotézy na hladině významnosti 0,05.



Graf 12 úspěšnost chlapců a dívek v testu BESIP

V daném případě vyplývá, že z 98 chlapců, splnilo test BESIP 8 chlapců, tj. 5% a z 82 děvčat splnilo test BESIP 11 děvčat tj. 6%.

Hypotéza H2 předpokládá, že žáci, kteří jsou držiteli „Průkazu cyklisty“ mají lepší znalosti z pravidel silničního provozu, než žáci, kteří držiteli „Průkazu cyklisty“ nejsou.

Tabulka 5 hypotéza 2

		úspěšnost v testu		Σ
		uspěli	neuspěli	
držitel PC	je	14	99	113
	není	5	62	67
	Σ	19	161	180

$$\chi^2 = n \cdot \frac{(ad - bc)^2}{(a+b) \cdot (a+c) \cdot (b+d) \cdot (c+d)} = \chi^2 = 180 \cdot \frac{(14 \cdot 62 - 99 \cdot 5)^2}{113 \cdot 19 \cdot 161 \cdot 67} = 1,673$$

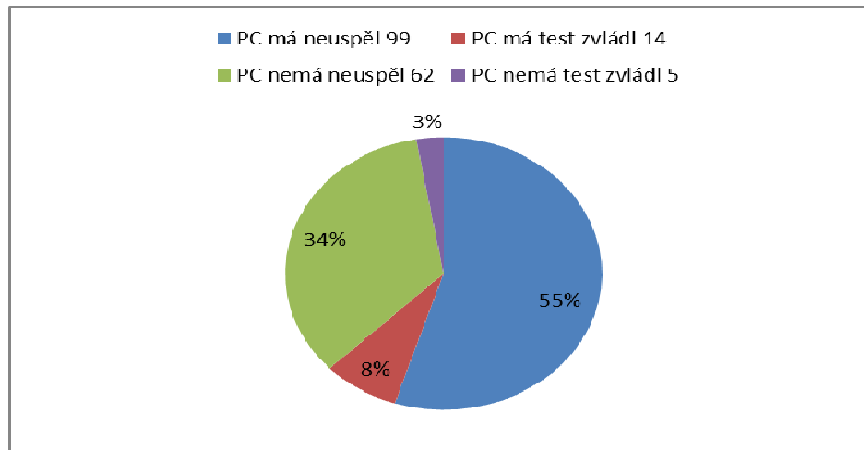
$$f = (2 - 1) \cdot (2 - 1) = 1 \quad \chi^2 = 1,673 \quad \chi_{0,05}^2(1) = 3,841$$

H2<sub>0</sub> Předpokládáme, že není statisticky významný rozdíl ve znalostí z pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří jsou držiteli „Průkazu cyklisty“ a žáky, kteří držiteli „Průkazu cyklisty“ nejsou.

H2<sub>A</sub> Předpokládáme, že je statistický významný ve znalostí pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří jsou držiteli „Průkazu cyklisty“ a žáky, kteří držiteli „Průkazu cyklisty“ nejsou.

Na základě výpočtu, kdy byla mezi odpověďmi prokázána statisticky významná souvislost, **odmítáme** danou hypotézu H2<sub>A</sub>, potvrzujeme nulové hypotézy na hladině významnosti 0,05.

Z výsledků vyplývá, že z 113 respondentů, kteří jsou držiteli „Průkazu cyklisty“ splnilo test 14 žáků, tj. 8%, naopak ze 67 respondentů, kteří držiteli „Průkazu cyklisty“ splnilo test 5 žáků, tj. 3%.



Graf 13 porovnání úspěšnosti mezi držiteli „Průkazu cyklisty“ a žáky, kteří průkaz „Průkaz cyklisty“ nemají

Hypotéza H3 předpokládá, že žáci, kteří jezdí na kole bez doprovodů rodičů, mají lepší znalosti z pravidel silničního provozu, než žáci, kteří na kole bez doprovodu rodičů nejezdí.

Tabulka 6 hypotéza 3

		úspěšnost v testu		Σ
		uspěli	neuspěli	
jezdí na kole bez doprovodů rodičů	ano	18	131	149
	ne	1	30	31
	Σ	19	161	180

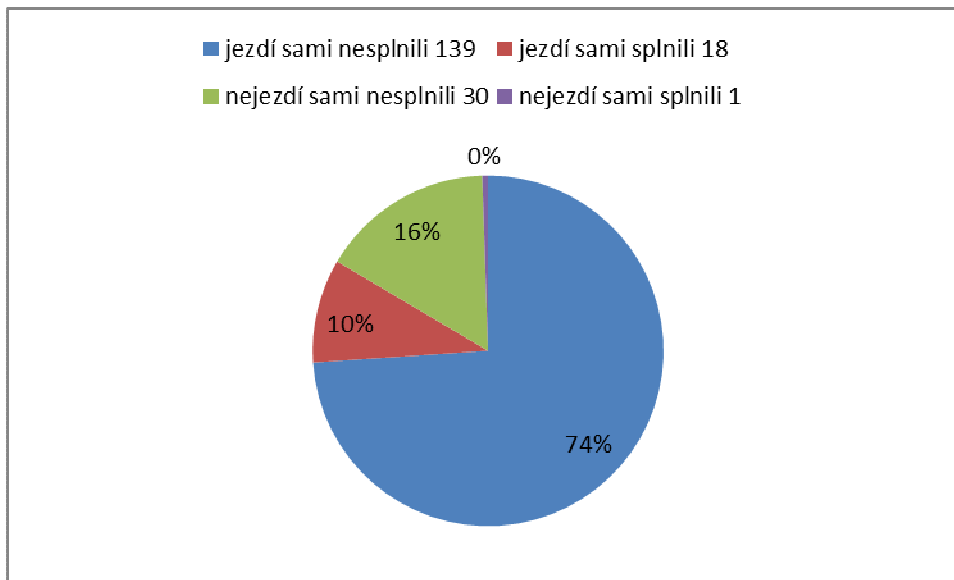
$$\chi^2 = n \cdot \frac{(ad - bc)^2}{(a + b) \cdot (a + c) \cdot (b + d) \cdot (c + d)} = \chi^2 = 180 \cdot \frac{(18 \cdot 30 - 131 \cdot 1)^2}{149 \cdot 19 \cdot 161 \cdot 31} = 2,599$$

$$f = (2 - 1) \cdot (2 - 1) = 1 \quad \chi^2 = 2,599 \quad \chi^2_{0,05}(1) = 3,841$$

H3<sub>0</sub> Předpokládáme, že není statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří jezdí na kole bez doprovodů rodičů a žáků, kteří na kole bez doprovodu rodičů nejezdí

H3<sub>A</sub> Předpokládáme, že je statistický významný rozdíl ve znalostí pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří jezdí na kole bez doprovodu rodičů a žáků, kteří na kole bez doprovodu rodičů nejezdí

Na základě výpočtu, kdy byla mezi odpověďmi prokázána statisticky významná souvislost, **odmítáme** danou hypotézu H3<sub>A</sub>, potvrzujeme nulové hypotézy na hladině významnosti 0,05.



Graf 14 porovnání úspěšnosti mezi žáků, kteří jezdí na kole (s)bez doprovodu rodičů a žáky kteří (ne)jsou držiteli „Průkazu cyklisty“

Z výsledku vyplývá, že ze 149 respondentů, kteří jezdí na kole bez doprovodu rodičů splnilo test 18 žáků, tj. 10%, naopak z 31 respondentů, kteří na kole bez doprovodu rodičů nejezdí splnil test 1 žák, tj. 0%.

Hypotéza H4 předpokládá, žáci, kteří při jízdě na kole používají ochrannou přilbu, mají lepší znalosti z pravidel silničního provozu, než žáci, kteří ochrannou přilbu při jízdě na kole nepoužívají.

Tabulka 7 hypotéza 4

		úspěšnost v testu		$\Sigma$
		uspěli	neuspěli	
používá při jízdě na kole ochrannou přilbu	ano	19	146	165
	ne	0	15	15
	$\Sigma$	19	161	180

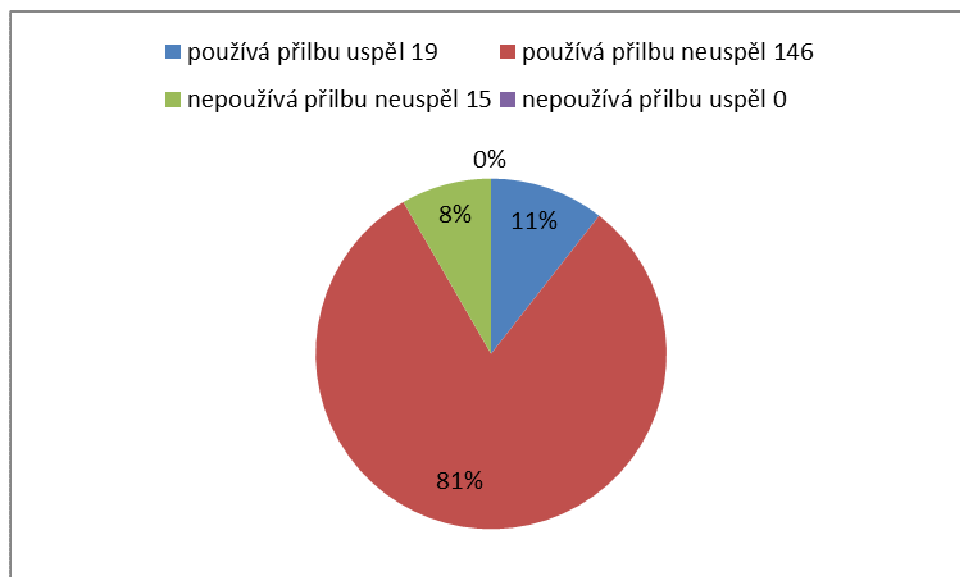
$$\chi^2 = n \cdot \frac{(ad - bc)^2}{(a+b)(a+c)(b+d)(c+d)} = \chi^2 = 180 \cdot \frac{(19 \cdot 15 - 146 \cdot 0)^2}{(165 \cdot 19 \cdot 161 \cdot 15)} = 2,129$$

$$f = (2 - 1) \cdot (2 - 1) = 1 \quad \chi^2 = 2,129 \quad \chi^2_{0,05}(1) = 3,841$$

H<sub>40</sub> Předpokládáme, že není statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří při jízdě na kole používají ochrannou přilbu a žáky, kteří při jízdě na kole ochrannou přilbu nepoužívají.

H<sub>4A</sub> Předpokládáme, že je statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří při jízdě na kole používají ochrannou přilbu a žáky, kteří při jízdě na kole ochrannou přilbu nepoužívají.

Na základě výpočtu, kdy byla mezi odpověďmi prokázána statisticky významná souvislost, **odmítáme** danou hypotézu H<sub>4A</sub>, potvrzujeme nulové hypotézy na hladině významnosti 0,05.



Graf 15 porovnání úspěšnosti mezi žáků, kteří jezdí na kole (s)bez ochranné přilby a žáky kteří (ne)jsou držiteli „Průkazu cyklisty“

Z výsledku vyplývá, že 146 respondentů ochrannou přilbu používá, ale tes nesplnili, tj. 81%, 19 respondentů tj. 11% ochrannou přilbu používá a test splnili a 15 respondentů, kteří test nesplnili, ochrannou přilbu nepožívá.

Hypotéza H5, vzhledem ke stejným výsledkům hypotézy H3 nebyla zkoumána.

Hypotéza H6 předpokládá, že žáci, kteří chodí do školy sami bez doprovodů rodičů, mají lepší znalosti z pravidel silničního provozu, než žáci, kteří do školy sami bez doprovodu rodičů nechodí.

Tabulka 8 hypotéza 6

		úspěšnost v testu		Σ
		uspěli	neuspěli	
chodí do školy sami bez doprovodů rodičů	ano	16	145	161
	ne	3	16	19
	Σ	19	161	180

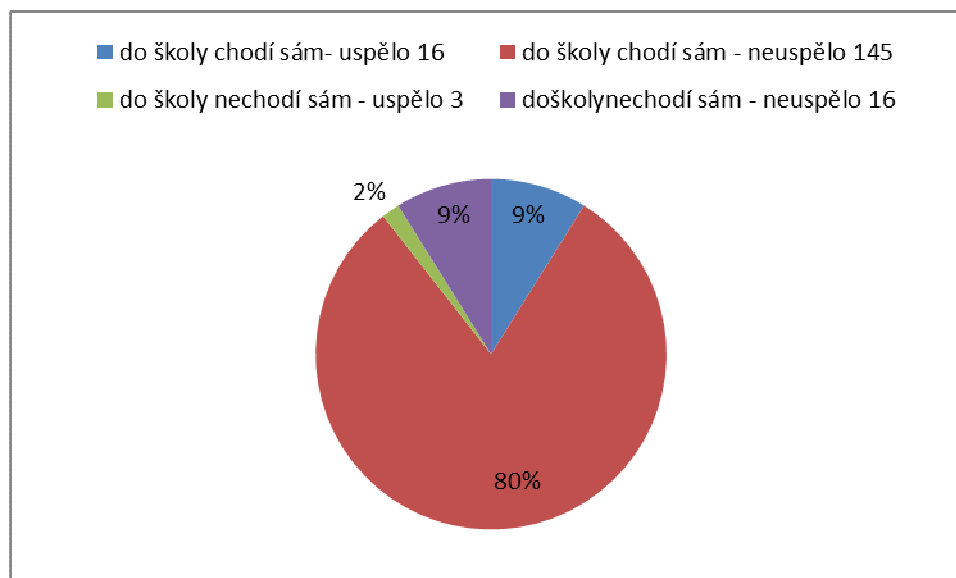
$$\chi^2 = n \cdot \frac{(ad - bc)^2}{(a+b) \cdot (a+c) \cdot (b+d) \cdot (c+d)} = \chi^2 = 180 \cdot \frac{(16 \cdot 15 - 145 \cdot 3)^2}{(161 \cdot 19 \cdot 161 \cdot 19)} = 0,670$$

$$f = (2 - 1) \cdot (2 - 1) = 1 \quad \chi^2 = 0,670 \quad \chi_{0,05}^2(1) = 3,841$$

H<sub>60</sub> Předpokládáme, že není statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří chodí do školy sami bez doprovodů rodičů a žáky, kteří do školy sami bez doprovodu rodičů nechodí.

H<sub>6A</sub> Předpokládáme, že je statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří chodí do školy sami bez doprovodů rodičů a žáky, kteří do školy sami bez doprovodu rodičů nechodí.

Na základě výpočtu, kdy byla mezi odpověďmi prokázána statisticky významná souvislost, **odmítáme** danou hypotézu H<sub>6A</sub>, potvrzujeme nulové hypotézy na hladině významnosti 0,05.



Graf 16 porovnání úspěšnosti mezi žáky, kteří chodí do školy (s)bez doprovodu rodičů a žáky, kteří (ne)jsou držitelé „Průkazu cyklisty“

Z výsledku vyplývá, že 145 respondentů, tj. 80% chodí do školy sami, ale test nesplnili, 16 respondentů, tj. 9% do školy chodí sami a test zvládli. 3 respondenti tj. 2% test zvládli a do školy chodí v doprovodu rodičů, 16 respondentů, tj. 9% chodí do školy bez doprovodu rodičů a test nezvládli.

Hypotéza H7 předpokládá, že žáci, kteří by chodili do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu, než žáci, kteří by do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště, nechodili.

Tabulka 9 hypotéza 7

		úspěšnost v testu		Σ
		uspěli	neuspěli	
chodili by do cyklistického kroužku	ano	7	73	80
	ne	12	88	100
	Σ	19	161	180

$$\chi^2 = n \cdot \frac{(ad - bc)^2}{(a+b) \cdot (a+c) \cdot (b+d) \cdot (c+d)} = \chi^2 = 180 \cdot \frac{(7 \cdot 88 - 73 \cdot 12)^2}{(80 \cdot 19 \cdot 161 \cdot 100)} = 0,941$$

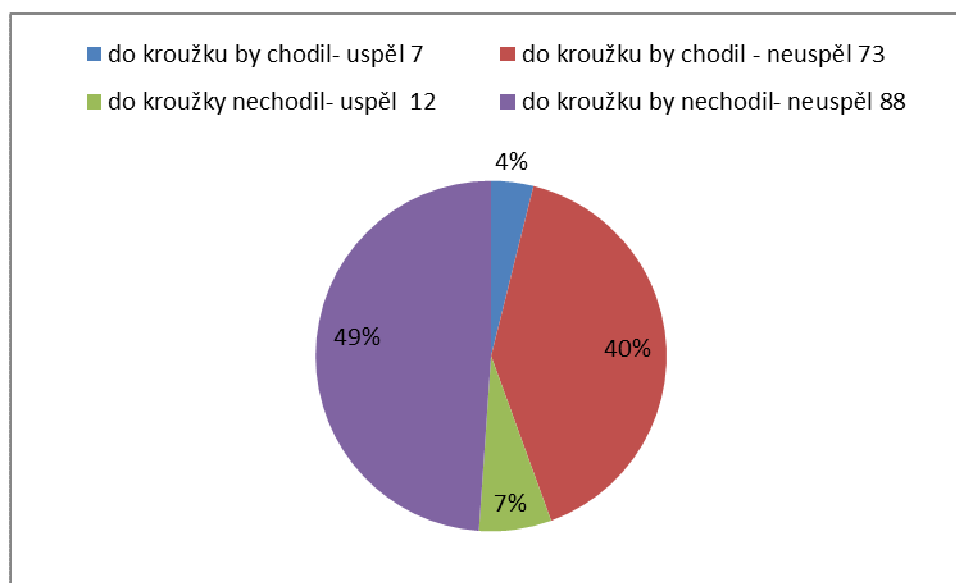


$$f = (2 - 1) \cdot (2 - 1) = 1 \quad \chi^2 = 0,941 \quad \chi_{0,05}^2(1) = 3,841$$

H7<sub>0</sub> Předpokládáme, že není statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří by chodili do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště, a žáky, kteří by do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště, nechodili.

H7<sub>A</sub> Předpokládáme, že je statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky kteří by chodili do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště, a žáky, kteří by do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště, nechodili.

Na základě výpočtu, kdy byla mezi odpověďmi prokázána statisticky významná souvislost, **odmítáme** danou hypotézu H4<sub>A</sub>, potvrzujeme nulové hypotézy na hladině významnosti 0,05.



Graf 17 porovnání úspěšnosti mezi žáky, kteří by (ne)chodili by do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště a žáky kteří (ne)jsou držiteli „Průkazu cyklisty“

Z výsledku vyplývá, že v testu uspělo 7 respondentů, tj. 4%, kteří by do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště (dále jen CK) chodili, 73 respondentů, tj. 49%, kteří v testu neuspěli by do CK chodilo. 12 respondentů tj. 7%, kteří v testu uspěli by do CK nechodilo a 88 respondentů, tj. 49% by do CK nechodilo.

Žáci, kteří by chodili do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu, než žáci, kteří by do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště, nechodili.

Hypotéza H8 předpokládá, že žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali od rodičů, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

Tabulka 10 hypotéza 8

		úspěšnost v testu		$\Sigma$
		uspěli	neuspěli	
znalosti DD od	rodičů	6	42	48
	z jiných zdrojů	13	117	130
	$\Sigma$	19	159	178

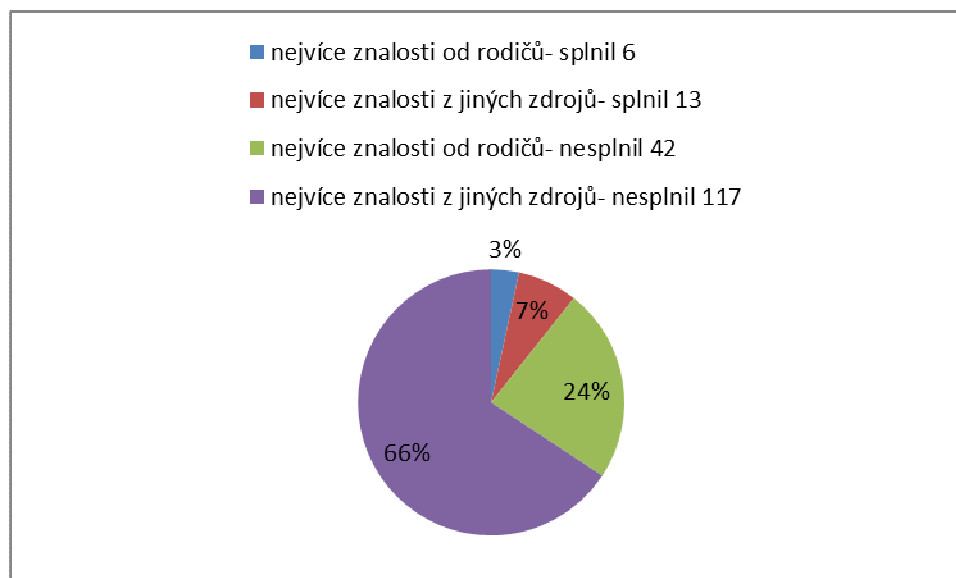
$$\chi^2 = n \cdot \frac{(ad - bc)^2}{(a+b) \cdot (a+c) \cdot (b+d) \cdot (c+d)} = \chi^2 = 180 \cdot \frac{(6 \cdot 117 - 42 \cdot 13)^2}{(48 \cdot 19 \cdot 159 \cdot 130)} = 0,664$$

$$f = (2 - 1) \cdot (2 - 1) = 1 \quad \chi^2 = 0,664 \quad \chi_{0,05}^2(1) = 3,841$$

H8<sub>0</sub> Předpokládáme, že není statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali od rodičů, než u žáků, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

H8<sub>A</sub> Předpokládáme, že je statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali od rodičů, než u žáků, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

Na základě výpočtu, kdy byla mezi odpověďmi prokázána statisticky významná souvislost, **odmítáme** danou hypotézu H8<sub>A</sub>, potvrzujeme nulové hypotézy na hladině významnosti 0,05.



Graf 18 porovnání, kde děti získaly nejvíce znalostí a (ne)jsou držiteli „průkazu cyklisty“

Z výsledku vyplývá, že v testu uspělo 6 respondentů, tj. 3%, kteří uvedli, že nejvíce znalosti z DV získali od rodičů, 48 respondentů tj. 24% uvedlo, že nejvíce znalostí z DV získalo od rodičů, v testu však neuspěli. 117 respondentů tj. 66% uvedlo, že nejvíce znalostí z DV získalo z jiných zdrojů (kamarádí, televize, škola), v testu neuspěli. 12 respondentů tj. 7%, , kteří v testu uspěli, uvedli, že nejvíce informací z DV získali z jiných zdrojů (kamarádí, televize, škola).

Hypotézy H9, H10 vzhledem k nízkému počtu dat nebyly zpracovány.

Hypotéza H11 předpokládá, že žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali ze školy, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

Tabulka 11 hypotéza 11

		úspěšnost v testu		Σ
		uspěli	neuspěli	
znalosti DD ze	školy	12	112	124
	z jiných zdrojů	7	47	54
	Σ	19	159	178

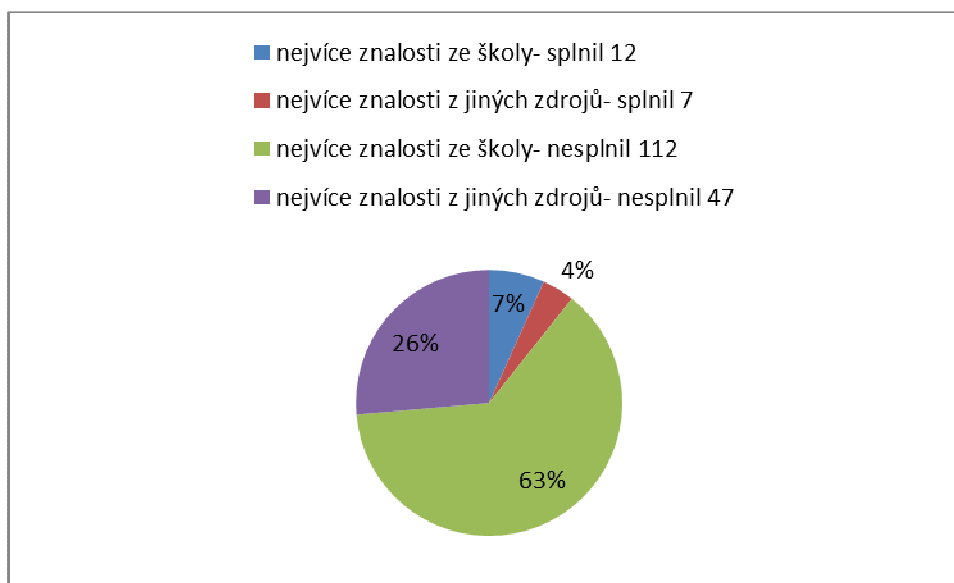
$$\chi^2 = n \cdot \frac{(ad - bc)^2}{(a+b) \cdot (a+c) \cdot (b+d) \cdot (c+d)} = \chi^2 = 180 \cdot \frac{(12 \cdot 47 - 112 \cdot 7)^2}{(124 \cdot 19 \cdot 159 \cdot 54)} = 0,569$$

$$f = (2 - 1) \cdot (2 - 1) = 1 \quad \chi^2 = 0,569 \quad \chi^2_{0,05}(1) = 3,841$$

H11<sub>0</sub> Předpokládáme, že není statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali ve škole, než u žáků, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

H11<sub>A</sub> Předpokládáme, že je statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali ve škole, než u žáků, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

Na základě výpočtu, kdy byla mezi odpověďmi prokázána statisticky významná souvislost, **odmítáme** danou hypotézu H11<sub>A</sub>, potvrzujeme nulové hypotézy na hladině významnosti 0,05.



Graf 19 porovnání, kde děti získaly nejvíce znalost a (ne)jsou držiteli „průkazu cyklisty“

Z výsledku vyplývá, že v testu uspělo 12 respondentů, tj. 7%, kteří uvedli, že nejvíce znalosti z DV získali ve škole, 112 respondentů tj. 63% uvedlo, že nejvíce znalostí z DV získalo ve škole, v testu však neuspěli. 47 respondentů tj. 26% uvedlo, že nejvíce znalostí z DV získalo z jiných zdrojů (kamarádí, televize, rodiče), v testu neuspěli. 12 respondentů tj. 7%, , kteří v testu uspěli, uvedli, že nejvíce informací z DV získali z jiných zdrojů (kamarádí, televize, rodiče).

Hypotézy H12, H13, vzhledem k nízkému počtu dat nebyly zpracovány.

Hypotéza H14 předpokládá, že žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z dopravního hřiště, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

Tabulka 12 hypotéza 14

		úspěšnost v testu		$\Sigma$
		uspěli	neuspěli	
znalosti	z dopravního hřiště	15	122	137
	z jiných zdrojů	4	37	43
	$\Sigma$	19	159	178

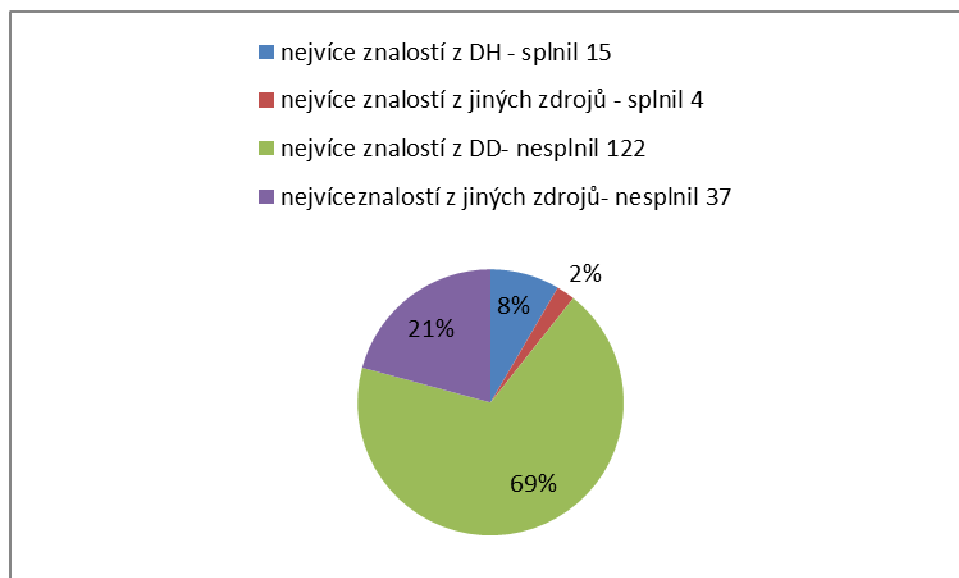
$$\chi^2 = n \cdot \frac{(ad - bc)^2}{(a+b) \cdot (a+c) \cdot (b+d) \cdot (c+d)} = \chi^2 = 180 \cdot \frac{(15 \cdot 37 - 122 \cdot 4)^2}{(137 \cdot 19 \cdot 159 \cdot 43)} = 0,594$$

$$f = (2 - 1) \cdot (2 - 1) = 1 \quad \chi^2 = 0,594 \quad \chi_{0,05}^2(1) = 3,841$$

H14<sub>0</sub> Předpokládáme, že není statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole, získali na dopravním hřišti než u žáků, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

H14<sub>A</sub> Předpokládáme, že je statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole, získali na dopravním hřišti než u žáků, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

Na základě výpočtu, kdy byla mezi odpověďmi prokázána statisticky významná souvislost, **odmítáme** danou hypotézu H14<sub>A</sub>, potvrzujeme nulové hypotézy na hladině významnosti 0,05.



Graf 20 porovnání, kde děti získaly nejvíce znalost a (ne)jsou držiteli „průkazu cyklisty“

Z výsledku vyplývá, že v testu uspělo 15 respondentů, tj. 8%, kteří uvedli, že nejvíce znalosti ve škole z DV získali na DH, 122 respondentů tj. 69% uvedlo, že nejvíce znalostí ve škole získalo z DH, v testu však neuspěli. 37 respondentů tj. 21% uvedlo, že nejvíce znalostí ve škole z DV získalo z jiných zdrojů (literatura, masmédiá, přednáška, z puštěného videa), v testu neuspěli. 4 respondentů tj. 2%, , kteří v testu uspěli, uvedli, že nejvíce informací z DV získali z jiných zdrojů (literatura, masmédiá, přednáška, z puštěného videa).

Hypotéza H15 předpokládá, že žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z puštěného videa, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

Tabulka 13 hypotéza 15

		úspěšnost v testu		Σ
		uspěli	neuspěli	
znalostí				
	z přednášky	2	21	23
	z jiných zdrojů	17	138	155
	Σ	19	159	178

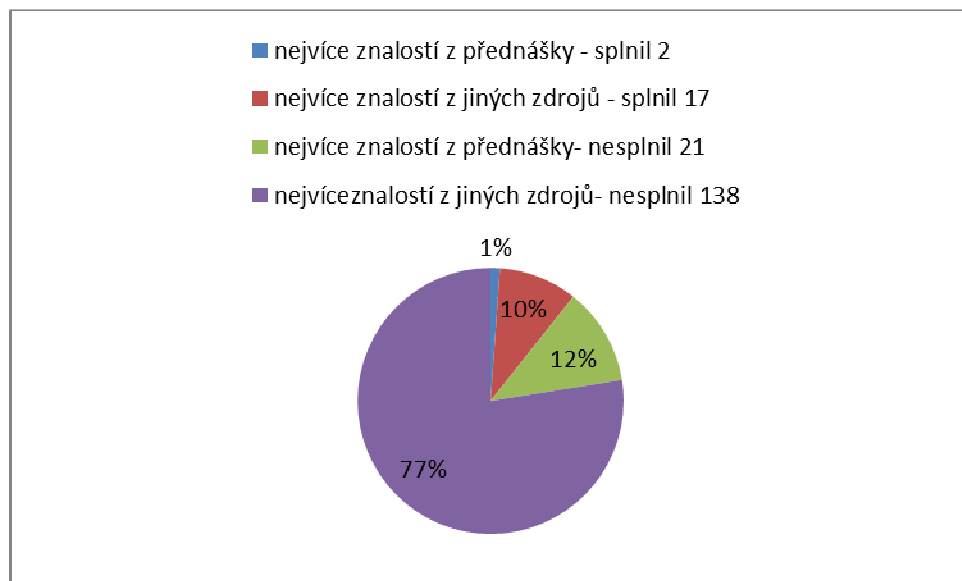
$$\chi^2 = n \cdot \frac{(ad - bc)^2}{(a+b) \cdot (a+c) \cdot (b+d) \cdot (c+d)} = \chi^2 = 180 \cdot \frac{(2 \cdot 138 - 21 \cdot 17)^2}{(23 \cdot 19 \cdot 159 \cdot 155)} = 0,453$$

$$f = (2 - 1) \cdot (2 - 1) = 1 \quad \chi^2 = 0,453 \quad \chi_{0,05}^2(1) = 3,841$$

H15<sub>0</sub> Předpokládáme, že není statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali ve škole, z přednášky, než u žáků, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

H15<sub>A</sub> Předpokládáme, že je statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali ve škole, z přednášky než u žáků, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

Na základě výpočtu, kdy byla mezi odpověďmi prokázána statisticky významná souvislost, **odmítáme** danou hypotézu H15<sub>A</sub>, potvrzujeme nulové hypotézy na hladině významnosti 0,05.



Graf 21 porovnání, kde děti získaly nejvíce znalost a (ne)jsou držiteli „průkazu cyklisty“

Z výsledku vyplývá, že v testu uspěli 2 respondenti, tj. 1%, kteří uvedli, že nejvíce znalosti ve škole z DV získali na přednášce, 21 respondentů tj. 12% uvedlo, že nejvíce znalostí ve škole získalo z přednášky, v testu však neuspěli. 138 respondentů tj. 77% uvedlo, že nejvíce znalostí ve škole z DV získalo z jiných zdrojů (literatura, masmédiá, DH, z puštěného videa), v testu neuspěli. 17 respondentů tj. 10%, kteří v testu uspěli, uvedli, že nejvíce informací z DV získali z jiných zdrojů (literatura, masmédiá, DH, z puštěného videa).

Hypotéza H16 předpokládá, že Žáci, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z puštěného videa, mají větší znalosti z pravidel silničního provozu než žáci, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

Tabulka 14 hypotéza 16

		úspěšnost v testu		$\Sigma$
		uspěli	neuspěli	
znalosti	z puštěného videa	2	13	15
	z jiných zdrojů	17	146	163
	$\Sigma$	19	159	178

$$\chi^2 = n \cdot \frac{(ad - bc)^2}{(a+b) \cdot (a+c) \cdot (b+d) \cdot (c+d)} = \chi^2 = 180 \cdot \frac{(2 \cdot 146 - 13 \cdot 17)^2}{(15 \cdot 19 \cdot 159 \cdot 163)} = 0,643$$

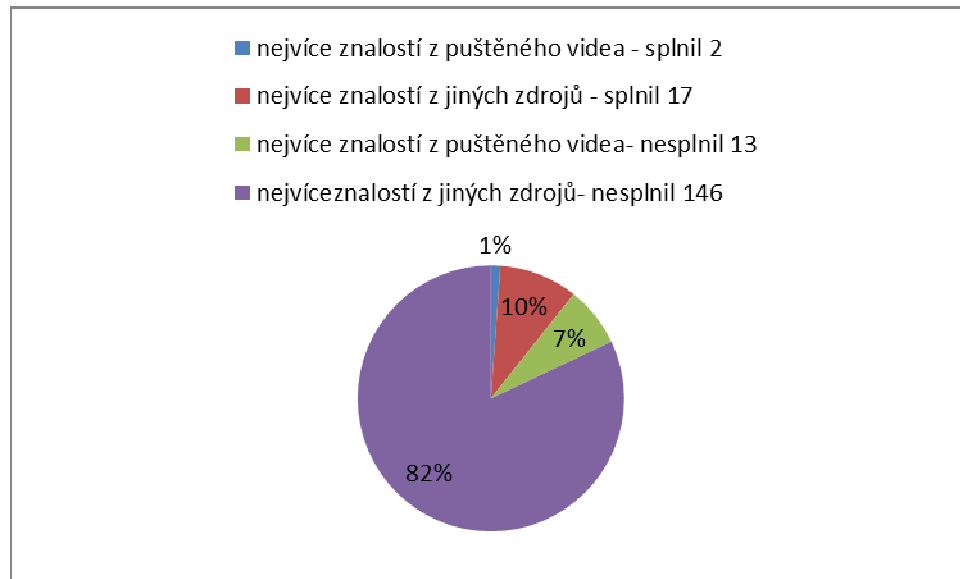
$$f = (2 - 1) \cdot (2 - 1) = 1 \quad \chi^2 = 0,643 \quad \chi_{0,05}^2(1) = 3,841$$

H16<sub>0</sub> Předpokládáme, že není statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali ve škole, z puštěného videa, než u žáků, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

H16<sub>A</sub> Předpokládáme, že je statisticky významný rozdíl ve znalosti pravidel silničního mezi žáky, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali ve škole, z puštěného videa než u žáků, kteří nejvíce informací získali z jiných zdrojů.

Na základě výpočtu, kdy byla mezi odpověďmi prokázána statisticky významná souvislost, **odmítáme** danou hypotézu H16<sub>A</sub>, potvrzujeme nulové hypotézy na hladině významnosti 0,05.





Graf 22 porovnání, kde děti získaly nejvíce znalost a (ne)jsou držiteli „průkazu cyklisty“

Z výsledku vyplývá, že v testu uspěli 2 respondenti, tj. 1%, kteří uvedli, že nejvíce znalostí ve škole z DV získali z puštěného videa, 13 respondentů tj. 13% uvedlo, že nejvíce znalostí ve škole získalo z puštěného videa, v testu však neuspěli. 146 respondentů tj. 82% uvedlo, že nejvíce znalostí ve škole z DV získalo z jiných zdrojů (literatura, masmédiá, DH, z přednášky), v testu neuspěli. 17 respondentů tj. 10%, kteří v testu uspěli, uvedli, že nejvíce informací z DV získali z jiných zdrojů (literatura, masmédiá, DH, z přednášky).

## 5 SHRNUTÍ

Cílem výzkumu bylo zjistit, jaké znalosti mají děti z dopravní výchovy. Záměrně byla zvolena skupina dětí V. ročníku základních škol, tedy dětí, které ve IV. třídě absolvovaly předmět dopravní výchova, která byla ukončena „závěrečnou zkouškou“, v průběhu které získali některé děti získaly „Průkaz cyklisty“.

Výzkumu se zúčastnilo 180 žáků osmi základních škol v okrese Nový Jičín. Žáci vyplnili dotazníky, které užity pro praktickou část práce. Z celkového počtu žáku bylo 98 chlapců a 82 dívek. Výzkum spočíval ve vyhodnocení dotazníků, ze kterých jsem získal základní informace o respondentech. V průběhu této části výzkumu, byla zaměřena pozornost na znalosti pravidel silničního provozu mezi chlapci a dívkami, neboť *nadále existují rozdíly mezi mužem a ženou v dopravním charakteru* (Havlík, 2005, s. 117). Rozdílnost znalostí pravidel silničního provozu a pohlavím v daném případě nebyla potvrzena. Ačkoli se na výzkumu podílelo 113 žáků, kteří v předchozím školním roce získali „Průkaz cyklisty“, jen 14 z nich test zvládlo. Ze 149 dětí zvládlo test jen 14 dětí a to i přes zjištěnou skutečnost, že tyto děti uvedly, že na kole jezdí bez doprovodu rodičů, přitom na otázku, od kolika let může cyklista jezdit samostatně odpovědělo 94 dětí špatně. Velice zarážející fakt, který byl zjištěn, je skutečnost, že 15 dětí z celkového počtu respondentů nepoužívá ochrannou přilbu a 91 dětí v testové otázce, do kolika let je ochranná přilba pro cyklisty povinná odpovědělo špatně. Počty dětí, které chodí do školy samy a test zvládly, jsou přibližně stejné jako počet dětí, které jezdí na kole samy bez doprovodu rodičů. Nezájem chodit do cyklistického kroužku vyslovalo celkem 100 dětí.

Výzkumem bylo zjištěno, že nejvíce informací z dopravní výchovy získávají ve škole. Takto odpovědělo celkem 124 dětí. Dalších 48 dětí uvedlo, že nejvíce informací získalo od svých rodičů. Zbývající děti uvedly, že nejvíce informací z dopravní výchovy získaly od kamarádů, sledováním televize, nebo na tuto otázku neodpověděly.

Dále bylo zjištěno, že nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získaly ve 137 případech z dopravního hřiště, 23 dětí uvedlo, že tyto informace získaly z přednášky, zpuštěného videa získalo nejvíce informací 15 dětí, 3 děti z masmédií, 2 děti neodpověděly. Ani jeden respondent nevedl, že by informace z dopravní výchovy získal z literatury. Celkově testy nedopadly tak, jak jsem očekával, výsledky byly velmi

nepříznivé, znalosti dětí nejsou takové, jaké by měl mít účastník silničního provozu, kterým dítě – cyklista je.

## ZÁVĚR

O nutnosti vzdělávání se z pravidel silničního provozu, není nutno pochybovat. Profesionální řidiči mají tuto povinnost zakotvenou zákonem a musí absolvovat pravidelné školení v délce sedmi ročně. Rovněž řidiči, tzv. referentských vozidel, které používají ke služebním účelům musí absolvovat pravidelné školení o bezpečnosti práce, kde získávají informace o změnách v zákoně 361/2000 Sb. Od 1. ledna 2001, kdy nabyl účinnost zákon 361/2000 Sb. bylo provedeno do dnešního dne 38 změn, přičemž další změna je již opět projednávána v Poslanecké sněmovně České republiky.

Ostatní řidiči, ať již řidič motorových či nemotorových vozidel tuto povinnost nemají a jakékoli změny, pokud neprojeví zájem sami se sebevzdělávat nikdy nezaregistrují. V současné době patří doprava k jedné z nejdůležitější částí života. Ať již se jedná o dopravu osobní, či nákladní, vždy je účelem přepravit se z místa na místo. Nejohroženější skupinou dopravního provozu byly, jsou a budou vždy děti, a proto by mělo být zájmem nejen společnosti, ale i všech zainteresovaných institucí, včetně rodičů tyto děti naučit správnému chování na komunikacích. V této práci již bylo zmíněno, že dopravní výchova jako povinný předmět byl opět zařazen do učebních osnov.

Vzdělání v této oblasti by mělo probíhat tak, aby si děti vytvořily svůj správný postoj k dalším účastníkům silničního provozu. Tyto postoje, aby si dále upevňovaly a své zkušenosti si doplňovaly. Zkušenosti však nebudou získány, pokud děti budou sedět v učebnách. Budou získány při praktických ukázkách na dětských dopravních hřištích, kde si děti mohou přivyknout dopravnímu ruchu (LÍMOVÁ, 2006, s. 82).

Právě při praktických ukázkách děti nejlépe pochopí dopravní značky, které již svým tvarem a barevným provedením vyjadřují svůj význam. Při praktických ukázkách děti zcela jistě lépe pochopí význam světelných signálů, či pokyny policisty. Kde jinde než na dětském dopravním hřišti se děti naučí chodit po silnici, přecházet přes silnici, ať již v místě, kde je přechod pro chodce nebo není. Jedině na dětském dopravním hřišti se děti mohou naučit řešit dopravní situace na křižovatkách. Všechny tyto praktické ukázky jsou shrnuté v testu, které děti v rámci výzkumu řešily. Výsledek, kdy 19 dětí ze 180 test zvládly je zarážející, ale skutečný. Bezprostředně po prováděném výzkumu jsem byl osloven starostou Města Bílovec a starostkou Obce Hodslavice, kteří se mně dotazovali, jak lze zlepšit připravenost dětí, coby účastníků silničního provozu. Tento dotaz mne

z profesionálního hlediska potěšil. Nalezli jsme vhodné řešení, které spočívalo ve vybudování mobilních dopravních dětských hřišť, které sice nebude vybaveno světelným signalizačním zařízením, ale dvěma křižovatkami, z nichž jedna bude upravena úpravou místní a druhá úpravou obecnou, přechodem pro chodce a místem pro přecházení.

Dopravní výchovou by se bezesporu měli zajímat i rodiče. Jak vyplývá z praktické části jen 48 dětí ze 180 uvedlo, že nejvíce informací z dopravní výchovy získalo od rodičů.

*Pokud jsou rodiče přesvědčeni, že děti stačí krmit, šatit a zajistit jim přístřeší mylí se* (BAKOŠOVÁ, 2008, s. 95). V rodině má dopravní výchova své místo a dítě chování rodičů napodobuje. Rodiče by proto pravidla silničního provozu měli dodržovat a jít svým dětem příkladem např. i tím, že ačkoli již nemusí používat ochrannou přilbu tuto použijí.

Nejen dopravní výchova dětí je základem toho, aby se děti pohybovaly po komunikacích bezpečně. Je mnoho míst, kde dítě, ač je řádně teoreticky a prakticky naučeno, jak se po komunikacích pohybovat, je v provozním nebezpečí, neboť na komunikaci schází bezpečnostní prvky, které umožní dítěti – chodci, bezpečně se pohybovat. Bohužel jsou mi známé situace, kde došlo ke sražení dítěte v místě, kde nebylo chodníkové těleso, kde byla absence přechodu pro chodce. Pokud přičteme k těmto rizikovým faktorům polohu konkrétní lokality, okamžitou rychlost vozidla, intenzitu dopravy reakci řidiče a dítěte vzniká riziková situace. Města, kde je chronicky nedostatek parkovacích míst, řidiči parkují na krajnicích, čímž ztěžují rozhled a dítě tak snadno přehlédne přijíždějící vozidlo.

Proto by samosprávy obcí měly vyhodnocovat místa:

- kde jsou chodníky v havarijním stavu,
- kde přechody pro chodce nesplňují stanovenou délku,
- kde přechody pro chodce nejsou nasvětlené,
- kde vzniká riziko kolizních míst mezi motorizovanou a nemotorizovanou veřejností,
- kde je možno zklidnit dopravu za užití zpomalovacích prvků,
- kde zamezit parkování vozidel,
- kde upravit dopravní značení.

Na větší část popsaných opatření je možno čerpat dotační prostředky, ať již z Regionálních operačních prostředků nebo ze Státního fondu dopravní infrastruktury, neboť tyto prostředky jsou, z větší části vyčleněny právě na zvýšení prvku bezpečnosti chodců a cyklistů. Pokud se na dopravní výchově bude podílet stát, obec, škola, rodina a budou realizovány dopravní stavby zabezpečující bezpečný pohyb chodců a cyklistu budeme moci prohlásit, že jsme něco dokázali.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- KOL, Jan Kyncl a. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903-1849-5.
- HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. Vyd. 1. Portál. ISBN 80-717-8542-3
- CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
- ŠTIKAR, Jiří, Jana ŠMOLÍKOVÁ a Jiří HOSKOVEC. *Psychologie v dopravě*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 275 s. Učební texty (Univerzita Karlova. Filozofická fakulta). ISBN 80-246-0606-2.
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP) 2011-2020, schválená usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 pod bodem jednání č. 599.
- KLAPILOVÁ, Světlá. *Kapitoly ze sociální pedagogiky*. 1. vyd. Olomouc: Vydavatelství Univerzity Palackého v Olomouci, 1996, 63 s. ISBN 8070676698.
- JOSEF VOTRUBA. *Dopravní výchova v rodině*. Fortuna, 2001. ISBN 80-7168-790-1.
- STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova: pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007, 224 s. ISBN 978-802-1042-513.
- ŠTIKAR, Jiří. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2006, 218 s. ISBN 80-246-1096-5.
- zákon č. 361/2000 Sb. *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. 1. 1. 2001.
- LANDA, Pavel a Jitka LIŠKOVÁ. *Rekreační cyklistika: výběr kola, technika jízdy, děti a kolo*. 1. vyd. Praha: Grada, 2004, 91 s., [8] s. barev. obr. příl. ISBN 80-247-0726-8.
- vyhláška č. 341/2014 Sb. *O schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*. 1.1.2015.
- CHRÁSKA, Miroslav. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, 2007, 265 s. ISBN 978-80-247-1369-4.

DISMAN, Miroslav. *Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele*. 4., nezměn. vyd. Praha: Karolinum, 2011, 372 s. ISBN 978-80-246-1966-8.

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

BAKOŠOVÁ, Zlatica. *Sociálna pedagogika ako životná pomoc*. 3., rozš. a aktualiz. vyd. Bratislava: Univerzita Komenského Bratislava, Filozofická fakulta, 2008, 251 s. ISBN 978-809-6994-403.



## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- JANSA, Petr. *Radiožurnál* [online]. 2014 [cit. 2015-01-30]. Dostupné z: [http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/historie/\\_zprava/prvni-obet-dopravni-nehody-si-to-tehdy-svistela-tricitkou--1401689](http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/historie/_zprava/prvni-obet-dopravni-nehody-si-to-tehdy-svistela-tricitkou--1401689)
- AutoSAP* [online]. 2014 [cit. 2015-01-30]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/#graf-celk>
- Policie ČR* [online]. 2015 [cit. 2015-01-30]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>
- Programové prohlášení Vlády České republiky. [online]. 4.8.2010. [cit. 2015-01-30]. Dostupné z: [http://www.vlada.cz/assets/media-centrum/dulezite-dokumenty/Programove\\_prohlaseni\\_vlady.pdf](http://www.vlada.cz/assets/media-centrum/dulezite-dokumenty/Programove_prohlaseni_vlady.pdf)
- Bílá kniha. [online]. 28.3.2011. Brusel [cit. 2015-01-30]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>
- [online]. [cit. 2015-01-30]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/bezpecnost-dopravni-vychova-zahranicni-dopravni-vychova-inspirace-3-dalsi-priklady/>
- [online]. 28.8.2012. [cit. 2015-01-30]. Dostupné : <http://clanky.rvp.cz/clanek/k/z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html/>
- [online]. [cit. 2015-28-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/chodec/bezpecny-pohyb/budte-videt-prezijete>
- [online]. [cit. 2015-28-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/chodec/bezpecny-pohyb/budte-videt-prezijete/tri-rady-pro-zvyseni-viditelnosti-jak-zvysit-viditelnost>

## SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

- DN     Dopravní nehoda
- PC     „Průkaz cyklisty“
- CK     Cyklistický kroužek

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1 Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník .....	27
Obrázek 2 Dopravní výchova pro 3. ročník .....	27
Obrázek 3 Dopravní výchova .....	28
Obrázek 4 Dopravní výchova .....	28
Obrázek 5 neosvětlené jízdní kolo, bez reflexních oděvních doplňků cyklisty, .....	29
Obrázek 6 neosvětlené jízdní kolo s reflexními oděvními doplňky cyklisty, .....	30
Obrázek 7 osvětlené jízdní kolo reflexními oděvními doplňky cyklisty, .....	30
Obrázek 8 výbava jízdního kola .....	36

**SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1 počet respondentů podle jednotlivých škol.....	43
Graf 2 počet respondentů podle pohlaví .....	44
Graf 3 počet respondentů, kteří (ne)jsou držiteli „Průkazu cyklisty“ .....	44
Graf 4 počet respondentů, kteří jsou držiteli „Průkazu cyklisty“ na jednotlivých školách.....	45
Graf 5 počet respondentů, kteří (ne)jezdí na kole bez doprovodů rodičů.....	45
Graf 6 počet respondentů, kteří (ne)používají ochrannou přilbu .....	46
Graf 7 počet respondentů, kteří (ne)používají ochrannou přilbu .....	46
Graf 8 počet respondentů, kteří (ne)chodí do školy sami bez doprovodů rodičů .....	47
Graf 9 počet respondentů, kteří by (ne)chodili do cyklistického kroužku, kdyby byl v blízkosti jejich bydliště.....	47
Graf 10 počet respondentů, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy získali od rodičů, kamarádů z televize a ze školy .....	48
Graf 11 počet respondentů, kteří nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole získali z literatury, masmédií, z dopravního hřiště, z přednášky, puštěného videa .....	49
Graf 12 úspěšnost chlapců a dívek v testu BESIP .....	50
Graf 13 porovnání úspěšnosti mezi držiteli „Průkazu cyklisty“ a žáky, kteří průkaz „Průkaz cyklisty“ nemají.....	52
Graf 14 porovnání úspěšnosti mezi žáků, kteří jezdí na kole (s)bez doprovodu rodičů a žáky kteří (ne)jsou držiteli „Průkazu cyklisty“ .....	53
Graf 15 porovnání úspěšnosti mezi žáků, kteří jezdí na kole (s)bez ochranné přilby a žáky kteří (ne)jsou držiteli „Průkazu cyklisty“.....	55
Graf 16 porovnání úspěšnosti mezi žáků, kteří chodí do školy (s)bez doprovodu rodičů a žáky kteří (ne)jsou držiteli „Průkazu cyklisty“.....	56
Graf 17 porovnání úspěšnosti mezi žáků, kteří by (ne)chodili by do cyklistického kroužku, který by byl v blízkosti jejich bydliště a žáky kteří (ne)jsou držiteli „Průkazu cyklisty“ .....	57
Graf 18 porovnání, kde děti získaly nejvíce znalostí a (ne)jsou držiteli „průkazu cyklisty“.....	59

---

Graf 19 porovnání, kde děti získaly nejvíce znalost a (ne)jsou držiteli „průkazu cyklisty“ .....	60
Graf 20 porovnání, kde děti získaly nejvíce znalost a (ne)jsou držiteli „průkazu cyklisty“ .....	62
Graf 21 porovnání, kde děti získaly nejvíce znalost a (ne)jsou držiteli „průkazu cyklisty“ .....	63
Graf 22 porovnání, kde děti získaly nejvíce znalost a (ne)jsou držiteli „průkazu cyklisty“ .....	65

**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 nárůst DN .....	14
Tabulka 2 pokles DN .....	14
Tabulka 3 přehled následků DN .....	14
Tabulka 4 hypotéza 1 .....	50
Tabulka 5 hypotéza 2 .....	51
Tabulka 6 hypotéza 3 .....	52
Tabulka 7 hypotéza 4 .....	54
Tabulka 8 hypotéza 6 .....	55
Tabulka 9 hypotéza 7 .....	56
Tabulka 10 hypotéza 8 .....	58
Tabulka 11 hypotéza 11 .....	59
Tabulka 12 hypotéza 14 .....	61
Tabulka 13 hypotéza 15 .....	62
Tabulka 14 hypotéza 16 .....	64

**SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha 1 strukturovaný dotazník .....	80
Příloha 2 test BESIP .....	81
Příloha 3 test BESIP .....	82
Příloha 4 test BESIP .....	83
Příloha 5 test BESIP .....	84
Příloha 6 souhlas BESIP .....	85
Příloha 7 Vzorové plány jízdy zručnosti .....	86
Příloha 8 vzory překážek .....	87
Příloha 9 vzory překážek .....	88
Příloha 10 vzory překážek .....	89
Příloha 14 test BESIP .....	90

## DOTAZNÍK

### Otázky zaměřené na dopravní výchovu

Dobrý den,

jmenuji se Petr Londín a jsem studentem II. ročníku studijního programu Sociální pedagogika Fakulty humanitních studií Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně.

V diplomové práci se věnuji tématu Dopravní výchova dětí na základních školách. Tímto Vás žáky základních škol žádám o vyplnění níže uvedených otázek, které budou součástí diplomové práce. Veškerá získaná data budou sloužit pouze k dotazníkovému šetření a jsou anonymní. Otázky vypracujte samostatně a odpovídejte pravdivě.

Děkuji za Vaši ochotu

Petr Londín

#### 1.) Základní škola:

2.) Jsi	dívka	chlapec		
3.) Máš průkaz mladého cyklisty?	Ano	Ne		
4.) Jezdíš na kole bez doprovodu rodičů?	Ano	Ne		
5.) Používáš při jízdě na kole ochrannou přilbu?	Ano	Ne		
6.) Jezdíš na kole sám, bez doprovodu rodičů?	Ano	Ne		
7.) Do školy chodíš sám, bez doprovodu rodičů?	Ano	Ne		
8.) Chodil (a) bys do cyklistického kroužku, kdyby byl v blízkosti Tvého bydliště?	Ano	Ne		
Nejvíce informací z dopravní výchovy jsem získal (a)				
od rodičů	od kamarádů	z televize	ze školy	
Nejvíce informací z dopravní výchovy ve škole jsem získal (a)				
z literatury	z masmédií (internet, televize)	z dopravního hráště	z přednášky	z puštěného videa

#### Otázky:

	A	B	C		A	B	C
1				11			
2				12			
3				13			
4				14			
5				15			
6				16			
7				17			
8				18			
9				19			
10				20			





## ZKUŠEBNÍ TEST č. 2

**1. V silničním provozu (kromě chodníků, cyklistické stezky a obytné nebo pěší zóny) smí cyklista jezdit samostatně od**

- a) patnácti let
- b) deseti let
- c) dvanácti let

**2. Znamení o změně směru jízdy**

- a) dává cyklista vždy, když mění směr jízdy nebo z něho vybočuje
- b) dává cyklista podle vlastního uvážení
- c) cyklista nemusí dávat

**3. Na jízdním kole se jezdí**

- a) v celé šíři vozovky
- b) při pravém okraji vozovky, nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici
- c) co nejbliže ke středu vozovky

**4. Na křižovatce, kde není přednost v jízdě upravena dopravními značkami**

- a) musí dát cyklista přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím zprava
- b) musí dát cyklista přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím zleva
- c) má cyklista přednost v jízdě

**5. Ochrannou přilbu musí mít za jízdy nasazenou a řádně připevněnou**

- a) každý cyklista bez ohledu na věk
- b) cyklista mladší 18 let
- c) jen cyklista do 15 let

**6. Cyklista**

- a) není řidič
- b) je řidič nemotorového vozidla
- c) není řidič, pokud nemá průkaz cyklisty

**7. Křižovatka je**

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

**8. Přejezd pro cyklisty**

- a) je určen jen pro přecházení chodců vedoucích jízdní kolo
- b) je určen pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci a je vyznačen dopravní značkou
- c) je každé místo na vozovce a není vyznačen dopravní značkou

**9. Na dopravních značkách a jejich sloupcích, stojanech nebo konstrukcích, na dopravních zařízeních a na zařízeních pro dopravní informace**

- a) může být vyznačen i jiný nápis nebo oznámení, které nesouvisí s dopravní značkou
- b) mohou být umístěny reklamní tabule
- c) nesmí být vyznačeno nebo umístěno nic, co nesouvisí s dopravní značkou, dopravním zařízením nebo zařízením pro dopravní informace.

**10. Tento pokyn policisty znamená „Stůj!“**

- a) pro směr, ke kterému stojí policista čelem nebo zády
- b) pro směr, ke kterému stojí policista bokem
- c) pro všechny směry



**11. Na této křižovatce je přednost v jízdě upravena dopravními značkami**

- a) ano
- b) ne



**12. Pokud se závory sklápějí nebo zdvihají, smí se vjíždět na železniční přejezd**

- a) ano
- b) ne



**13. Tato dopravní značka:**

- a) přikazuje cyklistům užít stezku pro cyklisty
- b) zakazuje cyklistům vjezd
- c) informuje o přejezdu pro cyklisty



**14. Tato dopravní značka upozorňuje**

- a) na železniční přejezd
- b) na křižovatku hlavní a vedlejší pozemní komunikace
- c) na křižovatku, kde není přednost v jízdě upravena svislými dopravními značkami



**15. Dopravní značka na obrázku**

- a) zakazuje vjezd cyklistům
- b) označuje stezku pro cyklisty
- c) upozorňuje na místa, kde cyklisté vjíždějí na vozovku nebo ji přejíždějí



**16. Na příkaz této dopravní značky**

- a) musí cyklista opustit stezku nebo pruh pro cyklisty
- b) musí cyklista užít takto označený pruh nebo stezku
- c) může, ale nemusí cyklista užít takto označený pruh nebo stezku



**17. Cyklista projede křižovatkou jako:**

- a) první
- b) poslední
- c) druhý



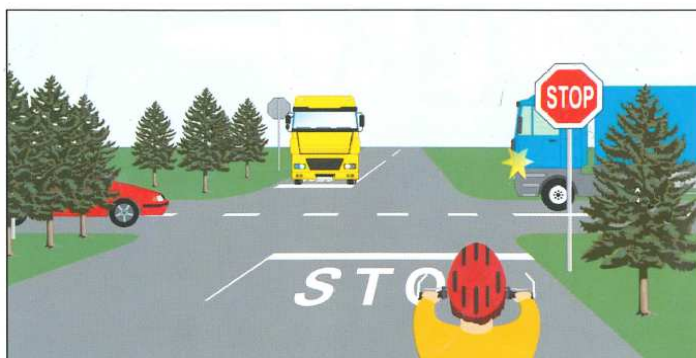
**18. Vozidla projedou křižovatkou v tomto pořadí:**

- a) 1. tramvaj, 2. cyklista, 3. červené osobní auto
- b) 1. červené osobní auto, 2. tramvaj, 3. cyklista
- c) 1. cyklista, 2. tramvaj, 3. červené osobní auto



**19. Cyklista:**

- a) dává přednost v jízdě vozidlům všem vozidlům v křižovatce
- b) dává přednost v jízdě vozidlům na hlavní pozemní komunikaci
- c) má přednost v jízdě před modrým nákladním autem



**20. Cyklista odbočující vlevo:**

- a) musí dát přednost v jízdě červenému osobnímu autu
- b) má přednost v jízdě před autobusem
- c) musí dát přednost v jízdě autobusu přijíždějícímu zprava





CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU

státní příspěvková organizace

nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1



Váš dopis zn.:

Ze dne :

Naše zn.:

Vyřizuje: Milan Vaniček  
Tel./Fax: 225 131 705  
Mobil: 724 130 741  
E-mail: milan.vanicek@cspdsd.cz

Datum: 20. 01. 2015

Petr Londin  
Družstevní 864  
742 13 Studénka

#### Souhlas k využití zkušebních testů BESIP.

Vážený pane Londin,

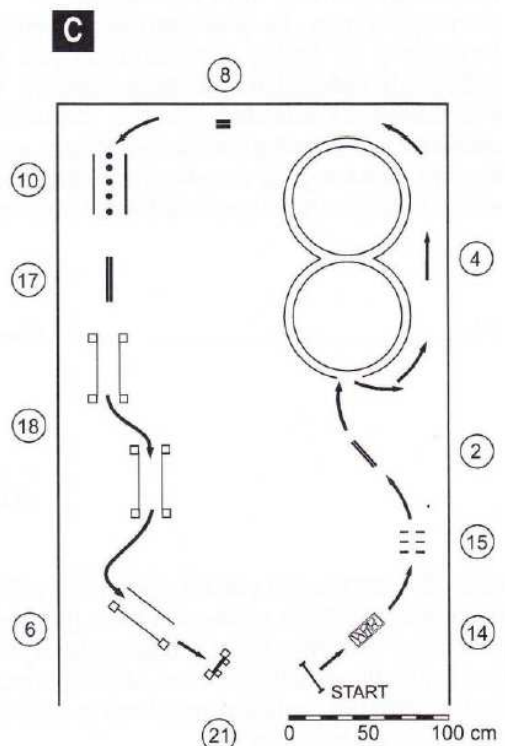
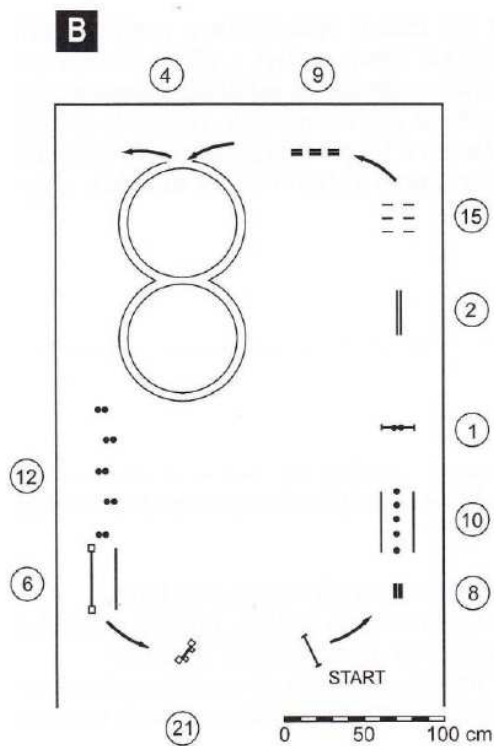
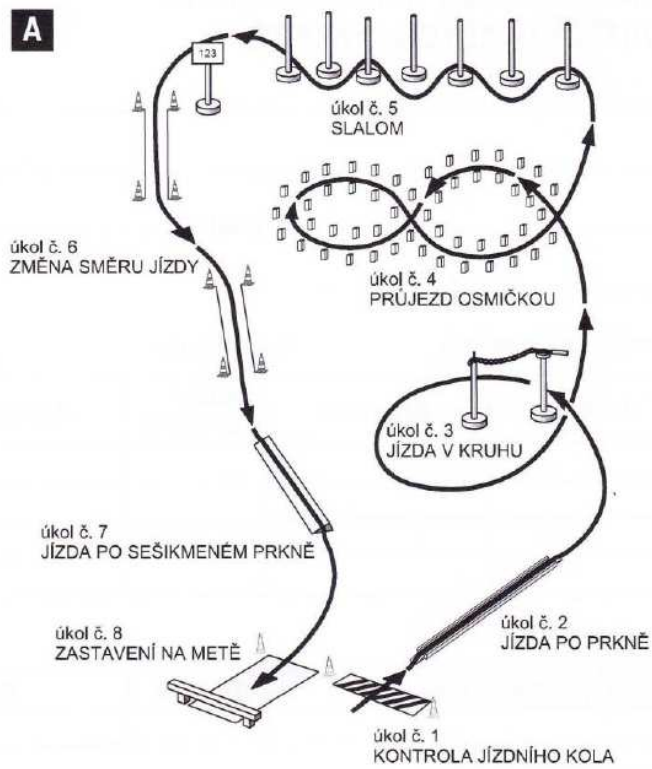
Na základě Vaší žádosti ze dne 13. 1. 2015, kde žádáte o možnost využít testy z pravidel silničního provozu, které využívá BESIP při dopravní výchově, pro ověření znalostí dětí pro Vaši diplomovou práci Vám uděluji **s o u h l a s** k využití těchto testů.

Na základě domluvy nám po skončení ověření poskytnete výsledky Vašeho výzkumu k dalšímu využití. V případě potřeby a pomoci kontaktujte krajského koordinátora BESIP pro Moravskoslezský kraj p. Pavla Rakuse.

S pozdravem

Milan Vaniček  
Vedoucí oddělení BESIP CSPSD  
Republikový koordinátor BESIP

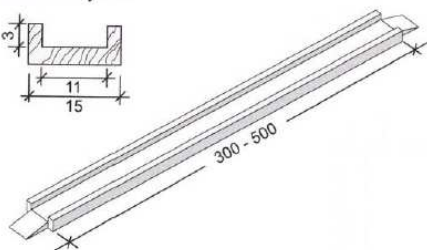
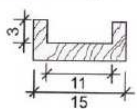
Příloha 6 souhlas BESIP



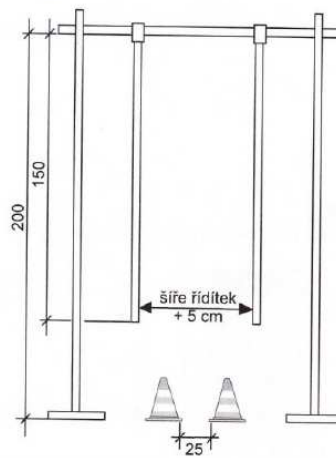
Poznámka: Čísla znamenají označení překážek

Příloha 7 Vzorové plány jízdy zručnosti

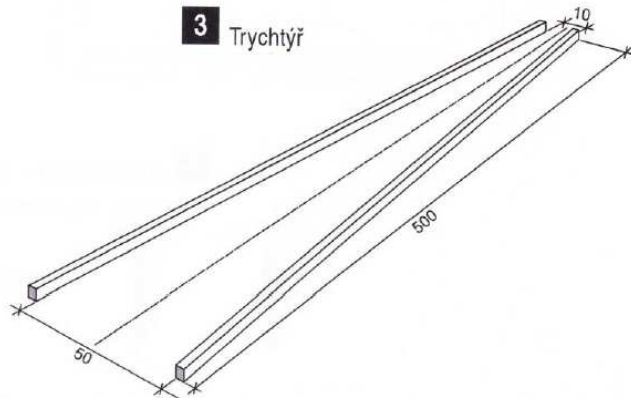
**2** Kolejnice



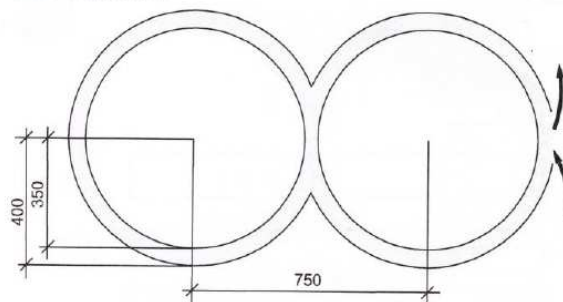
**1** Branka



**3** Trychtýř

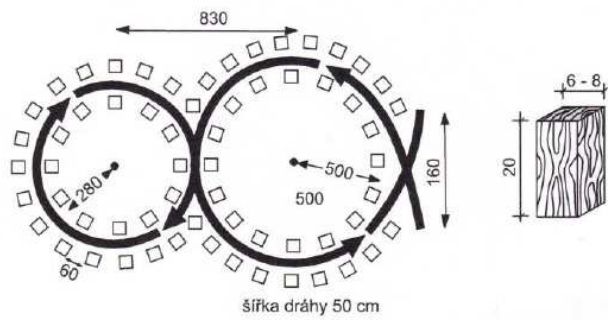


**4** Osmička A

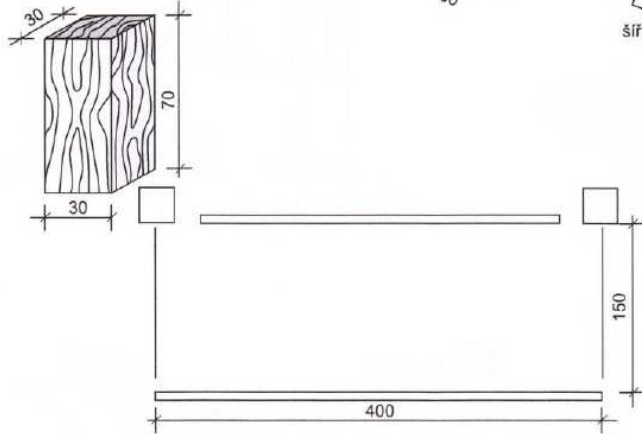


Příloha 8 vzory překážek

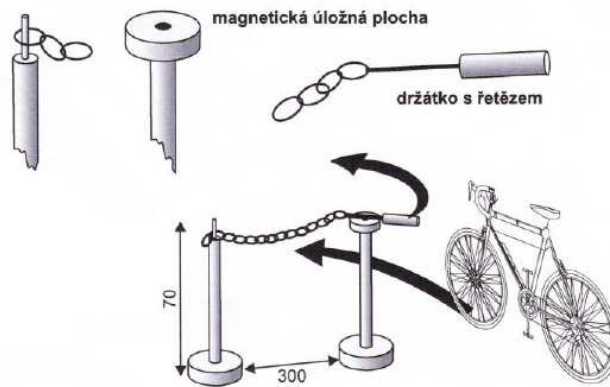
### 5 Osmička B



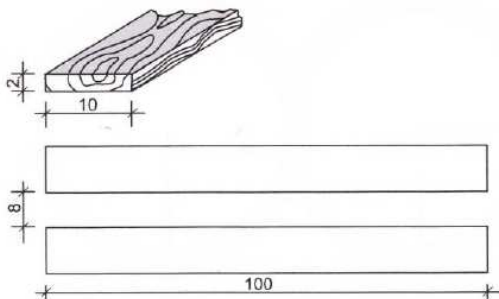
### 6 Přenesení pohárku s vodou



### 7 Jízda v kruhu – „káča“

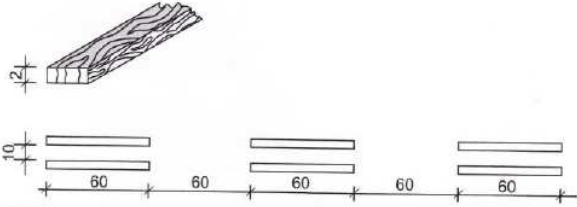


### 8 Koridor

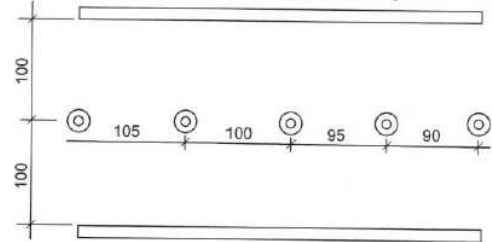




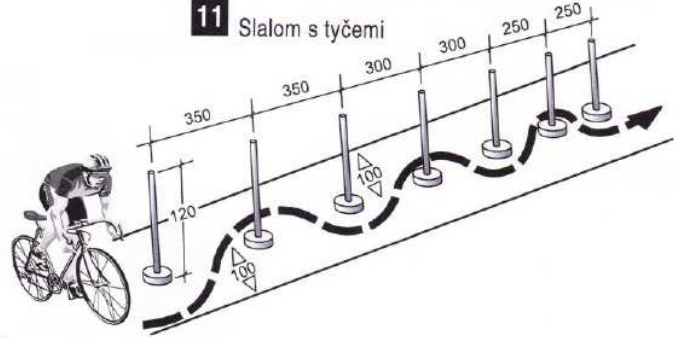
**9** Složený koridor



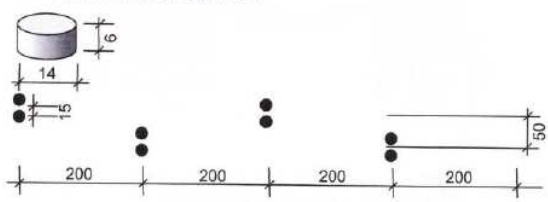
**10** Slalom s nestejně vzdálenými kužely



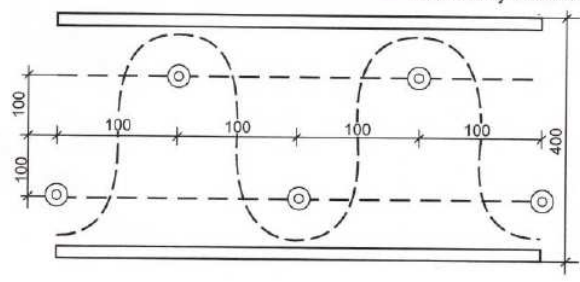
**11** Slalom s tyčemi



**12** Slalom mezi brankami



**13** Obrácený slalom



**BESIP**  
Ministerstvo dopravy  
ČESKÁ REPUBLIKA

**POLICIE ČR - BESIP - spoliežní**

## Chováš se také tak?

Soutěž pro malé chodce a mladé cyklisty

Na obrázku je mnoho dopravních situací, ve kterých se chodí nebo cyklisté chovají nesprávně, nerespektují pravidla, jsou neukáznění, zbrklí, nezdrvoří.

Chceš-li soutěžit, tak najdi chyby jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích a křížkem označ čísla chybných situací.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  
11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Přemýšlejí, v čem jednotliví chodci nebo cyklisté chýbovali a jak by ses zachoval ty!

*FRANCO*

Příloha 11 test BESIP