

UNIVERZITA TOMÁŠE BATI VE ZLÍNĚ
FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ
Institut mezioborových studií Brno

Příčiny dopravní nehodovosti a možnosti její prevence

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí diplomové práce:
doc. Ing. Antonín Řehoř, CSc.

Vypracoval:
Bc. Aleš Lenfeld

Brno 2012

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Příčiny dopravní nehodovosti a možnosti její prevence zpracoval samostatně a použil jsem literaturu uvedenou v seznamu použitých pramenů a literatury, který je součástí této diplomové práce.

Elektronická a tištěná verze diplomové práce jsou totožné.

V Brně dne 23. 3. 2012

.....
Bc. Aleš Lenfeld

Poděkování

Děkuji panu doc. Ing. Antonínu Řehořovi, CSc. za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mi poskytl při zpracování mé diplomové práce.

Také bych chtěl poděkovat své manželce Daně za morální podporu pomoc, kterou mi poskytla při zpracování mé diplomové práce, a které si nesmírně vážím.

Bc. Aleš Lenfeld

OBSAH

Úvod	2
1. Dopravní nehoda	4
1.1 Vymezení pojmu dopravní nehoda	4
1.2 Dělení komunikací a zákonné podmínky dopravní nehody	5
1.3 Klasifikace dopravních nehod	7
2. Analýza dopravní nehodovosti	10
2.1 Analýza dopravní nehodovosti v ČR	10
2.2 Analýza dopravní nehodovosti na území okresu Rychnov nad Kněžnou	15
2.3 Srovnání dopravní nehodovosti v ČR se státy EU	16
3. Instituce provádějící prevenci dopravní nehodovosti	19
3.1 Rodina	19
3.2 Škola	21
3.3 Ministerstvo dopravy ČR - BESIP	29
3.4 Policie ČR	31
3.5 Další instituce zabývající se prevencí dopravní nehodovosti	35
3.6 Dílčí závěr	36
4. Testy z dopravních předpisů žáků 4. třídy ZŠ	37
4.1 Metodologická východiska	37
4.2 Interpretace výsledků	38
4.3 Shrnutí a závěry výzkumu	57
Závěr	60
Resumé	62
Anotace	63
Seznam použité literatury	64
Seznam příloh	66

Úvod

Téma diplomové práce „Příčiny dopravní nehodovosti a možnosti její prevence“ jsem si zvolil z důvodu, že od roku 1994 pracuji u Policie České republiky a to na Dopravním inspektorátu v Rychnově nad Kněžnou. V současné době je mojí náplní i přímá preventivní činnost zejména na prvním stupni základních škol.

Již od dětství se setkáváme s pozitivní i negativní stránkou dopravy a provází nás celým životem. Dopravní nehodovost může ovlivnit každý z nás a to jak svými znalostmi, tak i svým chováním. Jako téma své diplomové práce jsem si zvolil problematiku dopravní nehodovosti. Vzhledem k tomu, že se v rámci svého povolání setkávám s dopravní nehodovostí dnes a denně, rozhodl jsem se tímto tématem zabývat hlouběji. Zejména bych se chtěl věnovat prevenci dopravní výchovy na základních školách, která může rozsah dopravní nehodovosti ovlivnit. Jde o téma nad nímž nelze jen tak mávnout rukou a přejít ho bez povšimnutí. Bezpečnost silniční dopravy se v poslední době stává středem velké pozornosti společnosti.

Ve srovnání s vyspělými západními evropskými zeměmi je stav dopravní nehodovosti v České republice vážný a to především v následcích dopravních nehod. Počty zemřelých a zraněných osob v přepočtu na celkový počet dopravních nehod značně převyšují hodnoty v západních zemích. Mělo by být povinností všech obyvatel, ale hlavně profesionálů, abychom tuto nelichotivou situaci co nejdříve změnili a dostali se mezi země s vysokým standardem bezpečnosti silniční dopravy.

Dle mého názoru je důležité se zaměřit na prevenci v dopravní výchově ve školách. Podle současné platné legislativy může dítě starší 10 let jezdit na jízdním kole bez dohledu osoby starší 15 let, a proto jsou cílovou skupinou žáci 4. tříd základní školy. S prevencí je tedy třeba začít již před tím, než děti samy vyrazí do silničního provozu. Tisk, příklady dospělých, sdělovací prostředky, spolužáci, rodiče, ale i učitel jsou činitelé, kteří mají velký vliv na výchovu dětí.

Cílem této diplomové práce je uvést do problematiky prevence dopravní nehodovosti a ověřit znalosti dopravních předpisů žáků 4. třídy základní školy.

V teoretické části bych chtěl popsat co je dopravní nehoda, vymežit základní klasifikaci dopravních nehod a uvést zákony, které provoz na pozemních komunikacích upravují. Dále bych chtěl provést analýzu dopravní nehodovosti na území České republiky a na okrese Rychnov nad Kněžnou, podrobně popsat a rozčlenit instituce zabývající se prevencí dopravní nehodovosti, jejich možnosti a způsoby prevence.

Cílem praktické části je pomocí testu porovnat znalosti z oblasti dopravních předpisů žáky 4. třídy před pravidelnými přednáškami policisty a po těchto přednáškách. Test by měl zjistit, zda žáci znají pravidla silničního provozu zejména jako chodci a cyklisté. Hypotéza diplomové práce tedy je, že žáci po absolvování pravidelných přednášek policistů budou mít lepší znalosti dopravních předpisů než v době před přednáškami.

1. Dopravní nehoda

V této kapitole bude vymezen základní pojem dopravní nehoda, uvedeno rozdělení komunikací, provedena klasifikace dopravních nehod dle jejich příčin a rozbor dopravních nehod dle právního hlediska.

1.1 Vymezení pojmu dopravní nehoda

„Dopravní nehoda je nežádoucí závažný průvodní jev dopravy, způsobující sociální, zdravotní, ekonomické a etické škody, v části případů nenahraditelné. Jejich původ pochází většinou z náhodné kombinace rizikových faktorů, především z chyb v rozhodnutí anebo vinou nežádoucího momentálního chování lidského činitele, nastalé v danou chvíli a na daném místě.“¹

V dnešní době je pro všechny znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích nutností, ale ne samozřejmostí. Správným působením v této oblasti se dá předejít mnohým dopravním nehodám i jejich smrtelným následkům. Pro celkové pochopení problematiky dopravy a její bezpečnosti je nutné vysvětlit i některé základní pojmy. Za nejdůležitější považuji vysvětlení termínu „dopravní nehoda“, protože ta je většinou následkem chybného chování jak chodců, tak řidičů i cyklistů v dopravním provozu.

„Dopravní nehoda je souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy, přitom se tento rozpor rychle prohlubuje. Dochází k nekorektnímu pohybu dopravních prostředků, buďto jednotlivého nebo několika dopravních prostředků, které jsou ve vzájemné interakci s následným silovým působením a konečnou destrukcí.“

Zpravidla při poškození dopravního prostředku dochází i k ohrožení nebo k poškození života a zdraví a jiných chráněných zájmů.“²

¹ Stojan, M. a kol. Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ. 1. vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykova univerzita, 2007. - s. 9.

² Porada, V. a kol. Silniční doprava v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. - s. 102.

„Toto vymezení pojmu dopravní nehody zahrnuje všechny druhy dopravních nehod, tedy nehody silniční, železniční, letecké i plavební. Pro silniční dopravu je nejvýstižnější následující definice. „Dopravní nehoda je událost v silničním provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci, a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“³

„Dále se dá pojem dopravní nehoda vyjádřit jako „nezamýšlená, nepředvídaná (avšak předvídatelná) událost v silničním provozu na veřejných komunikacích, způsobená motorovými a nemotorovými dopravními prostředky, která měla škodlivé následky na životech a zdraví osob nebo škody na majetku.“⁴

1.2 Dělení komunikací a zákonné podmínky dopravní nehody

Aby se jednalo o silniční dopravu (dále jen dopravní nehoda), musí k události dojít v silničním provozu na pozemní komunikaci. Definice pozemní komunikace je uvedena v zákoně č. 13 ze dne 23.1.1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Komunikace zákon dělí na dálnice, silnice, místní komunikace, účelové komunikace.

Dálnici zákon definuje jako pozemní komunikaci, která je určena pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly a která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.

Silnice je v tomto zákoně vymezena jako „veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.“ Zákon je rozděluje podle jejich určení a významu na silnice I., II. a III. třídy. Silnice I. třídy jsou určeny zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu, silnice II. třídy slouží pro dopravu mezi okresy a silnice III. třídy umožňují vzájemné spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

³ Zákon č. 361/2000 Sbírky o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů § 47 odst. 1

⁴ Konrád, Z. a kol. Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů. 2. rozšířené vydání. Praha: Policejní akademie ČR, 1996. - s. 107.

Místní komunikace zákon definuje jako „veřejně přístupné komunikace, které slouží převážně místní dopravě na území obce.“ Místní komunikace se dělí podle dopravního významu, jejich určení a vybavení na místní komunikace I. - IV. třídy tvoří komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel nebo komunikace, na kterých je umožněn smíšený provoz.

Účelové komunikace jsou pozemní komunikace, které slouží k spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků, nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Účelovou pozemní komunikací rozumíme i pozemní komunikaci, která je v uzavřeném prostoru nebo objektu a která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele. Tato komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník, nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu.

Další podmínkou dopravní nehody je, že musí při události dojít k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku. Není při tom podstatné a určující, zda došlo k usmrcení či zranění osoby, která nehodu způsobila, či jiné osoby, ani zda došlo ke škodě na jejím majetku, či na majetku jiného, včetně právnických osob. Rozhodující není ani výše škody. Tyto skutečnosti mají ovšem nemalý význam pro právní posouzení dopravní nehody a pro rozhodnutí v řízení o nich. Uvedené následky musí vzniknout v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu, čímž se rozumí činnost vozidla, ke které je určeno. *Přitom vozidlem se rozumí motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Motorovým vozidlem je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus. Nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly.*⁵

Nepůjde tedy o dopravní nehodu, pokud bude vozidlo v klidu a k usmrcení, zranění nebo hmotné škodě dojde při vykládce, či nakládce vozidla nebo jiné manipulaci s nákladem. O dopravní nehodě nehovoříme ani tehdy, pokud bude vozidlo zaparkováno a jeho poškození bude způsobeno upadnutím ulomené větve ze stromu na vozidlo, krupobitím, při pádu opravovaného vozidla ze zvedáku v dílně, při jeho požáru apod. O dopravní nehodu nepůjde ani v případě, pokud chodec zakopne

⁵ Zákon č. 361/2000Sb. Ze dne 14. 9. 2000 o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů - §2, písm. f), g), h).

a při pádu se udeří o stojící vozidlo a dojde k jeho zranění nebo k poškození vozidla, ani při srážce chodce s pevnou překážkou (sloup veřejného osvětlení, sloupek dopravní značky) nebo při srážce dvou chodců nebo zranění chodce v důsledku pádu na chodník nebo komunikaci. O dopravní nehodu se nebude jednat ani při srážce drážního vozidla (vlaku) s chodcem, a to ani na železničním přejezdu. Ale srážka drážního vozidla se silničním vozidlem na železničním přejezdu bude posuzována jako dopravní nehoda. Pokud nejsou splněny podmínky zákonného vymezení pojmu dopravní nehody, řeší se tyto případy jiným způsobem a za využití jiných právních norem.

1.3 Klasifikace dopravních nehod

Dopravní nehody lze dělit podle různých kritérií a hledisek. Nejčastěji se klasifikují, podle jejich vzniku, následků, způsobu zpracování ze strany Policie ČR, hlavních příčin dopravních nehod, vozidel zúčastněných na dopravní nehodě, viníků dopravní nehody. Je ještě mnoho dalších hledisek, podle kterých se dopravní nehody třídí, jako například podle místa nehody (v zatáčce, v křižovatce, na železničním přejezdu, na přechodu pro chodce), podle škody. Tyto údaje, které se získávají ze statistik Policie ČR jsou dále velmi důležité pro její další preventivní činnost. Například lze z těchto údajů zjistit místa častých dopravních nehod a tam provádět častěji dohled nad silničním provozem.

Dopravní nehody podle vzniku:

- Havárie – nedojde ke střetu mezi účastníky silničního provozu ani ke střetu vozidla s překážkou a dojde ke zranění nebo hmotné škoda (např. Vozidlo sjede do příkopu).
- Srážky – dojde ke střetu mezi účastníky silničního provozu (mezi vozidly, srážka s pevnou překážkou, srážka s vozidlem a chodcem a vozidla se zvěří nebo domácím zvířetem).
- Jiné nehody – nehody, které nelze zařadit mezi výše uvedené kategorie (vyskakování a naskakování do vozidla, pád při přepravě osob na ložné ploše).

Dopravní nehody podle následku na zdraví:

- s úmrtím,
- s těžkým zraněním,
- s lehkým zraněním,
- bez zranění.

Dopravní nehody podle zavinění:

- zaviněné,
- nezaviněné.

Dopravní nehody podle hlavních příčin:

- nepřiměřená rychlost,
- nesprávné předjíždění,
- nedání přednosti v jízdě,
- nesprávný způsob jízdy.

Dělení dopravních nehod z právního hlediska

Z právního hlediska je dopravně bezpečnostní právo souhrnem právních norem upravujících společenské vztahy, které vznikají, mění se a zanikají v souvislosti se zajišťováním bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Mezi hlavní právní předpisy v dopravě patří:

- Ústava ČR a listina základních práv a svobod,
- zákon č. 361/2000 Sbírky o provozu na pozemních komunikacích,
- zákon č. 40/2009 Sbírky trestní zákoník,
- zákon č. 200/1990 Sbírky o přestupcích,
- zákon č. 37/1989 Sbírky o ochraně před alkoholismem a jinými toxikomániemi,
- zákon č. 13/1997 Sbírky o pozemních komunikacích.

Z právního hlediska můžeme dopravní nehody dělit na ty nehody, při kterých dochází ke spáchání přestupků podle zákona č. 361/2000 Sbírky ve znění pozdějších předpisů a na dopravní nehody, při kterých dochází k páchaní přečinů podle zákona č. 40/2009 Sbírky trestní zákoník. Nejčastěji páchanými přestupky jsou přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, přestupky proti občanskému soužití (ublížení na zdraví nedosahující intenzity trestného činu), ostatní přestupky na úseku dopravy a silničního hospodářství. Mezi přečiny v souvislosti s dopravními nehodami řadíme Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147, Ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148, Neposkytnutí pomoci podle § 150, Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274, Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337, Obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273, Poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti podle § 294 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 277.

2. Analýza dopravní nehodovosti

V této kapitole bude proveden rozbor příčin a následků dopravních nehod v České republice, na teritoriu okresu Rychnov nad Kněžnou a dále srovnání se státy Evropské unie.

2.1 Analýza dopravní nehodovosti v ČR

Cílem hloubkové analýzy dopravních nehod je získat podrobné informace o jejich příčinách a následcích. Tyto informace budou zpětně analyzovány za účelem zjištění dostatečně průkazných podnětů zejména ke zlepšení prevence dopravní nehodovosti. Obecným cílem hloubkové analýzy dopravních nehod je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení následků dopravních nehod.

Analýza dopravní nehodovosti v ČR v roce 2010

Analýza dopravní nehodovosti bude zaměřena zejména na hlavní příčiny dopravních nehod a následky po dopravních nehodách. Důkladná analýza dopravních nehod je důležitá zejména pro další potřebu preventivní a výchovné činnosti institucí, které se zabývají preventivní a výchovnou činností.

Policie České republiky v roce 2010 šetřila 75 522 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 753 osob, 2 823 osob bylo těžce zraněno, 21 610 bylo zraněno lehce. Škoda odhadnutá dopravní policií na místě dopravní nehody byla 4 924,987 mil. Kč. V porovnání s rokem 2009 byl zaznamenán pokles u všech základních ukazatelů dopravních nehod, s výjimkou absolutního počtu nehod.

Porovnání následků dopravních nehod: 2009-2010

Tabulka č. 1: Následky dopravní nehod: 2009-2010

Druh nehody, následky	Rok 2010	Rok 2009
Usmrceno	753	832
Těžce zraněno	2823	3356
Lehce zraněno	21610	23777
Hmotná škoda v mil.Kč	4924,98	4981,09

Zdroj: Policie ČR

Pokles v roce 2010 byl zaznamenán v kategoriích:

- počet usmrcených o 79 osob tj. o 9,5 %
- počet těžce zraněných o 713 osob tj. o 20,2 %
- počet lehce zraněných o 2 167 osob tj. o 9,1 %
- odhad hmotné škody o 56,1 mil. Kč tj. o 1,1 %

Nárůst v roce 2010 byl zaznamenán v kategorii:

- počet nehod o 707 nehod tj. o 0,9 %

Počet nehod byl v roce 2010, v porovnání od roku 1961, uprostřed padesátiletého období. Nejméně nehod bylo šetřeno v roce 1961 – 35 842, v roce 1991 byla poprvé překročena hranice 100 000 nehod (101 387), hranice 200 000 nehod byla překročena v roce 1996 (201 697) a nejvíce nehod bylo šetřeno v roce 1999 – 225 690. Při porovnávání počtu nehod v tomto období je nutné brát v úvahu legislativní změny upravující povinnost oznamování nehody Policii ČR.

Počet usmrcených osob v roce 2010 je od roku 1961 nejnižší. Druhý nejnižší počet byl v roce 1987 – 766 usmrcených. Nejvíce usmrcených bylo v roce 1969 – 1 758 osob, tzn. o 1005 usmrcených osob více (o 57%), než v roce 2010.

Počet těžce zraněných osob je v roce 2010 nejnižší od roku 1961 a poprvé v tomto období klesl pod hranici 3000. Nejvíce těžce zraněných osob bylo zaznamenáno v roce 1969 – 9 258 osob, v porovnání s rokem 2010 představuje rozdíl téměř 70 %.

Počet lehce zraněných osob je za posledních 20 let 3. nejnižší. Nejvíce lehce zraněných bylo v roce 1996 (31 296 osob).

„V roce 2010 šetřila Policie ČR v průměru každých 7 minut nehodu, každých 24 minut a 16 vteřin byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 3 hodiny a 6 minut těžce zraněn člověk. V průměru každých 11 hodin a 36 minut zemřel při nehodě člověk.“⁶

Dopravní nehody podle zavinění

Tabulka č. 2: Dopravní nehody podle zavinění rok 2010

Zavinění nehody rok 2010	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
Řidičem motorového vozidla	67 455	89,3	675	89,6
Řidičem nemotorového vozidla	1 851	2,5	40	5,3
Chodcem	1 243	1,6	27	3,6
Jiným účastníkem	110	0,1	0	0,0
Závadou komunikace	448	0,6	0	0,0
Technickou závadou vozidla	480	0,6	4	0,5
Lesní, domácí zvěř	3 523	4,7	1	0,1
Jiné zavinění	412	0,5	6	0,8

Zdroj: Policie ČR

⁶ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010, Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011 - s. 5.

Zavinění dopravních nehod – porovnání s rokem 2009

Tabulka č. 3: Zavinění dopravních nehod – porovnání s rokem 2009

Zavinění nehody rok 2010	Rozdíl nehod	Rozdíl v %	Rozdíl usmrcených
Řidičem motorového vozidla	233	0,30%	-80
Řidičem nemotorového vozidla	-137	-6,90%	1
z toho dětmi	-40	-16,60%	0
Chodcem	-61	-4,70%	-5
z toho dětmi	32	7,00%	3
Jiným účastníkem	-6	-5,20%	0
Závadou komunikace	141	45,90%	0
Technickou závadou vozidla	26	5,70%	-1
Lesní, domácí zvěř	447	14,50%	1
Jiné zavinění	64	18,40%	5

Zdroj: Policie ČR

Z výše uvedeného je patrné, že největší pokles u usmrcených osob nastal především u dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel (o 80 osob).

Hlavní příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel

Tabulka č. 4: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel

Hlavní příčina nehody rok 2010	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených
Nepřiměřená rychlost	14633	21,7	279
Nesprávné přejíždění	1543	2,3	37
Nedání přednosti	12060	17,9	114
Nesprávný způsob jízdy	39219	58,1	245

Zdroj: Policie ČR

Nejčastější hlavní příčinou dopravních nehod stále zůstává nesprávný způsob jízdy a následuje nepřiměřená rychlost, které ale patří prvenství v počtu usmrcených osob.

Hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel

„Řidiči nemotorových vozidel v roce 2010 zavinili 1851 dopravních nehod a při jimi zaviněných nehodách zahynulo 40 osob, 260 bylo těžce zraněno a 1399 bylo zraněno lehce.“⁷

Z celkového počtu zavinily děti cyklisté 204 nehod, při těchto nehodách nedošlo k usmrcení, ale 183 osob bylo zraněno.

K hlavním příčinám dopravních nehod řidičů nemotorových vozidel patří nesprávný způsob jízdy a to celé 2/3 z celkového počtu dopravních nehod, další příčinou je nedání přednosti s výsledkem 1/5 všech dopravních nehod, následuje nepřiměřená rychlost a nesprávné přejíždění.

Nepříznivým specifikem nehod zaviněných cyklisty je vysoký podíl nehod zaviněných pod vlivem alkoholu – v roce 2010 zavinili 532 nehod pod vlivem alkoholu, tj. 29,9 % z celkového počtu. Oproti roku 2010 se počet těchto nehod zvýšil o 10 dopravních nehod.

Dopravní nehody zaviněné chodci

Tabulka č. 5: Dopravní nehody chodců - 2010

Kategorie chodce	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
Muž	466	37,5	12	44,4
Žena	257	20,7	11	40,7
Dítě (do 15 let)	461	37,1	3	11,1
Skupina dětí	13	1	0	0
Jiná skupina	46	3,7	1	0,7

Zdroj: Policie ČR

⁷ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010, Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011 - s. 13.

Chodci v roce 2010 zavinili 1243 dopravních nehod. Děti chodci zavinily 461 nehod a bilance těchto dopravních nehod představuje 3 usmrcené děti. Při nehodách v roce 2010 bylo usmrceno celkem 151 chodců (o 6 méně než v roce 2009).

Nejtragičtější příčinou dopravních nehod chodců v roce 2010 bylo neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z krajnice nebo chodníku – 561 nehod a zahynulo při nich 15 chodců.⁸

2.2 Analýza dopravní nehodovosti na území okresu Rychnov nad Kněžnou

V této části bych se chtěl věnovat rozboru dopravní nehodovosti na území okresu Rychnov nad Kněžnou v roce 2009 a 2010. Vzhledem ke svému zaměstnání mám k této analýze velmi přesná data a dále, co je důležité, s využitím těchto dat mohu částečně ovlivnit dopravní nehodovost v tomto okrese.

V roce 2010 bylo na území okresu Rychnov nad Kněžnou šetřeno Policií ČR 432 dopravních nehod, což je o 30 dopravních nehod méně než v roce 2009. Při dopravních nehodách bylo v roce 2010 usmrceno 9 osob, v roce 2009 bylo při dopravních nehodách usmrceno 13 osob, což je výrazný pokles o 4 usmrcené osoby. V roce 2010 bylo při dopravních nehodách těžce zraněno 28 osob, proti tomu v roce 2009 bylo těžce zraněno 48 osob, což je opět velmi výrazný pokles následků dopravních nehod. V roce 2010 bylo lehce zraněno 174 osob, v roce 2009 bylo lehce zraněno 176 osob. Ve 40 případech bylo zjištěno u viníka dopravní nehody požití alkoholu.

Největší počet dopravních nehod v roce 2010 bylo zaviněno nesprávným způsobem jízdy a to ve 162 případech, rychlostí jízdy ve 142 případech, nedáním přednost v jízdě v 48 případech, nesprávným předjížděním v 19 případech. Ve všech těchto příčinách dopravních nehod došlo v roce 2010 oproti roku 2009 ke snížení.

Přímo v katastru obcí se v roce 2010 stalo 229 dopravních nehod a mimo katastr obcí se stalo 203 dopravních nehod. Nejvíce dopravních nehod se stalo na silnici 1. třídy a to 134 dopravních nehod.

⁸ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010, Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011 - s. 17.

Při porovnání závažnosti dopravních nehod. Závažnost = počet usmrcených osob připadajících na 1000 osob. V roce 2010 byl okres Rychnov nad Kněžnou z 80 okresů na 22. místě s počtem 18,5 usmrcených na 1000 dopravních nehod. V roce 2009 se v tomto porovnání okres Rychnov nad Kněžnou umístil dokonce na nelichotivém 4. místě s počtem 32,3 usmrcených na 1000 dopravních nehod.

Jak již bylo uvedeno v roce 2010 bylo usmrceno na území okresu Rychnov nad Kněžnou 9 osob. Z tohoto počtu se jednalo o 2 chodce, 2 cyklisty a 5 usmrcených osob bylo z motorových vozidel. Vzhledem k tomu, že skoro polovina usmrcených osob byla z kategorie cyklisté a chodci byla přijata preventivní opatření. Policie ČR v Rychnově nad Kněžnou vyhlásila na začátku roku 2011 mezi své hlavní priority kontrolu dodržování silničních pravidel chodců a cyklistů, jsou pravidelně konány bezpečnostně dopravní akce se zaměřením na tyto skupiny. Tyto akce nemají přímo represivní charakter, ale spíše preventivní charakter. Cyklistům jsou rozdávány blikačky na kolo, chodcům reflexní pásy na oblečení. Dále jsou těmto skupinám při bezpečnostně dopravních akcích předávány různé preventivní letáky. V roce 2011 nedošlo při dopravních nehodách k usmrcení chodce ani cyklisty.

Podrobná analýza dopravní nehodovosti se dá dále využívat k tomu, aby byl výkon hlídek Policie ČR směřován zejména do míst s největším nápadem dopravních nehod a dále lze analýzu využít k plánování výkonu hlídek v době kdy je největší nápad dopravních nehod.

2.3 Srovnání dopravní nehodovosti v ČR se státy EU

„Počátkem 80. let byla Česká republika (jako součást tehdejšího Československa) v ukazatelích bezpečnosti silničního provozu (usmrcení na milion obyvatel) na čele evropských zemí, zatímco od počátku 90. let se její situace v silniční bezpečnosti výrazně zhoršila. Česká republika dosáhla nejvyšších a tudíž nepříznivých hodnot nehodovosti uprostřed 90. let, podobně jako další středoevropské a východoevropské země.“⁹

I když se v posledních letech daří v České republice snižovat počet usmrcených osob při dopravních nehodách, stále v mezinárodním porovnání patří České

⁹ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010, Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011 - s. 71.

republiky nepříznivé postavení. V roce 2009 připadlo na 1 milion obyvatel 86,1 usmrčených osob při dopravních nehodách. V tomto hodnocení se nejlépe umístila Velká Británie (37,8 usmrčených osob na 1 milion obyvatel), Švédsko (38,7 usmrčených osob na 1 milion obyvatel), Nizozemí (39,1 usmrčených osob na 1 milion obyvatel). Naopak nejhůře v tomto hodnocení dopadlo Řecko (129,3 usmrčených osob na 1 milion obyvatel) a Polsko (119,8 usmrčených osob na 1 milion obyvatel).

„Bezpečnost silničního provozu se týká všech občanů a na jejím zvyšování se také musí podílet všichni. Přestože byla dosavadní činnost účinná, zůstávají počty smrtelných úrazů při dopravních nehodách v Evropské unii stále nepřijatelně vysoké: 1,3 milionu dopravních nehod ročně způsobí 43 000 smrtelných úrazů a 1,7 milionu zranění. Za hlavní příčinu smrtelných úrazů je považováno chování účastníků silničního provozu: nepřiměřená rychlost, požití alkoholu nebo drog, únava, nepoužívání bezpečnostních pásů nebo ochranných přileb atd.“¹⁰

Snížování nehodovosti a hlavně jejích následků vyjádřených počtem zemřelých při dopravních nehodách se stalo významným cílem nejen Evropské unie. V Bílé knize o dopravě z roku 2001 byl definován rozsáhlý program bezpečnosti, který měl do roku 2010 snížit počet úmrtí na silnicích na polovinu. Tuto Bílou knihu přijala také ČR a Česká silniční společnost vyhlášením Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2010, jejímž záměrem bylo snížení počtu usmrčených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002, tj. na 650 usmrčených osob v roce 2010. Skutečnost v roce 2010 byla 753 usmrčených do 24 hodin po dopravní nehodě a dalších 49 usmrčených do 30 dnů po dopravní nehodě. Program bezpečnosti se tedy České republice nepodařilo splnit. Česká republika, i když plán Evropské unie nesplnila, snížila počet usmrčených při dopravních nehodách o celých 40 %.

„Z 27 států EU se podařilo 8 zemím snížit v období let 2001 až 2010 celkový počet usmrčených při dopravních nehodách o 50 %. Lotyšsko a Estonsko zaznamenaly 61% snížení, Litva 58% snížení. Další úspěšné státy na žebříčku představují Španělsko (55%), Lucembursko (54%), Francie (51%), Švédsko (50%) a Slovinsko (50%). Portugalsko, Irsko, Německo, Velká Británie, Itálie, Slovensko

¹⁰ http://ec.europa.eu/health-eu/my_environment/road_safety/index_cs.htm

a Belgie snížily počet usmrcených o více než 43 % (43 % představuje průměr EU).¹¹

Evropský plán pro bezpečnost silničního provozu určuje hlavní úkoly, kterým je třeba věnovat největší pozornost. Především je to:

- podpora dodržování dopravních předpisů a jejich důsledný postih při jejich porušování,
- podpora vývoje a technického pokroku s cílem větší bezpečnosti motorových vozidel,
- zlepšení dopravní infrastruktury.

Při vyhodnocení evropských států v počtu úmrtí při nehodách na milion obyvatel a bilion vozokilometrů byla nelichotivá situace zaznamenána zejména v případě nově přijatých členů EU včetně ČR. Česká republika z původního 15. místa mezi zeměmi v EU v roce 2002 poklesla na 18. místo v roce 2010.

Ze všech těchto ukazatelů je zřejmé, že závažnost dopravních nehod je v České republice stále velice vysoká, vyšší než je evropský standard a více jak dvakrát vyšší než v nejlepších zemích. Dostat se na jejich průměr by znamenalo snížit počet usmrcených na hodnotu mezi 400 až 500 usmrcených osob.

¹¹ <http://www.cdv.cz/osm-zemi-eu-snizilo-pocet-usmrcenych-pri-dopravnich-nehodach-o-vice-nez-50-od-roku-2001/>

3. Instituce provádějící prevenci dopravní nehodovosti

V této kapitole se budu věnovat zejména základním institucím, které se zabývají prevencí dopravní nehodovosti. Mezi tyto základní instituce patří rodina, škola, Ministerstvo dopravy ČR, Policie ČR, ale i další méně významné instituce.

3.1 Rodina

„Děti riskováním v silniční dopravě ohrožují nejen samy sebe, ale i ostatní účastníky dopravy. Abychom takovému chování předcházeli, je důležité děti naučit základům dopravní výchovy.

Významnou roli hrají rodiče. Mohou a měli by svým dětem vštěpovat bezpečné chování v dopravě svým příkladem, dodržováním dopravních předpisů nebo správným chováním v roli chodce. Optimálně začíná výchova k bezpečnosti na silnici ještě dříve, než začne dítě chodit do školy.“¹²

„V první fázi dopravní výchovy, tj. dopravní výchovy v rodině, jsou děti ovlivňováni dopravním vzděláním, chováním a jednáním rodičů. Aniž si to rodiče připouštějí, výchovné úkoly patří ke stejně závažným, jako je jejich profesní uplatnění nebo podíl na zabezpečení ostatních potřeb pro život rodiny.“¹³

„Zdá se to nepochopitelné, ale krátce po porodu novorozence startuje i výchova k dopravní kázni. Přesněji řečeno, tvoří se citový základ těsně spojený s výchovou. Citový vklad je umocněn přítomností otce a trvalou přítomností kojence u matky v porodnici.

Na tomto pozitivním emotivním základě snáze zakoření i chování v dopravě. Při výchově k dopravní bezpečnosti, která má komplexní charakter, jsou rodiče nezastupitelní. Dítě totiž zůstává obrazem rodičů nejenom geneticky, ale i sociálně vlivem rodinného prostředí.“¹⁴

¹² Stojan, M. a kol. Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ. 1. vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykova univerzita, 2007. - s. 10.

¹³ Stojan, M. a kol. Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ. 1. vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykova univerzita, 2007.

¹⁴ Havlík, K. Psychologie pro řidiče. Praha: Portál, 2005. - s. 131.

S dětmi je třeba o chování v silniční dopravě mluvit, ukazovat jim, jak vyřešit reálné dopravní situace, jaké situace mohou nastat anebo být nebezpečné. Při tom všem je důležité vést děti k úctě k sobě samotným i ostatním.

„Dítě disponuje osobitým viděním, slyšením, vnímáním, myšlením, reagováním a nikdy neprožívá situaci stejně jako dospělý člověk. Dítě není jeho zmenšenou kopií.“¹⁵

„Věkové a individuální zvláštnosti dětí musejí, má-li se zabránit nejhoršímu, respektovat rodiče i motoristé. Dvouleté dítě nesmějí rodiče pustit z ruky, protože nebezpečí téměř nevnímá. Tříletá ratolest je odlišná zejména prožíváním tzv. první puberty – uvědomuje si sama sebe, chce se prosadit, bývá negativistická a příliš se ve svém egocentrismu neohlíží na možná rizika v dopravě.“¹⁶

Při výchově dětí si rodiče musejí uvědomit, že malé děti nemají dost zkušeností, jsou nepozorné a mají malou schopnost správně posoudit situaci v silničním provozu.

Pro všechny, kteří pečují o děti předškolního a mladšího školního věku, platí:

- vodit děti vždy za ruku a dbát na to, aby se na ulici nevytrhly,
- být pro svého potomka příkladem správného chování na chodníku i při řízení auta,
- objasnit dítěti své chování v silničním provozu pomocí dotazů, jak by se samo chovalo a proč by se tak právě mělo chovat,
- naučit dítě, aby se vždy na okraji chodníku zastavilo a opakovaně rozhlédlo, i když žádné auto nejede,
- vychovávat postupně svého potomka k samostatnému jednání na ulici a procvičovat přecházení silnice na přechodech,
- oblékat děti do pestrých šatů s reflexní páskou,
- s kočárkem nepřecházet mezi parkujícími vozidly a kočárek raději za sebou táhnout,

¹⁵ Havlík, K. Psychologie pro řidiče. Praha: Portál, 2005. - s. 127.

¹⁶ Havlík, K. Psychologie pro řidiče. Praha: Portál, 2005. - s. 128.

- nikdy nespoléhat na to, že vás řidič vnímá, i když máte na přechodu přednost, a být ve střehu,
- při přecházení čtyřproudové komunikace dávat bedlivý pozor na vozidla v následujícím pruhu, jejichž řidiči vás nemusejí zaregistrovat.

V raném věku dítěte je velký prostor pro množství zábavných her, jejichž prostřednictvím lze získat pevné základy dopravní výchovy. Mezi hry na doma patří pexeso s dopravními značkami, skládání puzzle s obrázkem určité dopravní značky, písničky, hádanky, knihy, dětské časopisy, omalovánky, pracovní sešity. Mezi hry na ven patří dopravní hra – město, při které se na hřišti vyznačí křídou silnice, křižovatky, přechody pro chodce, parkoviště nebo dopravní značky. Děti dostanou do ruky volant z papíru a vyrazí do města. Při porušení pravidla silničního provozu musí říct, co udělaly špatně. Nejúčinnější hra na ven je návštěva dětského dopravního hřiště, které se zpravidla nachází v každém větším městě. Zde si mohou děti společně s rodiči vyzkoušet chůzi nebo jízdu skoro v reálném prostředí silničního provozu.

3.2 Škola

„Dopravní výchova je teoreticky zpracována od předškolního věku dítěte a pokračuje kontinuálně do dospělosti. Vyučuje se ve školách mateřských, základních, speciálních a středních. Na těchto školách získává žák základní vědomosti, jak se chovat v silničním provozu. Látka je žákům podávána s přihlédnutím na jejich vývoj po stránce duševní a fyzické.“¹⁷

„Výchova k bezpečnosti na silnicích je celoživotní proces. Výchovná opatření během školní docházky musí být adekvátní vývojové úrovni dítěte, počínaje chodeckými a cyklistickými obratnostmi, ale se stále rostoucí příměsí dovedností a schopností vyšší úrovně, tak, aby rostla jejich kompetence jako chodců, cyklistů a posléze potencionálních či reálných řidičů.“¹⁸

¹⁷ Stojan, M. a kol. Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ. 1. vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykova univerzita, 2007. - s. 111.

¹⁸ Stojan, M. Implementace dopravní výchovy do učiva ZŠ. Brno: Ped. fakulta MU

Dopravní výchova v mateřských školách

„Děti předškolního věku nejsou schopny se samostatně pohybovat v dopravním prostředí. Přesto se však již právě v tomto období kladou základy k utváření osobnosti v průběhu výchovného působení.“¹⁹

„Dítě si začíná uvědomovat svět kolem sebe, začíná rozeznávat předměty, situace, začíná si uvědomovat nebezpečí. Je potřeba ho správně vést, naučit ho opatrnosti, seznámit se základními pravidly (poslouchání dospělých, zastavení před silnicí, rozhlížení se, barvy semaforu atd.).“²⁰

„Původní funkce mateřské školy bylo jen nahradit rodinnou péčí zaměstnaných matek, ale brzy se zjistilo, že výchova v mateřské škole má dalekosáhlejší přínos. Děti se dostávají do sociálních interakcí se svými vrstevníky a stávají se tak adaptabilnějšími na školní prostředí. Již v mateřské škole její pracovníci zařazují hry pro rozvoj dovedností a schopností, které děti budou potřebovat v další školní přípravě a také si zvykají na soustředění pozornosti při společné práci.“²¹

Při pěstování základů dopravní kázně a bezpečnosti se pedagog zaměřuje při práci s dětmi především na tyto úkoly:

- vychovávat u dětí obratnost, pohotovost a překonání strachu z neznámého,
- vést děti ke správnému chování chodce v dopravě, prohloubit u nich odpovědnost za vlastní jednání v dopravních situacích, vypěstovat v dětech návyk chovat se účelně podle konkrétní dopravní situace,
- vypěstovat u dětí návyk správné a pohotové reakce na světelné a zvukové signály, znát význam signálů příslušníků policie při řízení křižovatky (stůj - pozor – volno !),
- učit děti orientovat se v základních dopravních značkách svislých a vodorovných (stezka pro chodce, přechod ...),
- vést děti k používání prostoru pro chodce (krajnice, chodník, přechod, podchod,

¹⁹ Límová, L. Teorie dopravní výchovy. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 2006. - s. 14.

²⁰ www.ditevdoprave.cz

²¹ Límová, L. Teorie dopravní výchovy. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 2006. - s. 14

- učit děti správnému a ohleduplnému chování v dopravních prostředcích, především při nastupování a vystupování.

Dopravní výchova v mateřských školách prolíná všemi výchovnými složkami již od nejmladších dětí. Veškeré činnosti je nutno dětem předkládat s účinnými motivačními prvky a je třeba přihlížet k individuálním zvláštnostem a schopnostem dětí tohoto věku.

V oblasti tělesné se jedná o cvičení:

- pozornosti (hra "Kuba řekl"),
- obratnosti (přenést kelímek s vodou od jedné mety ke druhé, přejít po příčkách ležícího žebříku),
- rychlosti a pohotovosti (hry běžecké a závodivé),
- rozhodnosti a postřehu (hra "Na židličky"),
- orientace v prostoru (hra "Na metro"),
- odvahy (strachový pytel),
- reakce na signál (hry "Na auta", "Na barevné domečky")

V oblasti rozumové se jedná o procvičování:

- základních barev (třídění a navlékání barevných korálků, oblékání panenek),
- geometrických tvarů,
- dopravních prostředků (rozlišujeme podle vzhledu, místa pohybu a účelu)

Dále se procvičuje orientace v prostoru, určení pravé a levé strany vzhledem ke své osobě, seznámení s dopravními značkami, s jednáním chodce na přechodu, chodníku, silnici, i s chováním v dopravních prostředcích, s místy určeným ke hraní dětí.

V oblasti smyslového vnímání se jedná o cvičení:

- hudební – určování směru přicházejícího zvuku, nácvik písní s dopravní tematikou

- výtvarná – hry s barvami, malování dopravních prostředků, značek, dopravních situací,
- pracovní – vytváření dopravních prostředků z různých krabiček, výroba dopravních značek,
- literární – nácvik básní s dopravní tematikou,
- mrvní – ohleduplné chování na chodníku, v dopravních prostředcích, zdravotní příprava.

Výsledky získaných poznatků z jednotlivých oblastí je nutné a důležité prakticky procvičovat při pohybu dětí venku. Zejména dbát na to, aby děti chodily vždy při pravé straně chodníku. Samostatnou chůzi dětí po přechodu, reakci na světelné signály, chůzi při pravé straně chodníku a další lze nejlépe procvičit na dětském dopravním hřišti, kde dětem nehrozí žádné nebezpečí.

„Dětských dopravních prostředků (jízdni kola, koloběžky, tříkolky) používáme pouze pro zpestření výuky. Zaměříme se na zvládnutí jízdy.“²²

Dopravní výchova na základních školách

„Z praxe a zkušeností při výuce dopravní výchovy na 1. stupni základní školy jednoznačně vyplývá, že děti v první třídě základní školy si odnesly z mateřských škol až překvapivě velké množství vědomostí, které jsou schopny aplikovat při probírání učiva v hodinách dopravní výchovy.“²³

„Začátek povinné školní docházky je první zásadní změnou v životě dítěte. Jednou z těch prvních povinností je samostatný pohyb v dopravě. Nejdříve nacvičenou cestou z domova do školy a zpět, postupně do různých zájmových kroužků, na sportoviště, za kamarády nebo na nákupy do centra města.“

Dopravní výchova vychovává a učí žáky na 1. stupni základní školy správnému,

²² Stojan, M. a kol. Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ. 1. vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykova univerzita, 2007. - s. 116.

²³ Stojan, M. a kol. Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ. 1. vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykova univerzita, 2007. - s. 117.

*bezpečnému a obratnému chování a jednání v silničním provozu.*²⁴

V současné době není dopravní výchova jako předmět na základních školách povinná. Každá škola tedy k výuce dopravní výchovy přistupuje podle vlastních možností a podmínek. Standard základního vzdělávání, ze kterého vycházejí učební osnovy, stanovuje zařazení dopravní výchovy do jednotlivých učebních předmětů, jako jsou prvouka, výchova ke zdraví, tělesná výchova v různých ročnících tak, aby žáci zvládli základní silniční pravidla pro chodce do třetí třídy a od čtvrté třídy pak základní silniční pravidla pro cyklisty. Existují ovšem i školy, které se dopravní výchově věnují pravidelně i dvě samostatné vyučovací hodiny týdně.

Dalším problémem může být osoba učitele, protože každý učitel nemusí mít odbornou způsobilost pro výuku pravidel silničního provozu. Důležité tedy je, aby se na výuce dopravní výchovy v základních školách podíleli i odborníci, kteří pravidla silničního provozu ovládají a mají nejen teoretické, ale i praktické znalosti. Mezi tyto odborníky lze zařadit příslušníky Policie ČR, městské Policie a pracovníky Besipu.

Žáci základní školy by měli dle metodiky odborníků znát a tyto základní činnosti a pojmy v silniční dopravě a orientovat se v nich:

1. ročník

- bezpečná cesta do školy,
- chůze po chodníku, stezka pro chodce,
- bezpečné přecházení vozovky na rovném a přehledném úseku, po přechodu pro chodce, nadchodu a podchodu,
- význam světelných signálů pro chodce,
- nebezpečná místa pro přecházení vozovky,
- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti,
- užívání cyklistické přilby,
- bezpečné chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy,
- zásady bezpečného chování v hromadné dopravě (nastupování, vystupování,

²⁴ Volný, J. Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy. 1. vyd. Praha: SPN, 1983. - s. 25

chování při jízdě, chování na zastávce),

- bezpečná místa pro hry dětí.

2. ročník

- chůze po silnici, nebezpečná místa pro chůzi i po silnici,
- chůze přes železniční přejezd bez závor i se závorami,
- nebezpečí, která hrozí chodcům za snížené viditelnosti,
- druhy hromadné dopravy,
- způsoby pomoci starým lidem v prostředcích hromadné dopravy,
- zásady kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu,
- výcvik základních dovedností na kole – přilba.

3. ročník

- doplňovat zásady správného chování chodce,
- místa a úseky, kam je chodcům vstup zakázán,
- světelné signály a pokyny policisty v silničním provozu,
- pravidla pro bezpečnou jízdu na in-line, skateboardu a koloběžce,
- vozidla se zvláštními výstražnými znameními a reakce na tyto signály,
- způsob přivolání první pomoci při dopravní nehodě, ošetření drobných poranění.

4. a 5. ročník

- upevňovat zásady správného chování chodce a cyklisty,
- výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty (vyjíždění, jízda u pravého okraje, zastavení, vyhýbání, předjíždění, odbočování, jízda přes křižovatku),
- povinné vybavení jízdního kola.

6. až 9. ročník

- upevňovat zásady správného chování chodce a cyklisty,
- být tolerantní a ohleduplný,
- vážit si života a chránit jej,
- prohlubování znalostí získaných na I. stupni ZŠ,
- výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty.

Základní metody dopravní výchovy:

- dětské dopravní hřiště – lze provádět praktickou výuku, tato metoda je neúčinnější, lze zde prakticky procvičovat jak chování chodců, tak i cyklistů přímo v silničním provozu,
- magnetická tabule – zavěsí se na stěnu a slouží k výcviku pravidel silničního provozu a je viditelná pro všechny žáky,
- dopravní stůl – znázorňuje konkrétní dopravní situace zejména řešení pravidel na křižovatkách,
- mezi další metody patří promítání videokazet, DVD, sledování rozhlasových a televizních vysílání pro školy v současné době lze využít i počítačové hry, testy nebo internet.

Jak již bylo uvedeno, neúčinnější forma dopravní výchovy je výuka a výcvik na dětském dopravním hřišti. Dle dostupných informací se v České republice nachází více jak 180 dětských dopravních hřišť. Dětská dopravní hřiště mají velký význam pro upevňování a procvičování vědomostí a dovedností dětí, které získaly při dopravní výchově.

Přestože je vyučování v učebně názorné, například na magnetické nebo flanelové tabuli, nemůže dětem v plném rozsahu ukázat skutečný silniční provoz. Teorie je velmi důležitá. Její znalost je však jen nezbytným předpokladem navazujícího výcviku na dětském dopravním hřišti. Děti zde získávají potřebnou jistotu pro samotný pohyb v reálném silničním provozu. Jízda na dětském dopravním hřišti umožňuje, aby se děti seznámily s možnými situacemi a nebezpečím, které je v opravdovém silničním provozu čeká.

Vláda České republiky vyhlásila ke zvýšení účinnosti dopravní výchovy celostátní program systematického výcviku cyklistů na dětských dopravních hřištích. Ty hrají v procesu dopravní výchovy cyklistů nezastupitelnou roli, zejména pak v praktickém výcviku nacvičováním jednotlivých dopravních situací blízkých běžnému silničnímu provozu. Důležitým předpokladem úspěšnosti je sladění teoretického vyučování a praktického výcviku v určitém časovém období, tedy v průběhu 4. třídy základní školy a jeho ukončení přezkoušením, kdy žáci v případě úspěšnosti získávají "Průkaz cyklisty", který se tak stává velkou motivací k získání co nejlepších znalostí a dovedností.

Dalším programem, který vyhláší Rada vlády ministra dopravy a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci s Policejním prezidiem, Ústředním automotoklubem České republiky, Autoklubem České republiky a Českým červeným křížem, je soutěž mladých cyklistů.

Soutěže se mohou zúčastnit děti starší 10 let a to v I. kategorii děti z 5. - 6. ročníku a II. kategorii dětí ze 7. - 8. ročníku. Soutěž se skládá z těchto disciplín: teoretická znalost pravidel silničního provozu formou testu, který obsahuje 20 testových otázek, za každou chybnou odpověď obdrží soutěžící 5 trestných bodů a praktické uplatnění pravidel silničního provozu - jízda podle pravidel silničního provozu na dětském dopravním hřišti pod dohledem rozhodčích, kteří každou chybu zaznamenávají do karty cyklisty a za každý chybný úkon je zapsáno 5 trestných bodů, praktické zvládnutí techniky jízdy na kole – jízda zručnosti, praktické a teoretické zvládnutí zásad první pomoci.

Cílem programu je přispět ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách, správnému a bezpečnému chování dětí v silničním provozu a ke snižování dopravní nehodovosti, prohloubit a ověřit znalosti a dovednosti žáků v uplatňování pravidel silničního provozu pro cyklisty, v technice jízdy na kole a v dalších dovednostech nezbytných k bezpečné jízdě na kole, podněcovat a zvyšovat zájem žáků o bezpečnou dopravu a o dopravní výchovu.

Program má svá základní kola ve školách. Nejlepší školní družstva postupují do oblastních kol, vítězové pak dále postupují do krajských kol a ti úplně nejlepší do celostátního finále. Nejlepší družstvo celostátního kola postupuje do evropské soutěže.

Od roku 2003 se pravidelně na 1. místě celostátního kola umísťuje družstvo z okresu Rychnov nad Kněžnou a to ze Základní školy v Častolovicích. Z evropských soutěží vozí toto družstvo pravidelně umístění na stupních vítězů. V roce 2011 například družstvo obsadilo 2. místo na evropském mistrovství ve Francii. Tato základní škola je tedy co se týká dopravní výchovy vzorem všem školám. Pedagogové se zde dopravní výchově věnují nad rámec výuky a škola má zde i své vlastní dětské dopravní hřiště.

3.3 Ministerstvo dopravy ČR - BESIP

„Ministerstvo dopravy vypracovalo Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020“, která vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Současně vytváří podmínky pro zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit.“²⁵

Součástí Ministerstva dopravy ČR je oddělení BESIP. Besip je zkratka pro bezpečnost silničního provozu. Besip se zabývá metodikou dopravní výchovy dětí ve školách, ale i preventivními dopravně-bezpečnostními kampaněmi zaměřenými na všechny kategorie účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích. Besip se zúčastňuje celé řady projektů.

„Za provádění prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích v České republice zodpovídá na Ministerstvu dopravy celkem 5 pracovníků oddělení BESIP. Dalších 14 krajských koordinátorů pracuje v jednotlivých krajích na tom, aby se co nejširší veřejnosti dostala „pod kůži“ problematika, týkající se bezpečnosti silničního provozu.“²⁶

Pracovníci BESIPu pracují s daty dopravních nehod a statistik, podle nich vypracovávají plány, které se týkají dopravní výchovy. Pravidelně navštěvují mateřské a základní školy, kde zejména na 1. stupni provádějí přednášky. Tyto přednášky mohou být jak teoretické, tak i praktické na dětských dopravních hřištích.

²⁵ Ministerstvo dopravy. Národní strategie bezpečnosti a plynulosti silničního provozu 2011-2020. s. 4.

²⁶ www.ibesip.cz

Dále pracovníci BESIPu disponují velkou řadou informačních letáků a brožur, které ve školách rozdávají.

Jak již bylo uvedeno, Besip provádí celou řadu kampaní a projektů s hlavním cílem snížit dopravní nehodovost a zvýšit právní vědomí o silničním provozu. Mezi tyto kampaně, projekty a pořady lze zařadit:

- “Je to na tobě” - kampaň, která má preventivní charakter proti požívání alkoholických nápojů a jiných omamných látek za volantem. Účastníkům koncertů předávají pracovníci alkohol testery a hlavně speciální brýle, které navodí dojem, jaké to je řídit pod vlivem alkoholu s 1,5 ‰ v krvi.
- Máme zelenou - kampaň zaměřená na děti předškolního a mladšího školního věku. Interaktivní formou seznamuje s tematikou bezpečné hry, musím být vidět, na chodníku, jdu po silnici atd.
- Nemyslíš, zaplatíš! - kampaň zaměřená na věkovou kategorii řidičů do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. Ovlivňuje chování negativním způsobem, vyvoláním negativních emocí.
- The Action – projekt zaměřený na mladé účastníky silničního provozu. Zprostředkuje studentům středních škol emotivní zážitek reálných dopadů dopravní nehody. Studenti slyší pravdivé příběhy hasičů, záchranářů, policistů a samotných obětí dopravních nehod.
- BESIP Team – projekt upřednostňuje osobní zážitek před vysvětlováním, účastníci si mohou vyzkoušet simulátor nárazu a zažít tak čelní náraz vozidla do pevné překážky při rychlosti 30 km/hod. Návštěvníci si mohou vyzkoušet automobilový nebo motocyklový trenažer.
- Domluvme se! - kampaň zaměřená na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu. Základním cílem kampaně je “Pokud jedete na zábavu autem, domluvte se, kdo bude řídit a nebude pít alkohol”.
- Bezpečná obec – cílem projektu je komplexně řešit problematiku silničního provozu ve městech a obcích poskytnutím potřebných informací odpovědným osobám a institucím.
- Pořad STOP – propaguje bezpečnost silničního provozu ve veřejnoprávní televizi, pořad je natáčen již od roku 2000 a namlouvá ho herec Pavel Soukup.

- Život v jedné stopě – cyklus pořadů nejen pro motocyklisty. Pořad se zabývá prevencí v oblasti bezpečnosti silničního provozu ve vztahu motocyklisté versus ostatní účastníci silničního provozu.
- Na přejezdech chybují řidiči – výukový film přibližující bezpečnost provozu na železničních přejezdech. Je primárně určen pro autoškoly, kde doplňuje současné prostředky k výuce dopravních prostředků.

3.4 Policie ČR

V silničním dopravním prostředí vedle silniční dopravy musí nezbytně aktivně působit další prvek, který pomocí účinné legislativy, svých vlastních metod a prostředků účinně reguluje a řídí tuto dynamickou a stále se vyvíjející oblast fungování společnosti. Jedná se o Policii ČR a zejména službu dopravní policie, jejíž základní specifickou činností je dopravně bezpečnostní činnost v rámci dohledu nad silničním provozem.

Služba dopravní policie má základní specifickou funkci, což je výkon správy evidence dopravních nehod a především pak provádění dozoru na úseku dopravně bezpečnostní činnosti. Hlavním úkolem služby dopravní policie je zajišťování bezpečnosti silničního provozu a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích.

Svůj hlavní úkol, obecně definovaný jako zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, nebo také zajišťování dohledu na silniční provoz, zabezpečuje služba dopravní policie České republiky především prostřednictvím svých základních článků řízení, kterými jsou dopravní inspektoráty. Tyto dopravní inspektoráty se nacházejí na každém teritoriu bývalých okresů.

Současně se ale na zajištění bezpečnosti dopravní policie podílí svými specificky vymezenými úkoly i základní útvary Policie ČR, obecní a městské policie, vojenská policie, celní správa a Centrum služeb pro silniční dopravu.

Policie vykonává dohled nad bezpečností silničního provozu tím, že:

- kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení,

- objasňuje dopravní nehody a vede jejich evidenci,
- projednává v blokovém řízení přestupky proti bezpečnosti silničního provozu dle zákona o přestupcích.

Služba dopravní policie je tedy jednou ze speciálních policejních služeb s právním, preventivním, dohlížecím a kontrolním, regulačním a represivním charakterem své činnosti.

Preventivně výchovná činnost Policie ČR představuje prioritní moment v předcházení negativnímu neadekvátnímu jednání v silničním provozu, které je v rozporu se zákonnou normou a s etikou silničního provozu. Výchovná opatření tedy předchází výskytu a vývoji nebezpečných jevů v oblasti silničního provozu a jsou svázána s výchovou. Ta se odehrává v celoživotní dopravně výchovné vzdělávací prevenci všech účastníků.

Výchovná opatření lze rozdělit do dvou sociologických hledisek:

- plošné – směřováno ke všem účastníkům silničního provozu, např. při vysvětlování a objasňování nových předpisů o silničním provozu,
- výběrové – směřováno pouze k určitým skupinám účastníků silničního provozu, např. výchovné působení při přednáškách na základních školách, při zkouškách nových řidičů.

Policie ČR tedy kromě represivních opatření vůči řidičům používá i preventivní činnost a to s hlavním úkolem snížit dopravní nehodovost a následky těchto dopravních nehod. Hlavní preventivní činnost je zaměřena na věkovou kategorii dětí a mládeže. K preventivní činnosti kromě příslušníků služby dopravní policie je využíváno policistů z preventivních a informačních skupin.

Policisté služby dopravní policie a preventivně informačních skupin k tomu využívají různé formy, mezi které patří zejména:

- vzdělávací akce, školení,

- výuka dopravní výchovy ve školách a dětských dopravních hřištích,
- prezentace v médiích.

Dále pracovníci preventivních a informačních skupin vypracovávají projekty, které jsou vždy zaměřeny na určitou věkovou skupinu s určitým dopravním zaměřením. Tyto projekty potom realizují společně s příslušníky služby dopravní policie buď přímo v silničním provozu, nebo při přednáškách.

V současné době Policie ČR provádí tyto projekty a kampaně se zaměřením na prevenci dopravní nehodovosti:

- Zebra se za tebe nerozhledne! - projekt, který probíhá dvakrát ročně v rozsahu jednoho týdne po celém území České republiky, a to na začátku školního roku a v jeho druhé polovině. Cílem projektu je působit na chodce a odbourávat mýty o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce.
- Ajaxův zápisník – projekt, jehož cílem je zvyšovat právní vědomí již u dětí mladšího školního věku, průvodce jim dělá policejní pes Ajax. Pes je mimo jiné seznamuje s pohybem v silničním provozu.
- Bezpečně do školy – cílem projektu je postavit více policistů do ulic a pracovat tak více preventivně než represivně. Podstata projektu je v tom, že policisté ráno mezi sedmou a osmou hodinou dohlíží u přechodů pro chodce tak, aby dětem na cestě do školy nehrozilo žádné nebezpečí.
- Lidský přístup k dětským obětem dopravních nehod – projekt vznikl ze zkušeností policistů vyšetřujících dopravní nehody, kdy je účastníkem nezletilé dítě. Dítě dostává přímo na místě dopravní nehody od policisty plyšovou hračku s cílem zmírnit traumatizující zážitek.
- Jezdíme s úsměvem – projekt nahradil dřívější projekt “Jablko nebo citron“ Základem je dopravní akce, při níž se na hodnocení řidičů podílejí i děti ze základních škol. Řidiči za své chování v silničním provozu po zhodnocení policisty dostávají od dětí obrázky zamračeného nebo usměvavého autíčka.
- Jezdíme bez alkoholu a drog – cílem projektu je eliminovat počet řidičů, kteří

usedají za volant pod vlivem návykových látek či alkoholu a tím snížit počet závažných dopravních nehod pod jejich vlivem. Ve vybraných restauracích řidiči dostávají pivní tácky s kresleným černým humorem.

- BENAMO – jedná se o zkratku bezpečně na motocyklu. Projekt na podporu bezpečné jízdy na motocyklu určený studentům středních škol a učilišť. Přednášky provádějí policisté a mají za cíl snížení počtu dopravních nehod motocyklistů.
- Jsme vidět – společná kampaň s Ministerstvem dopravy. Děti v mateřských školách se zúčastní přednášky policistů a na konci přednášky obdrží reflexní vestičky. Reflexní vestičky pomohou naplnit základní pravidlo bezpečnosti v silničním provozu “Vidět a být viděn”.
- Chodci a cyklisté v silničním provozu – kampaň, při které chodci a cyklisté obdrží od policistů tištěné materiály a předměty: např. příručky “Bezpečí dítěte v dopravě”, “Jak se správně chovat na ulici“, reflexní pásy, reflexní samolepky, pro cyklisty blikačky na kolo.

Formy prevence v silničním provozu, které používá Policie ČR:

- dohled na silniční provoz – standardní kontroly vozidel,
- organizace a řízení silničního provozu – ruční řízení křižovatek, centrální řízení ve městech, řízení dopravy v tunelech,
- dopravně inženýrská činnost – úpravy nebezpečných míst, odstraňování pevných překážek,
- dopravně správní činnost – vedení evidence dopravních nehod, zpracování statistických rozborů a přehledů nehodovosti,
- mediální komunikace – rozhlasové a TV zprávy o dopravní situaci.

Prostředky prevence v dopravně bezpečnostní činnosti Policie ČR:

- administrativně právní – legislativní nástroje státu,
- výchovně vzdělávací – osvětové vzdělávací akce, školení s určitým zaměřením, výuka ve školách,

- taktické – dohled na silniční provoz, řízení dopravy, využívání médií,
- technické prostředky – měření rychlosti, alkoholtesty, prostředky k zabránění odjezdu vozidel.

Mezi další účinnou formu prevence dopravní nehodovosti patří bezpečnostní dopravní akce a dopravně bezpečnostní opatření. Tyto akce jsou vyhlášovány vždy s určitým zaměřením zejména dle vývoje příčin dopravních nehod. Celostátní dopravně bezpečnostní akce jsou vyhlášovány Policejním prezidiem. V současné době jsou vyhlášovány i bezpečnostní akce TISPOL, kterých se zúčastňují bezpečnostní složky všech států Evropské unie.

3.5 Další instituce zabývající se prevencí dopravní nehodovosti

Jsou i některé další významné instituce, které se zabývají prevencí dopravní nehodovosti, i když jejich činnost není zaměřena prioritně na tuto oblast. Jejich činnost je nedílnou součástí prevence dopravních nehodovosti. Mezi tyto instituce patří například:

- Městská a obecní policie – tato bezpečnostní složka provádí prevenci dopravní nehodovosti v podobném rozsahu jako Policie ČR s tím rozdílem, že v represivních opatřeních nemá tak velké pravomoce jako Policie ČR. Její preventivní působení spočívá zejména tím, že dohlíží na bezpečné přecházení školáků na přechodech pro chodce, podílí se na soutěžích mladých cyklistů, policisté provádí pravidelné přednášky v různých institucích zejména v základních školách.
- Občanská sdružení – např. občanské sdružení “Pražské matky“. Toto občanské sdružení usiluje o zlepšení zajištění bezpečnosti silničního provozu zejména pro děti a zvýšení zájmu občanů i veřejné správy o tuto problematiku. Ve spolupráce s odborníky se věnují různým projektům např. projektu “Bezpečná cesta do školy“, jejímž cílem je zklidnění silniční dopravy na cestách dětí do školy. Dále občanské sdružení propaguje snížení povolené rychlosti v zastavěných částech měst na 30 km/hod. s cílem zmírnění následků dopravních nehod.
- Centrum dopravního výzkumu – je veřejná výzkumná instituce, která provádí vývojovou a expertní činnost s celostátní působností pro všechny obory

dopravy. V instituci pracují odborníci v oblasti bezpečnosti silničního provozu, dopravního inženýrství, dopravní psychologie, osobní, nákladní a pěší dopravy a dále dalších silničních oborů. Centrum dopravního výzkumu je také zapojeno do mezinárodní dopravní spolupráce. Centrum dopravního výzkumu rozšiřuje výsledky svých výzkumů mezi dopravní veřejnost formou seminářů a školení.

- Český červený kříž – pořádá kromě jiných sociálních a humanitních činností zejména činnost a to přednášky na téma první pomoci. Přednášky jsou určeny pro všechny věkové kategorie. Přednášky jsou rozděleny do dvou projektů. První projekt se jmenuje “Výuka první pomoci dětí a mládeže“, plynule na něj navazuje projekt druhý “Výuka první pomoci dospělých“.

3.6 Dílčí závěr

V této kapitole jsem uvedl základní instituce, které se zabývají dopravní nehodovostí, ale hlavně její prevencí.

Rodina hraje v dopravní prevenci významnou a prvotní roli. Rodiče by měli být pro své dítě vzorem v chování v silniční dopravě. Další důležitou úlohu má škola, zde se jedná o výchovu, která je zpracována pro děti předškolního věku a plynně pokračuje do dospělosti. V odstavci věnovanému předškolní výchově jsem shrnul, co si dítě v tomto období je schopno plně uvědomit a vnímat v silniční dopravě. Zde si děti také osvojují soustředění pozornosti při společné práci. Výchova v mateřských školách má významný přínos pro děti v dopravní výchově. Dopravní výchova na základních školách se dělí na výuku dopravní výchovy na 1. stupni a na 2. stupni. Učitel na základní škole má výhodu v tom, že je k této výuce odborně způsobilý tak, aby tomu děti porozuměly a zároveň je to i zaujalo a bavilo. Bylo by vhodné předmět dopravní výchovy brzy zařadit jako povinný do učebních osnov žáků základních škol. BESIP je další organizace zabývající se dopravní prevencí. Provádí řadu projektů s cílem snížit počty a následky dopravních nehod. Velmi důležitá je i prevence, kterou provádí Policie ČR. Ta se zabývá i tou smutnější stránkou a to již řešením následků chybného chování v silničním provozu a to dopravních nehod.

4. Testy z dopravních předpisů žáků 4. třídy ZŠ

V praktické části diplomové práce jsem výzkumem formou testu zjišťoval úroveň znalostí dopravních předpisů žáků 4. třídy Základní školy Javornická v obci Rychnov nad Kněžnou.

4.1 Metodologická východiska

Šetření testem je metodou kvantitativního výzkumu. Šetření bylo prováděno ve 4. třídě Základní školy Javornická v obci Rychnov nad Kněžnou. Test se týkal znalostí předpisů v silničním provozu se zaměřením na správné chování chodce a cyklisty v silničním provozu. Test obsahoval 20 otázek, v nabídce byly vždy 3 odpovědi, kdy jenom jedna odpověď byla správná. V září 2011 byl nejprve proveden vstupní test. Výsledky tohoto testu byly vyhodnoceny a následně přednášky a názorné ukázky při vyučovacích hodinách se týkaly oblastí, kde děti dělaly nejvíce chyb. Byly zvoleny dvě úrovně výuky teoretická a praktická. V teoretické části výuky bylo provedeno seznámení se základními pravidly silničního provozu, dopravními značkami za pomoci různých pomocných materiálů např. nástěnné obrázky, výukové DVD atd. Při praktické části výuky bylo použito dětské dopravní hřiště, děti si mohly vyzkoušet jízdu na jízdním kole v silničním provozu za přímého dozoru policistů, dále byla pro ně připravena jízda zručnosti na zdokonalení jízdy na jízdním kole a její lepší koordinaci. Přednášky i názorné ukázky na dětském dopravním hřišti se konaly pravidelně jednu vyučovací hodinu týdně až do listopadu 2011, kdy byl proveden závěrečný test. Vstupního i závěrečného testu se zúčastnilo vždy 23 dětí. Věk testovaných žáků se pohyboval v rozmezí 9 až 10 let. ***Závěrečný test měl ověřit, že děti po těchto přednáškách a praktických ukázkách budou mít větší znalosti z dopravních předpisů než před vstupním testem.***

Test je sestaven s cílem potvrdit nebo vyvrátit stanovenou hypotézu:

- žáci po absolvování přednášek a názorných ukázek budou mít lepší znalosti dopravních předpisů než v době před přednáškami a názornými ukázkami.

Testů se zúčastnilo celkem 23 žáků z toho 10 chlapců a 13 dívek.

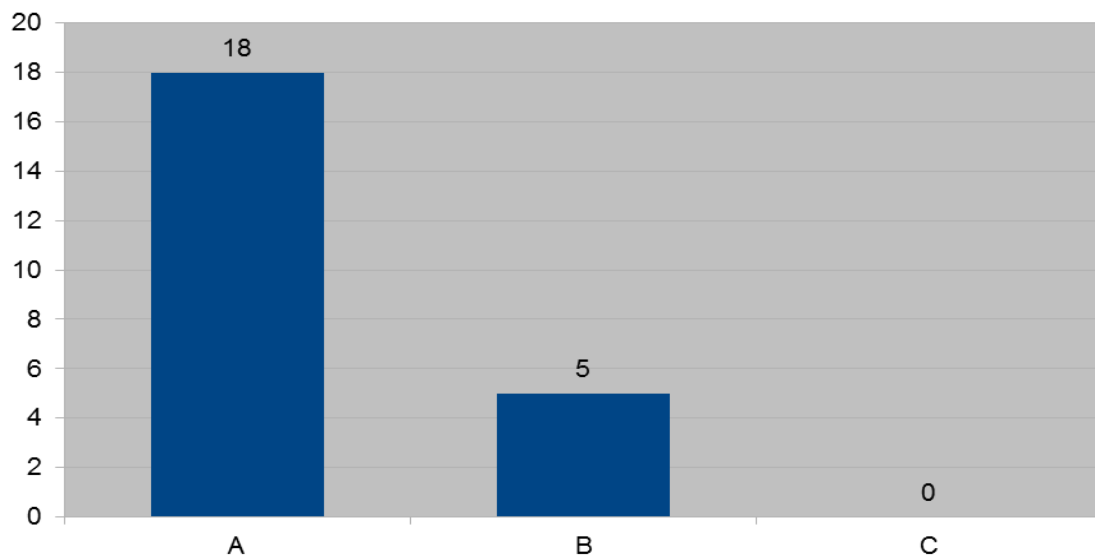
4.2 Interpretace výsledků

Vyhodnocení otázky č. 1: **Chodci smějí jít po krajnici**

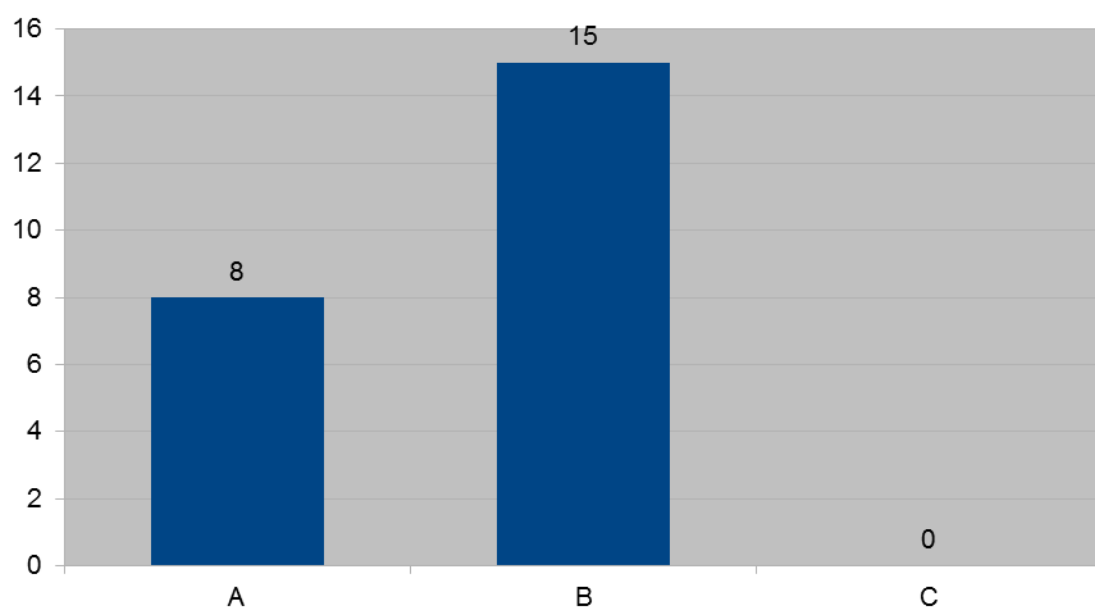
Odpověď:

- a) jednotlivě za sebou
- b) nejvýše 2 vedle sebe – **tato odpověď je správná**
- c) nejvýše 3 vedle sebe

Výsledky vstupního testu



Výsledky závěrečného testu



Vyhodnocení otázky č. 2: **Na silnici kde není chodník se chodí**

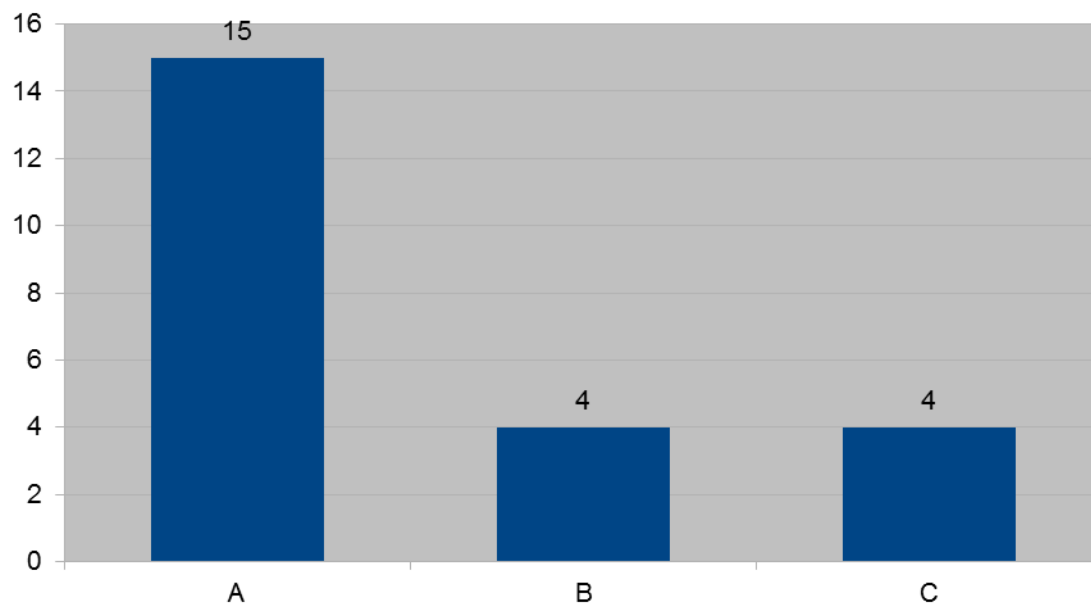
Odpověď:

a) po levé straně – **tato odpověď je správná**

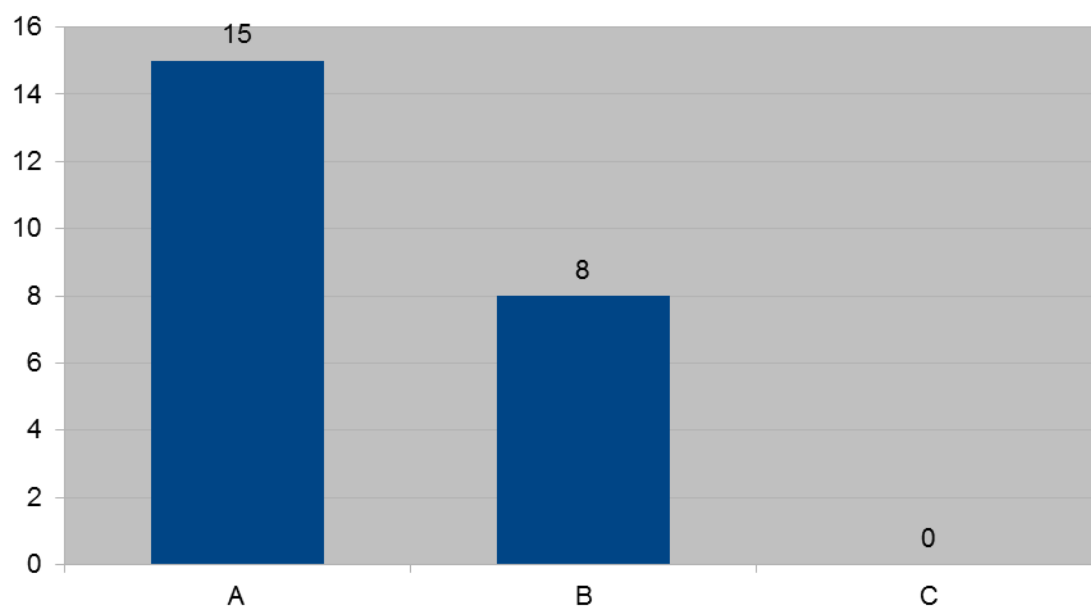
b) po pravé straně

c) po levé i pravé straně

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



Vyhodnocení otázky č. 3: **Na přechodu pro chodce se chodí**

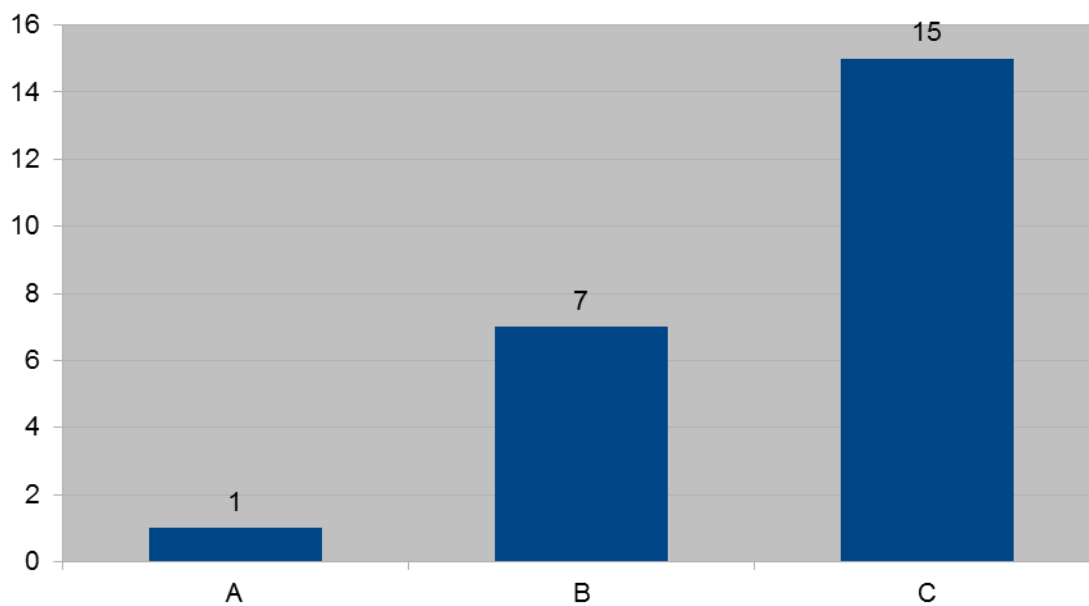
Odpověď:

a) vlevo

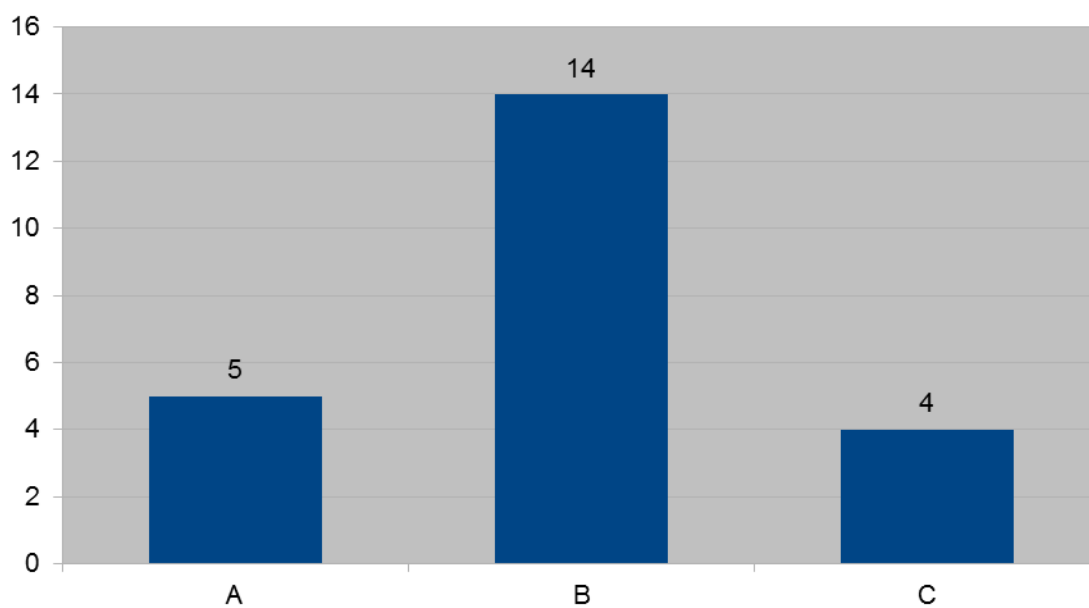
b) vpravo – **tato odpověď je správná**

c) vlevo i vpravo

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



Vyhodnocení otázky č.4: **Silnice se přechází**

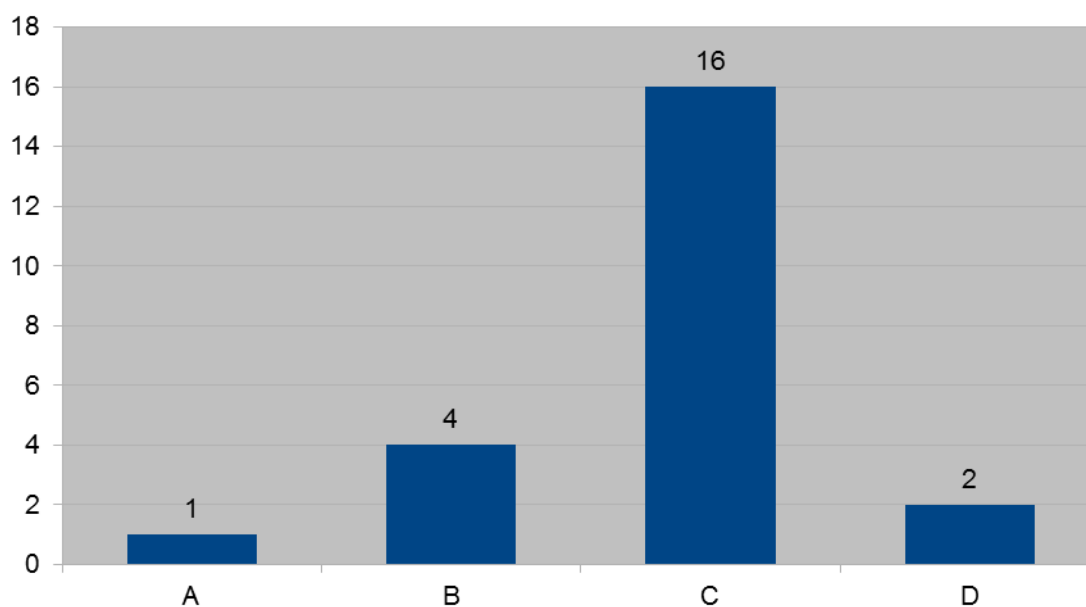
Odpověď:

a) šikmo

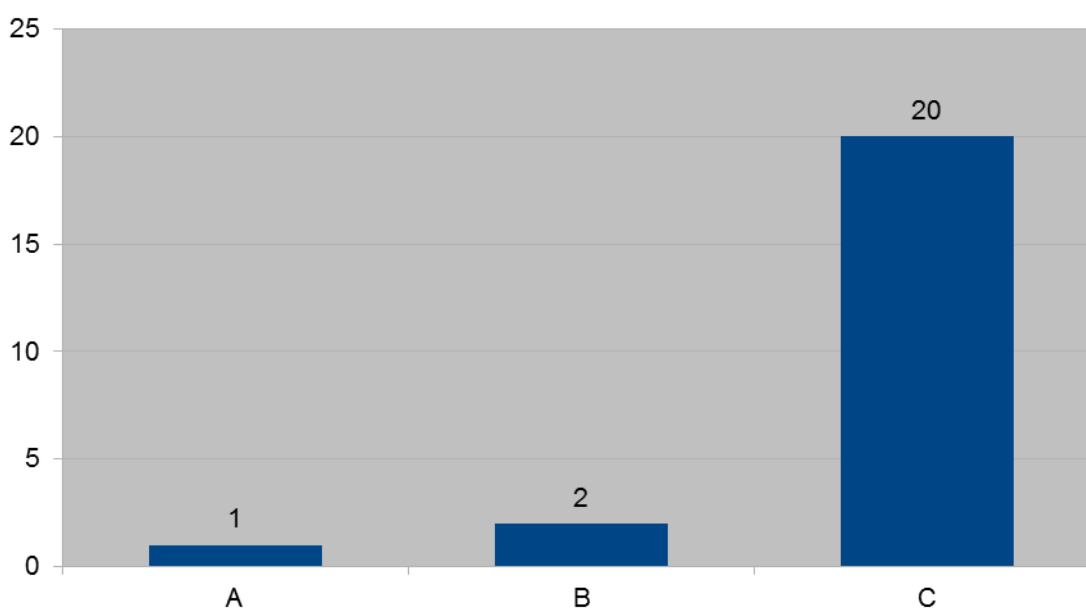
b) libovolným způsobem

c) přímo přes komunikaci (nejkratší cestou) – **tato odpověď je správná**
při vstupním testu 2 žáci neodpověděli – sloupec D

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



Vyhodnocení otázky č. 5: **Je-li u komunikace zábradlí nebo jiná překážka**

Odpověď:

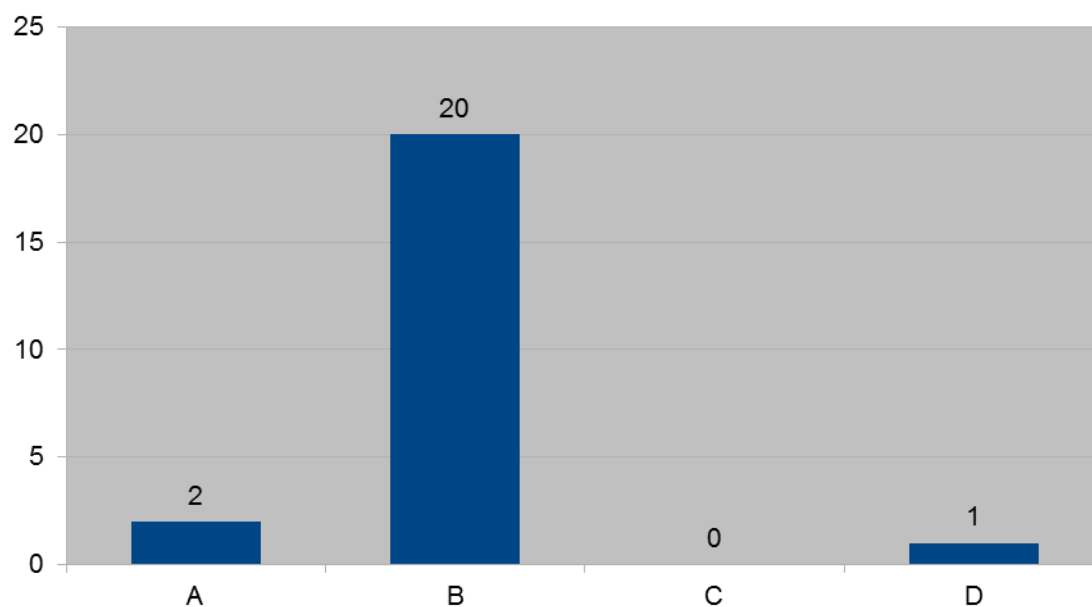
a) může chodec tyto překážky překonávat

b) nemůže chodec tyto překážky překonávat – **tato odpověď je správná**

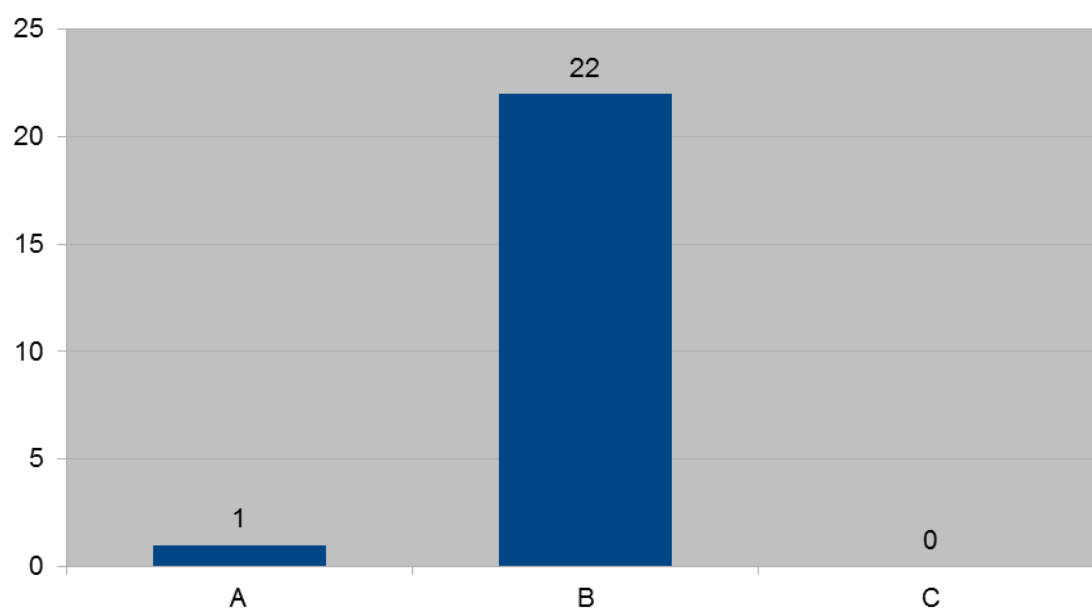
c) musí chodec tyto překážky překonávat

při vstupním testu 1 žák neodpověděl – sloupec D

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



Vyhodnocení otázky č. 6: **Od kolika let může cyklista sám jezdit po komunikaci**

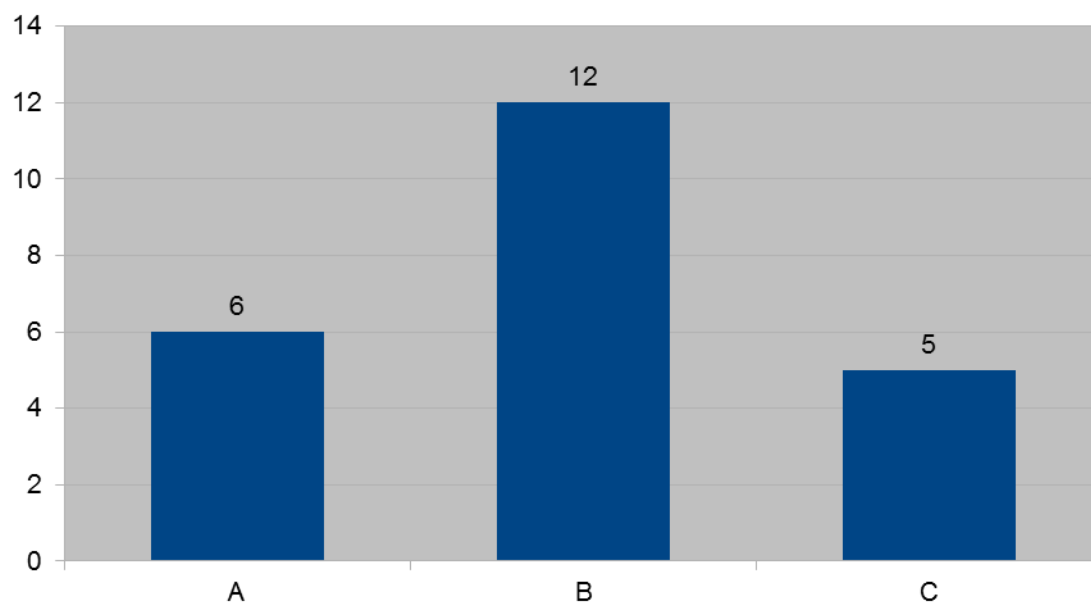
Odpověď:

a) od 12 let

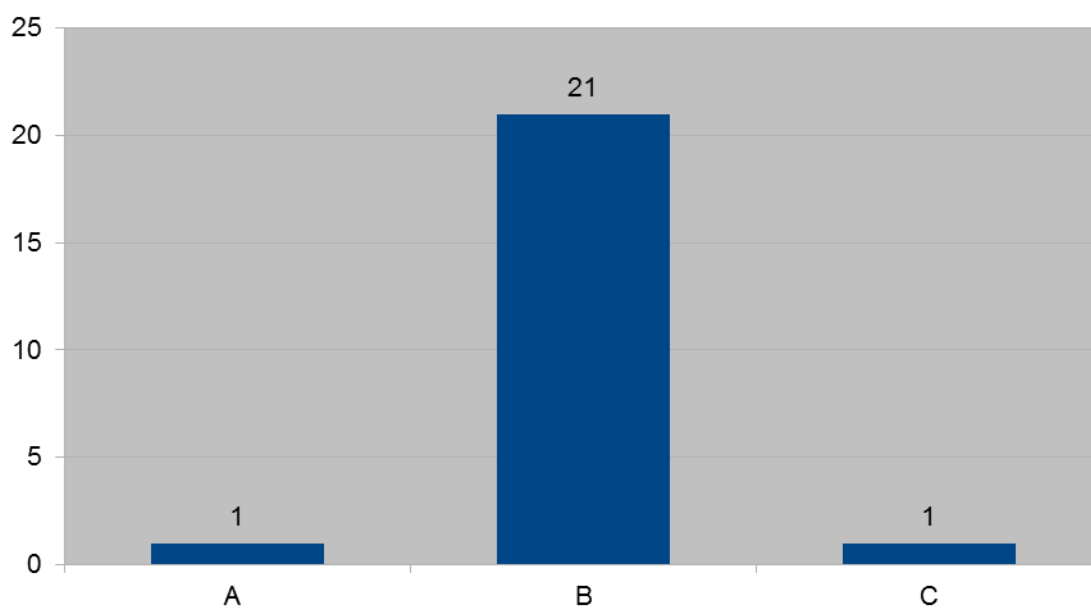
b) od 10 let – **tato odpověď je správná**

c) od 15 let

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



Vyhodnocení otázky č. 7: **Kolik cyklistů může jet po komunikaci vedle sebe**

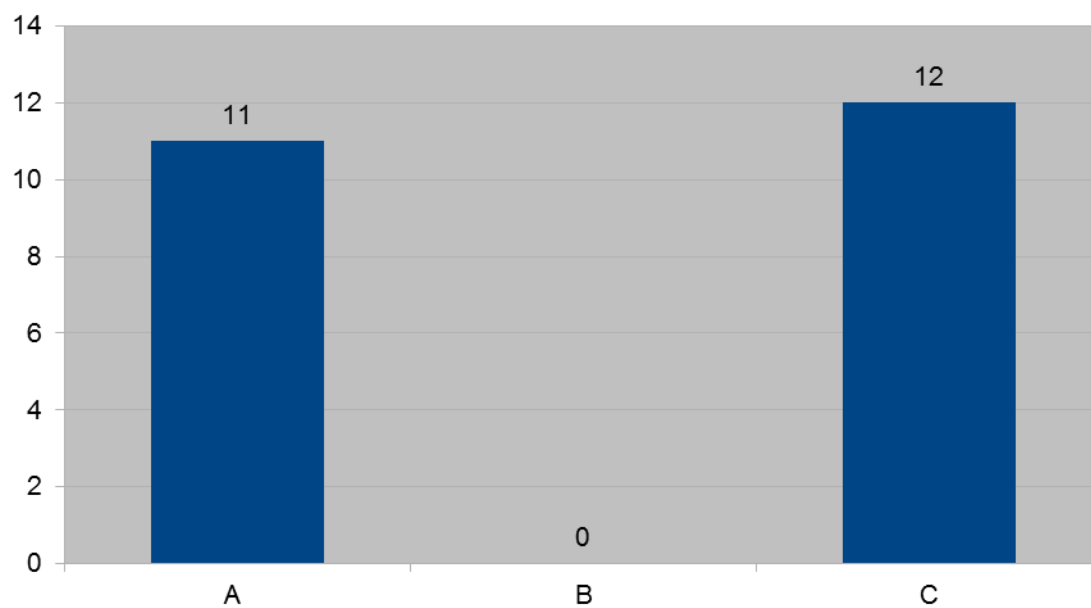
Odpověď:

a) nejvíce 2 vedle sebe

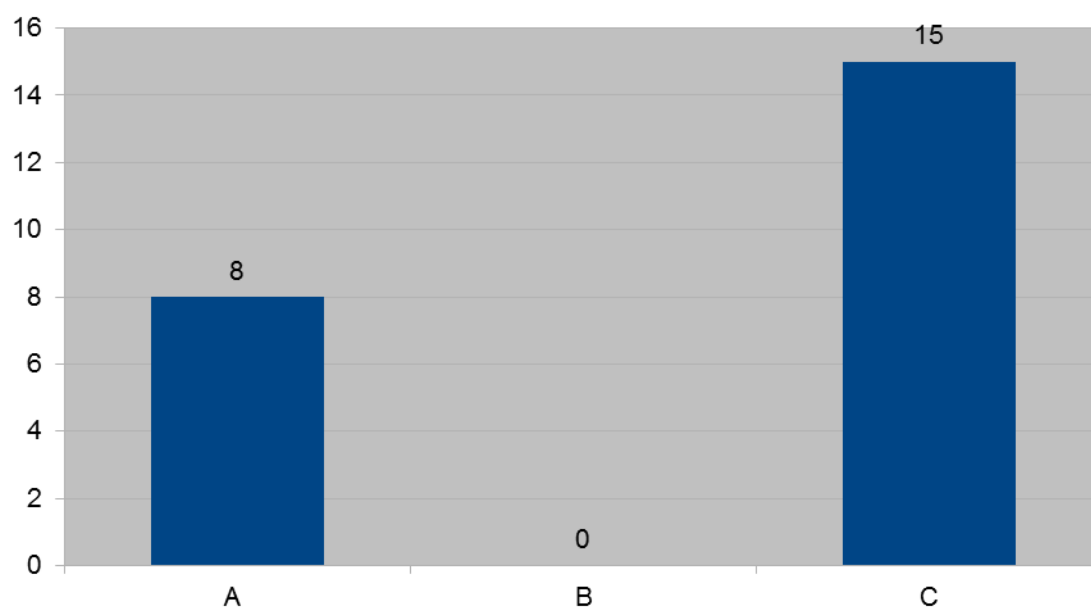
b) v jakémkoliv počtu vedle sebe

c) jen jednotlivě za sebou – **tato odpověď je správná**

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



Vyhodnocení otázky č. 8: **Použit ochrannou přilbu při jízdě musí**

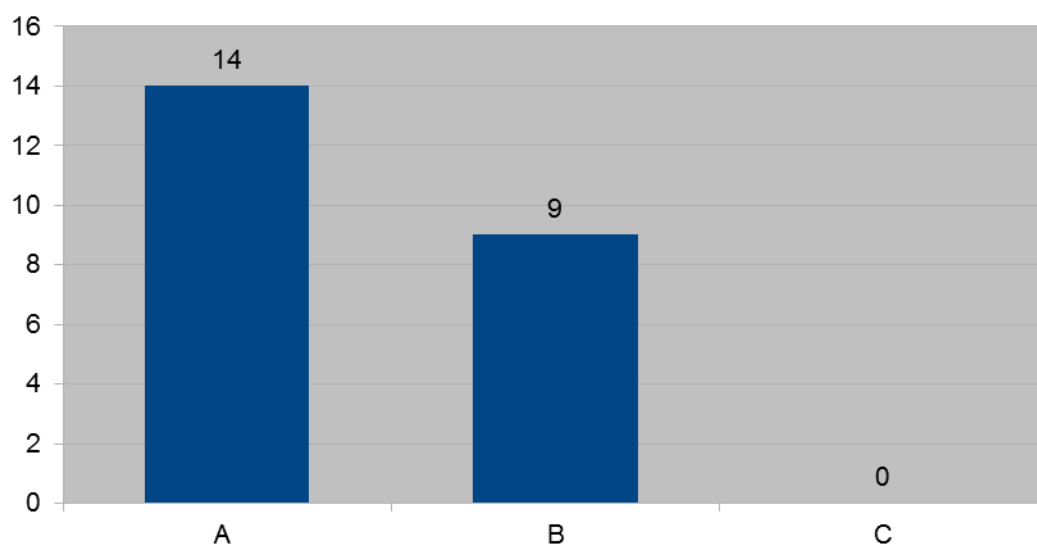
Odpověď:

a) cyklisté mladší 18 let – **tato odpověď je správná**

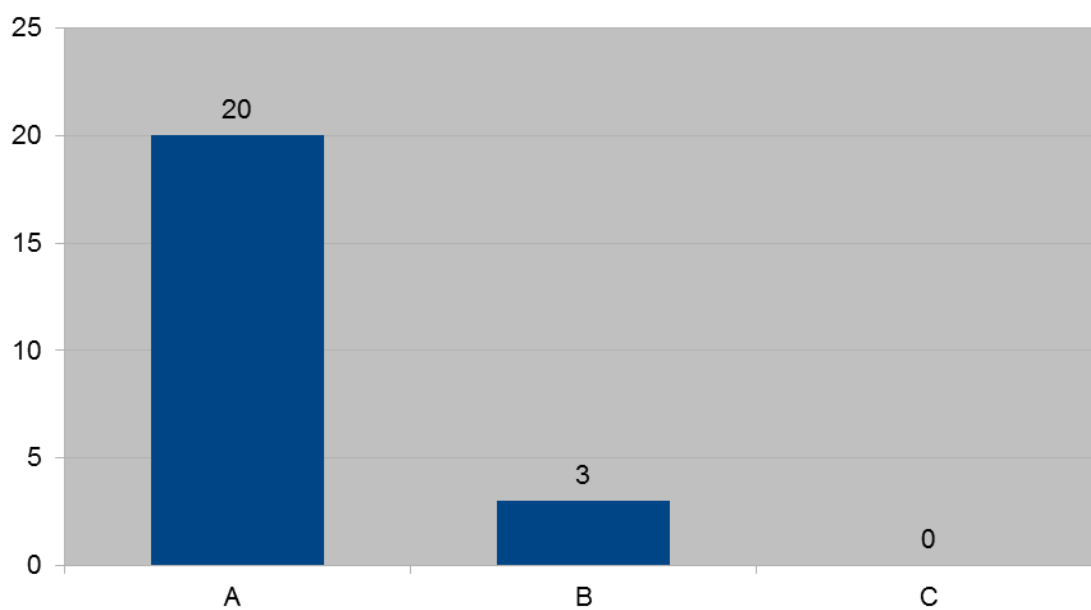
b) cyklisté mladší 10 let

c) pouze osoby starší 65 let

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



Vyhodnocení otázky č. 9: **Znamení o změně směru jízdy paží se dává**

Odpověď:

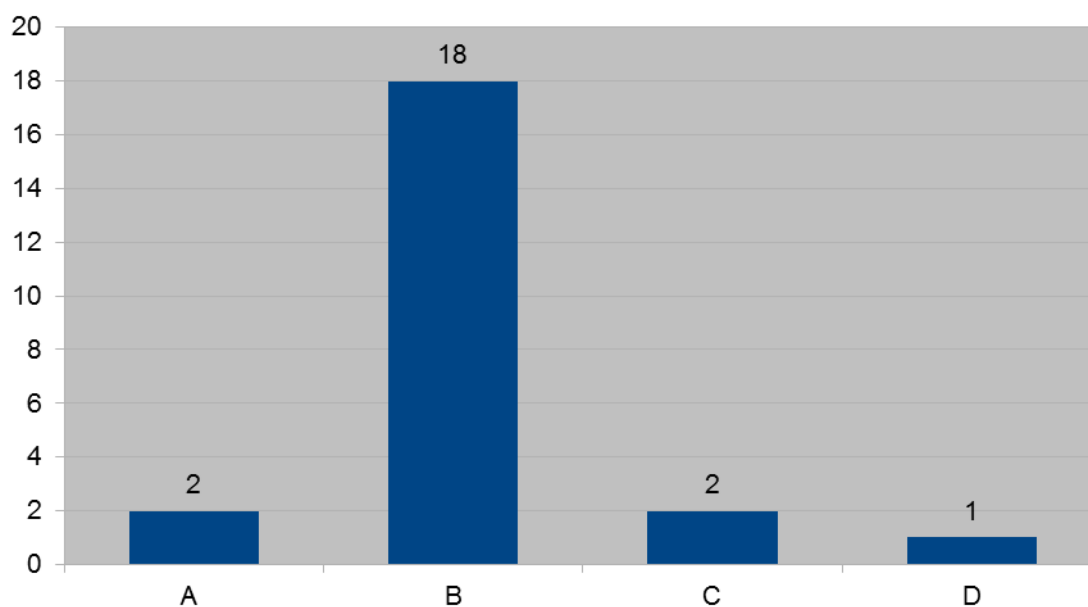
a) po celou dobu jízdního úkonu

b) jen před započítáním jízdního úkonu – **tato odpověď je správná**

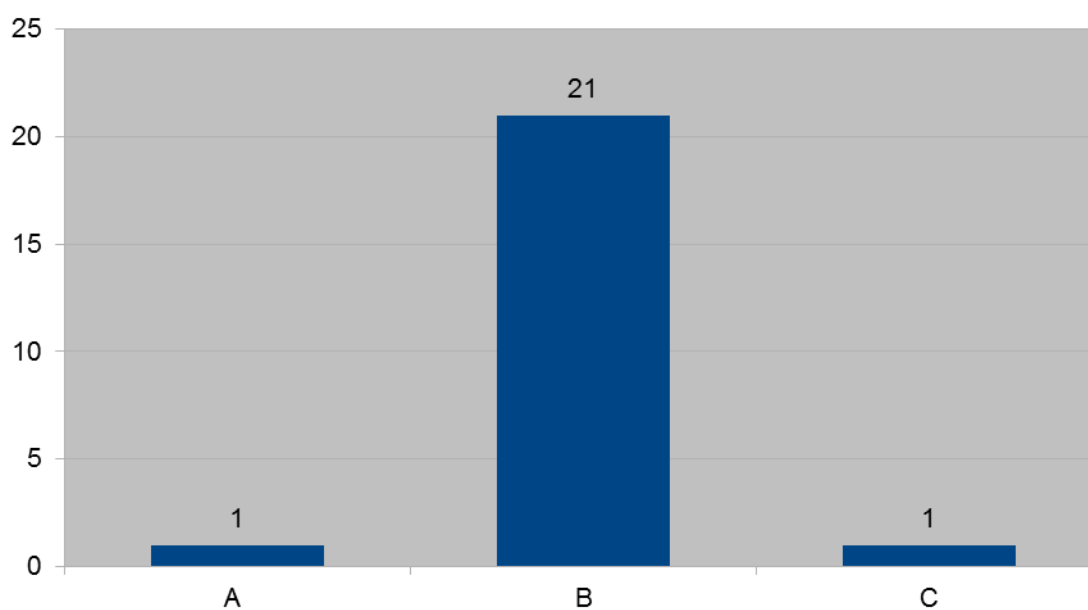
c) po započítání jízdního úkonu

při vstupním testu 1 žák neodpověděl – sloupec D

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



Vyhodnocení otázky č. 10: **Znamení o změně směru jízdy dává cyklista**

Odpověď:

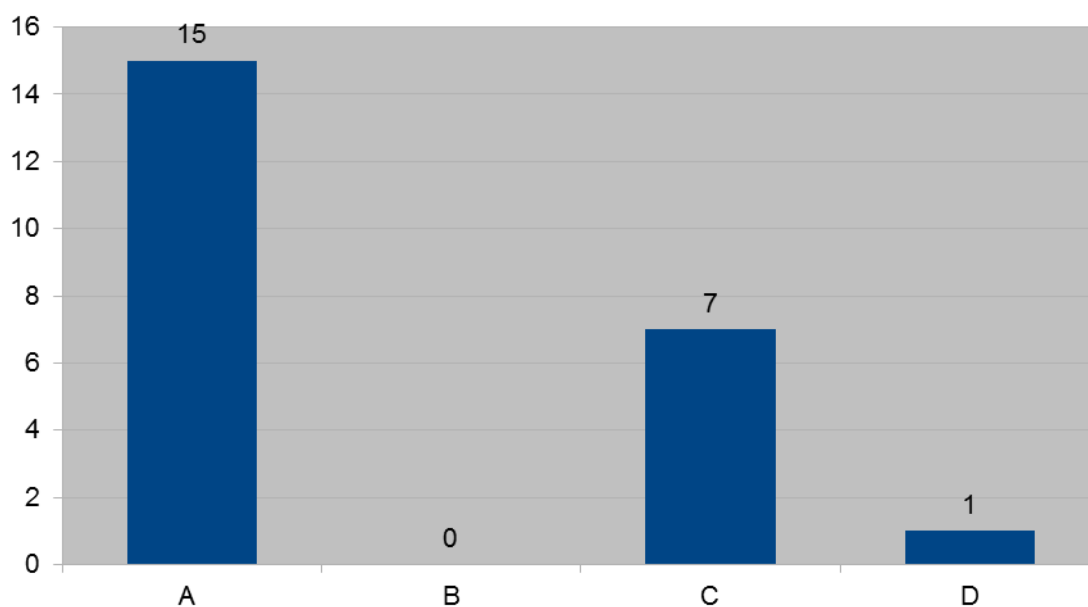
a) zřetelným upažením – **tato odpověď je správná**

b) máváním paží nahoru a dolů

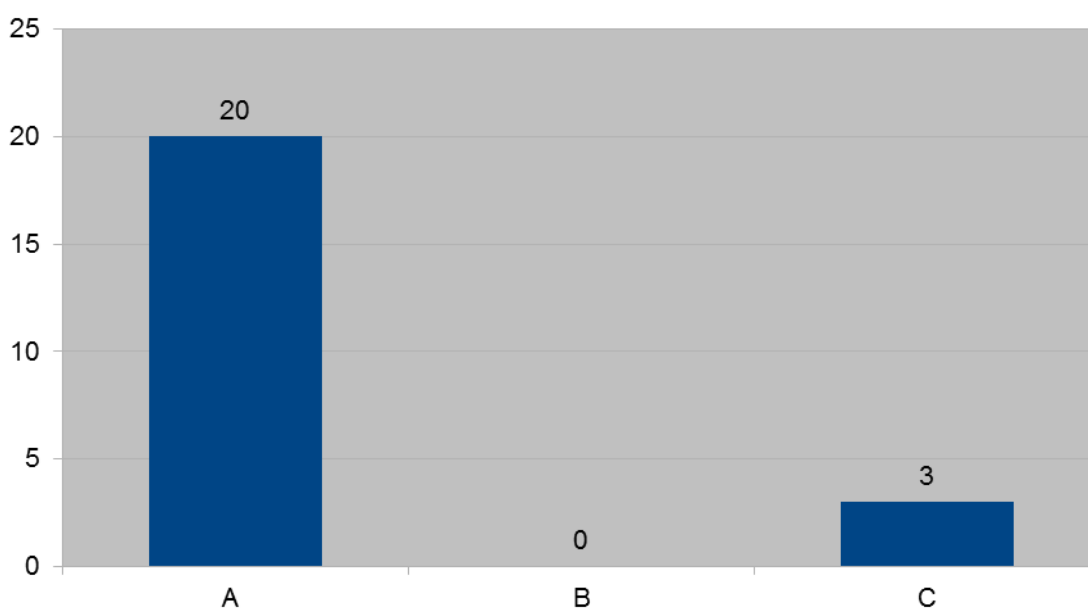
c) vztyčením paže

při vstupním testu 1 žák neodpověděl – sloupec D

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu

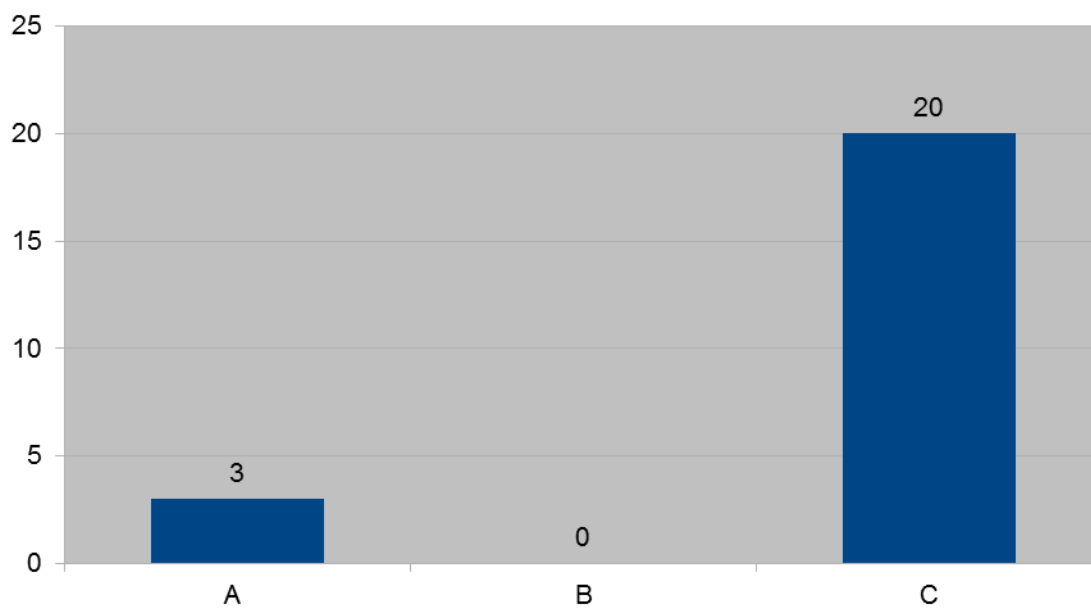


Vyhodnocení otázky č. 11: **Cyklista za snížené viditelnosti**

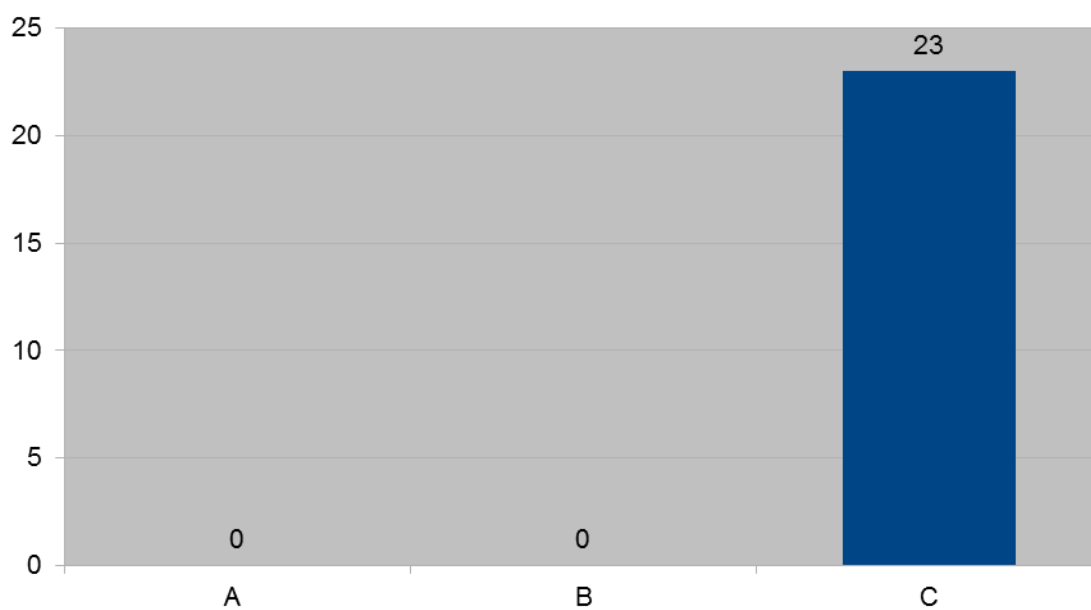
Odpověď:

- a) nemusí za jízdy svítit
- b) musí za jízdy svítit jenom mimo obec
- c) musí za jízdy svítit – **tato odpověď je správná**

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



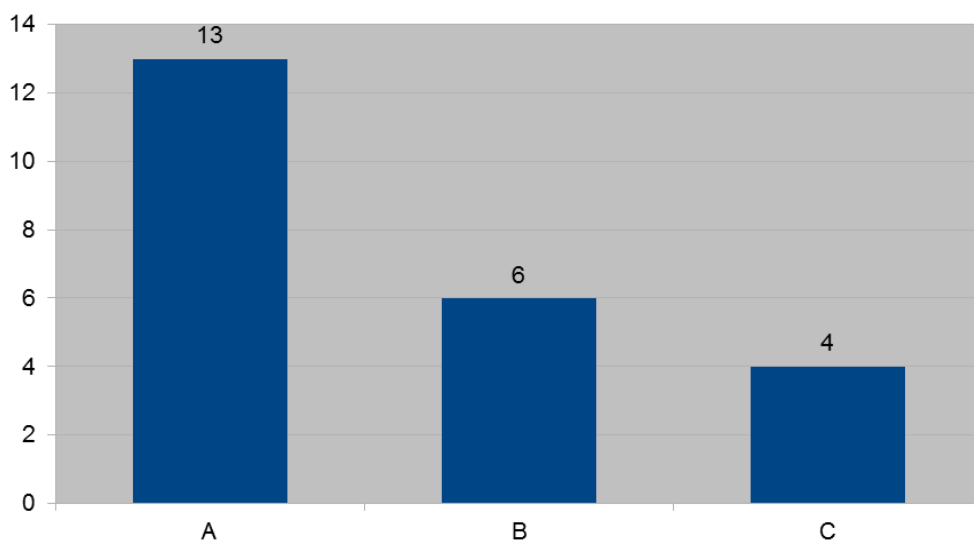
Vyhodnocení otázky č. 12: **Na příkaz této dopravní značky musí cyklista zastavit**



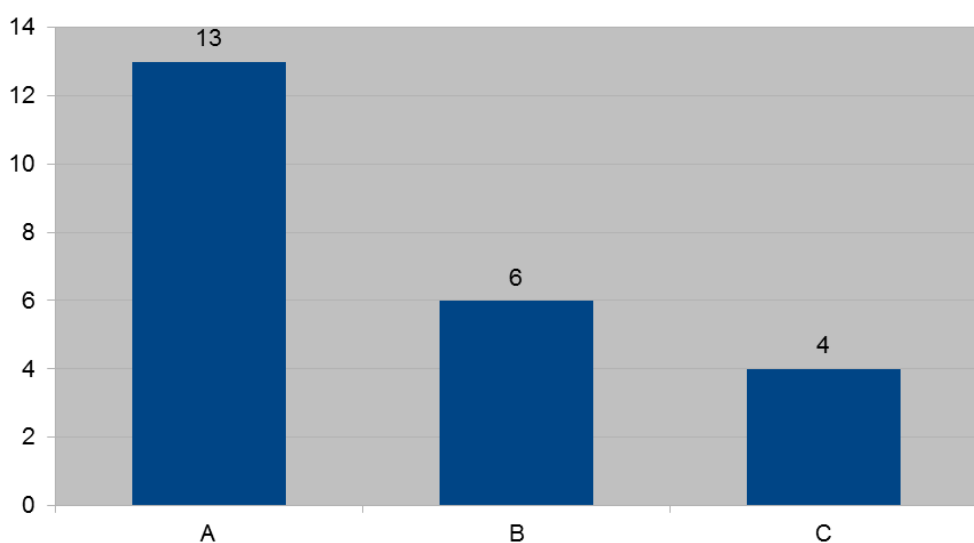
Odpověď:

- a) na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled – **tato odpověď je správná**
 - b) těsně za touto dopravní značkou
 - c) musí zastavit jenom v případě, že po hlavní silnici jedou jiná vozidla
- při vstupním testu 1 žák neodpověděl – sloupec D*

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



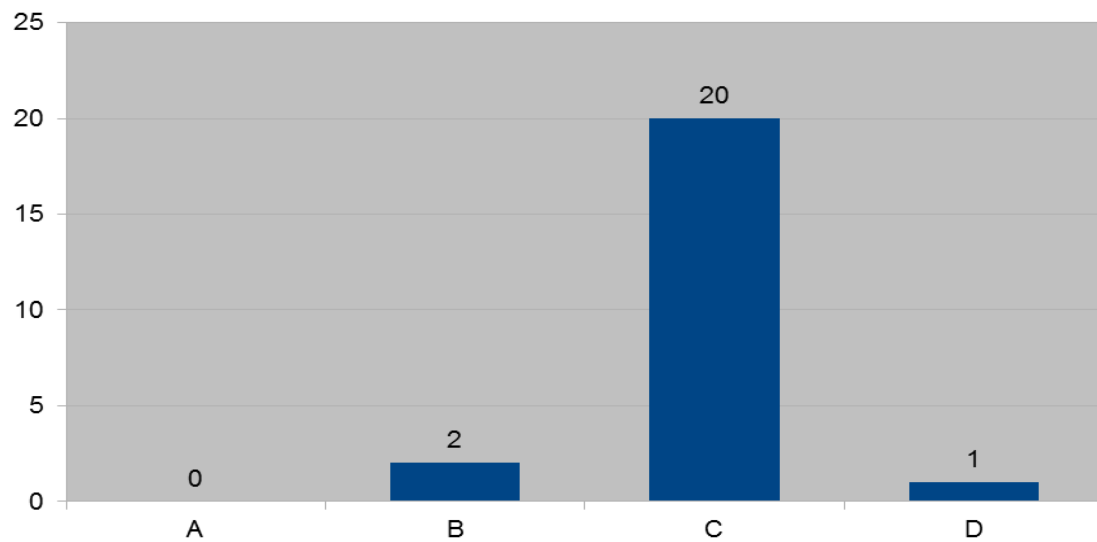
Vyhodnocení otázky č. 13: Tato dopravní značka znamená



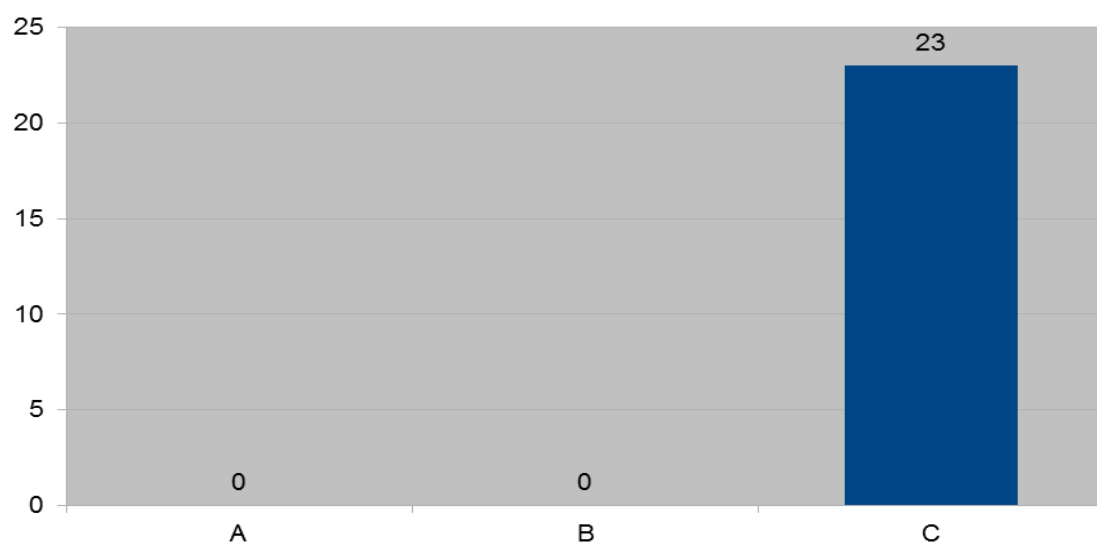
Odpověď:

- a) dálnice
 - b) vedlejší silnice
 - c) hlavní silnice – **tato odpověď je správná**
- při vstupním testu 1 žák neodpověděl – sloupec D*

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



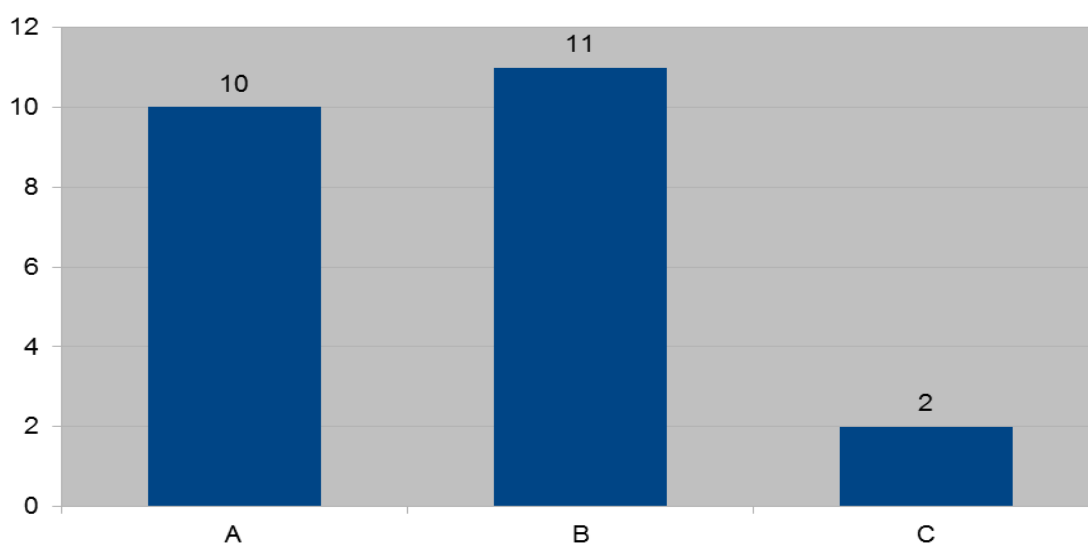
Vyhodnocení otázky č. 14: **Tato dopravní značka znamená**



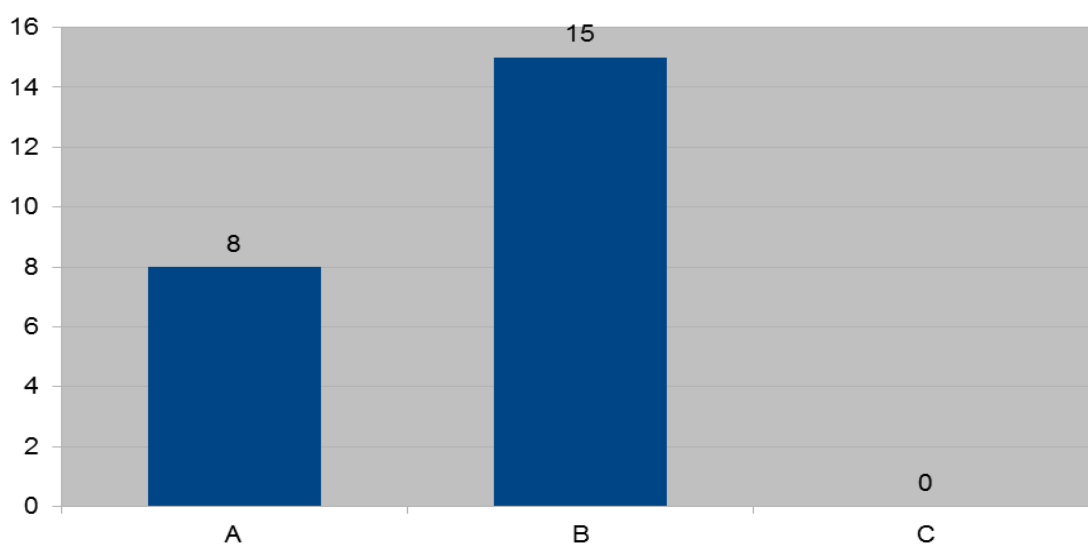
Odpověď:

- a) jednosměrná ulice
- b) zákaz vjezdu všech vozidel – **tato odpověď je správná**
- c) zákaz vjezdu všech cyklistů

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



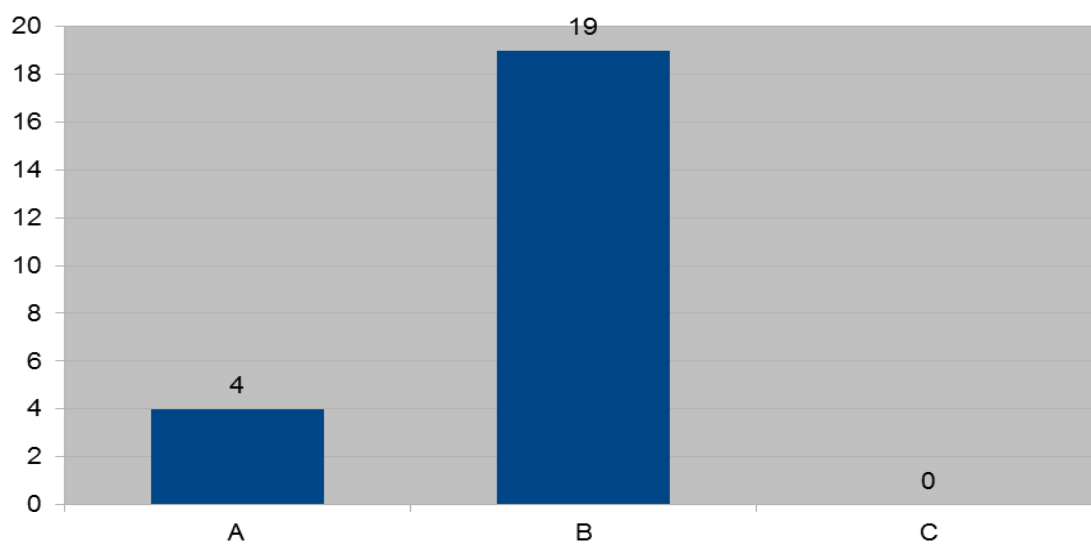
Vyhodnocení otázky č. 15: **Na příkaz této dopravní značky je cyklista povinen**



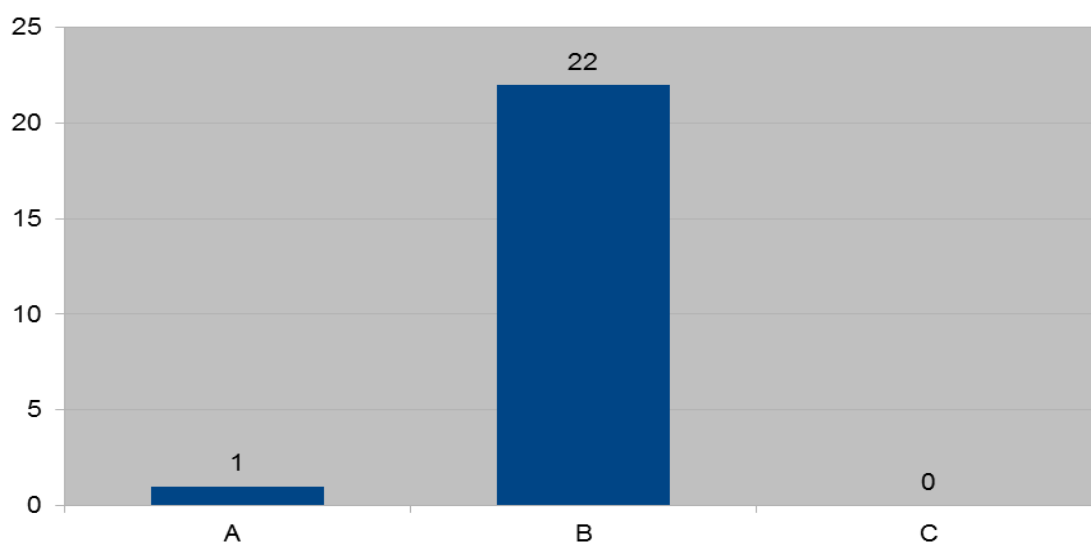
Odpověď:

- a) zastavit a stát
- b) dát přednost v jízdě všem vozidlům, která přijíždějí po hlavní silnici – **tato odpověď je správná**
- c) dbát zvýšené opatrnosti

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



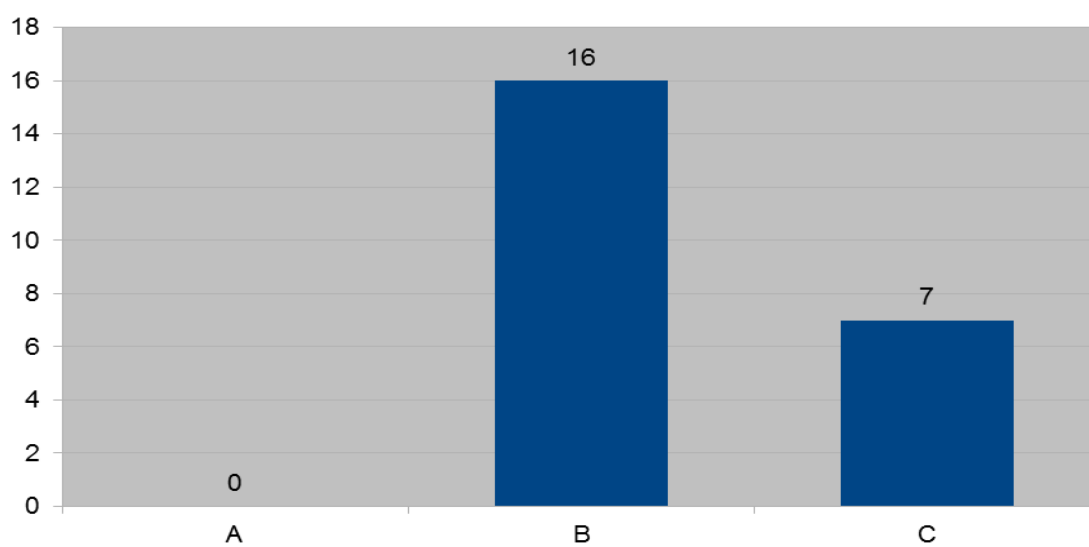
Vyhodnocení otázky č. 16: **Tato dopravní značka znamená**



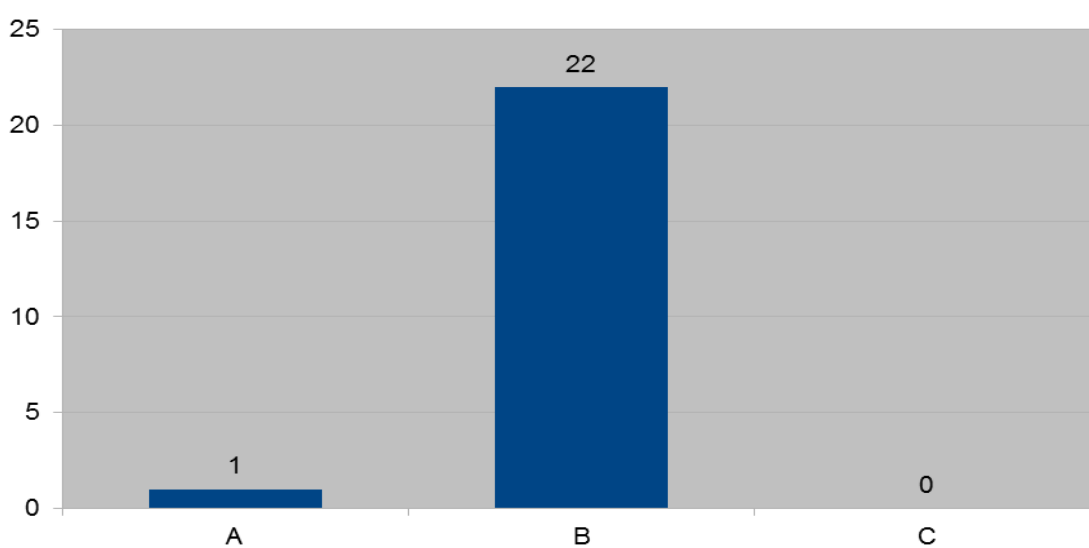
Odpověď:

- a) pozor cyklistické závody
- b) zákaz vjezdu jízdních kol – **tato odpověď je správná**
- c) stezka pro cyklisty

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



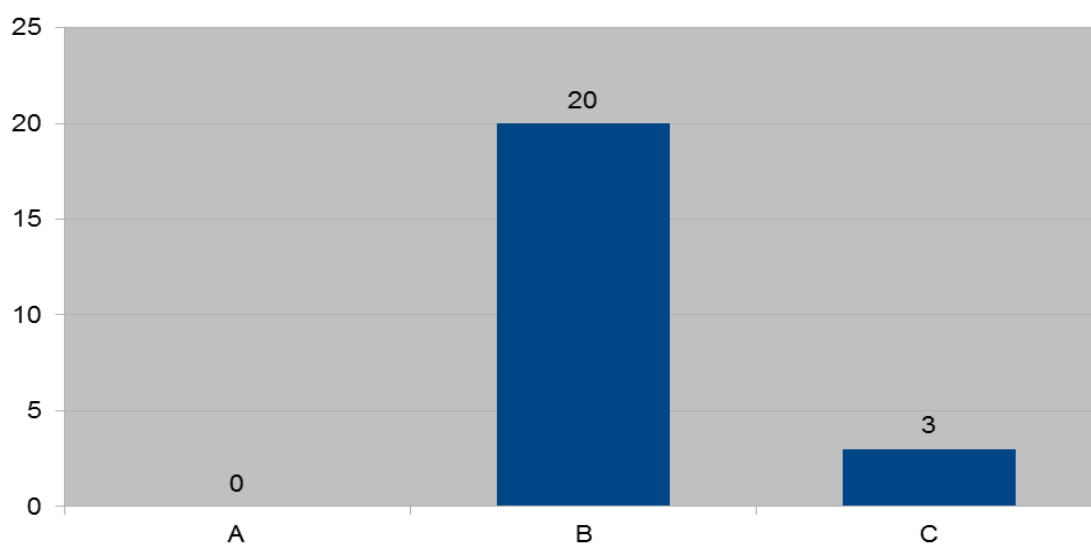
Vyhodnocení otázky č. 17: **Tato dopravní značka znamená**



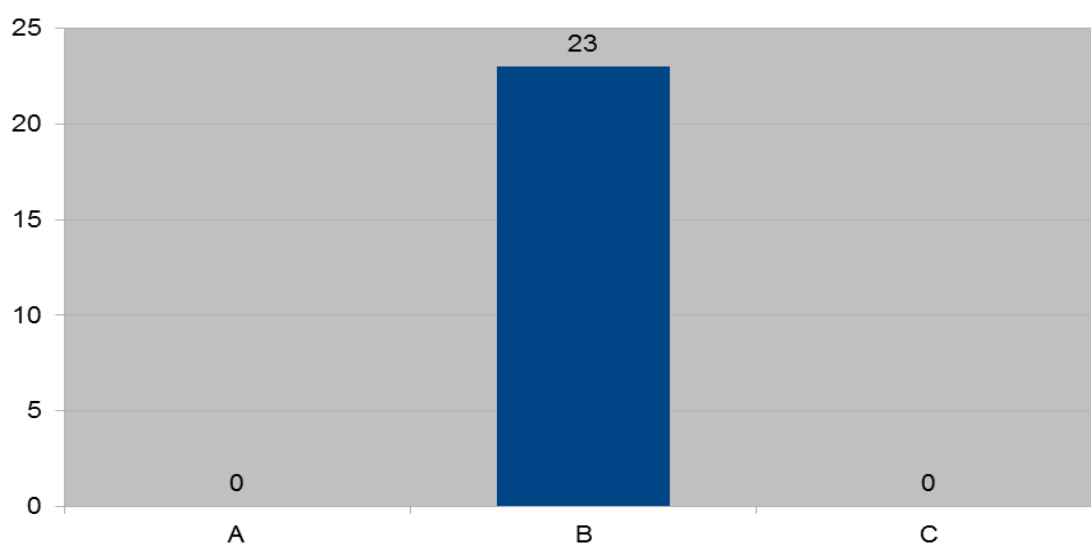
Odpověď:

- a) podchod nebo nadchod
- b) přechod pro chodce – **tato odpověď je správná**
- c) stezka pro chodce

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



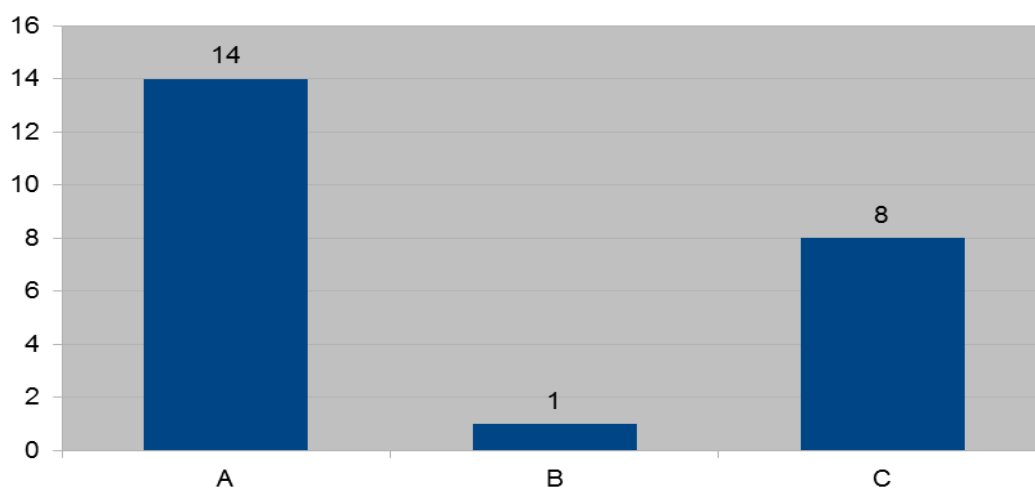
Vyhodnocení otázky č. 18: V místech označených touto dopravní značkou si děti



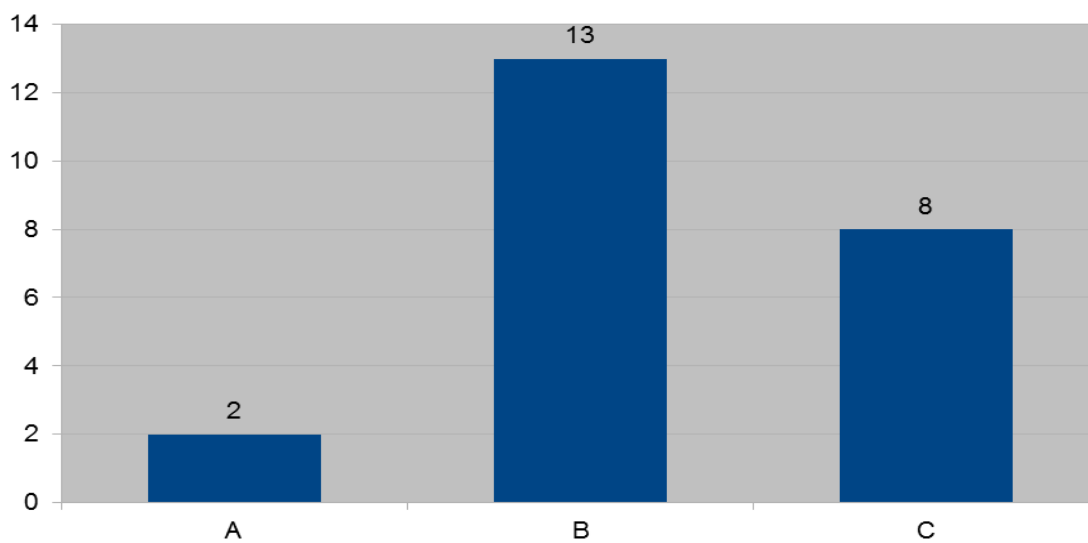
Odpověď:

- a) nesmějí hrát
- b) smějí hrát – **tato odpověď je správná**
- c) smějí hrát pouze v přítomnosti dospělé osoby

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



Vyhodnocení otázky č. 19: **Stane-li se dopravní nehoda, při které dojde ke zranění**

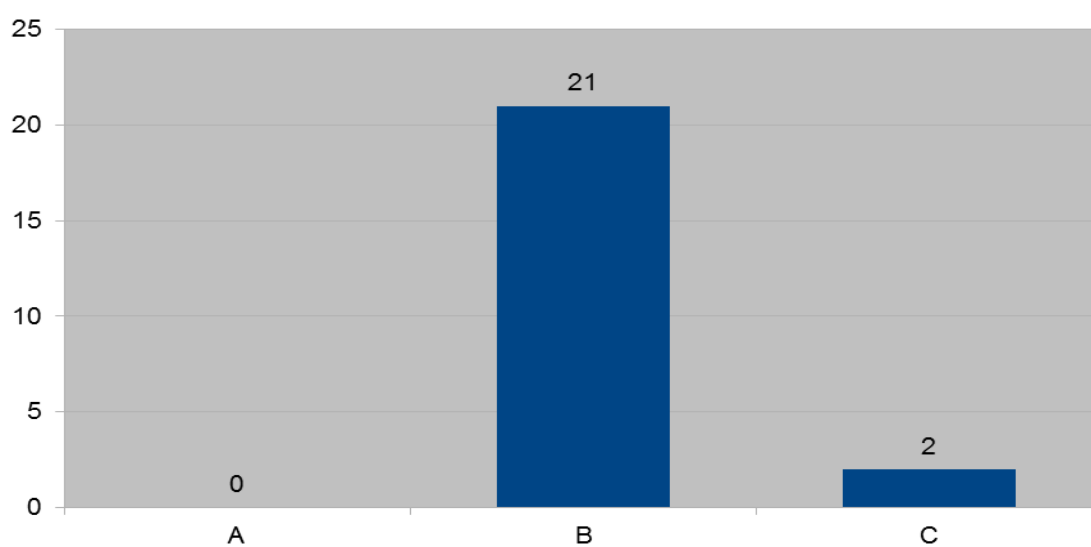
Odpověď:

a) mohu ihned z místa nehody odejít

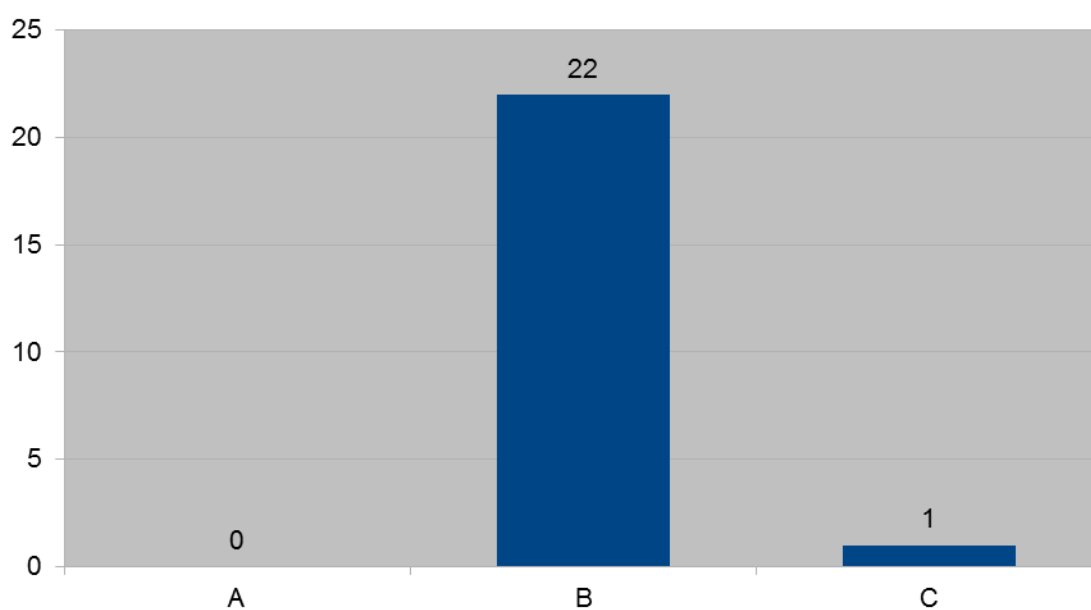
b) přivolám co nejrychleji na místo nehody záchrannou službu – **tato odpověď je správná**

c) počkám až přijde na místo nehody osoba starší 18 let a řeknu jí co se stalo

Výsledky vstupního testu



Výsledky výstupního testu



Vyhodnocení otázky č. 20: **Napiš telefonní čísla pro tísňová volání**

Výsledky vstupního testu

- a) Záchraná služba – 5 žáků odpovědělo chybně a 18 správně
- b) Policie ČR – 2 žáci odpověděli chybně a 21 správně
- c) Hasiči – 3 žáci odpověděli chybně a 20 správně

Výsledky výstupního testu

- a) Záchraná služba – 2 žáci odpověděli chybně a 21 správně
- b) Policie ČR – 2 žáci odpověděli chybně a 21 správně
- c) Hasiči – 1 žák odpověděl chybně a 22 správně

Odpověď:

- a) Záchraná služba – 155
- b) Policie ČR – 158
- c) Hasiči – 150

tyto odpovědi jsou správné

4.3 Shrnutí a závěry výzkumu

Prvních pět otázek testu se týkalo dopravních předpisů, které by žáci měli znát jako chodci a to zejména pro bezpečnou cestu do školy a zpět. Na 1. otázku vstupního testu odpovědělo 5 žáků správně, při závěrečném testu odpovědělo správně již 15 žáků. Žáci vůbec netušili, že mohou jít na silnici dva vedle sebe. Žákům bylo ale doporučeno aby chodili na silnici jednotlivě za sebou z důvodu větší bezpečnosti. Na 2. otázku vstupního testu odpovědělo správně 15 žáků, v závěrečném testu odpovědělo správně 15 žáků. Žáci při této otázce a následných přednáškách úplně nepochopili zadání otázky. Na 3. otázku vstupního testu odpovědělo správně 7 žáků, při závěrečném testu odpovědělo správně 14 žáků. Žáci po vstupním testu vůbec netušili, že při chůzi na přechodu pro chodce platí nějaká pravidla. Na 4. otázku vstupního testu odpovědělo správně 16 žáků, 2 žáci vůbec nedovedli odpovědět, při závěrečném testu odpovědělo správně 20 žáků. Dětem tato otázka nedělala žádné větší problémy. Na 5. otázku vstupního testu odpovědělo správně 20 žáků, 1 žák nedovedl odpovědět a při závěrečném testu odpovědělo správně 22 žáků. Ani tato otázka nedělala žákům problémy.

Otázky č. 6 až 11 se věnovaly dopravním předpisům, které by žáci měli znát při jízdě na jízdním kole. Jelikož většina žáků dosáhne ve 4. třídě věku 10 let a může tedy jezdit na jízdním kole již sama, byl na tyto otázky kladen větší důraz. Na 6 otázku vstupního testu odpovědělo správně 12 žáků a při závěrečném testu odpovědělo správně 21 žáků. Většina žáků při přednáškách ale uvedla, že jezdí po silnici již sama, i když ještě nesplňuje věk 10 let. Na 7. otázku vstupního testu odpovědělo správně 12 žáků a při závěrečném testu odpovědělo správně 15 žáků. U této otázky jsem očekával větší zlepšení. Na 8. otázku vstupního testu odpovědělo správně 14 žáků a při závěrečném testu odpovědělo správně již 20 žáků. Většina žáků při přednáškách uvedla, že při jízdě na jízdním kole používá ochrannou přilbu. Na 9. otázku vstupního testu odpovědělo správně 18 žáků, 1 žák neodpověděl a při závěrečném testu správně odpovědělo 21 žáků. Před touto otázkou ale bylo nutno žákům vysvětlit, co je to jízdní úkon. Na 10. otázku vstupního testu odpovědělo správně 15 žáků, 1 žák neodpověděl a při závěrečném testu správně odpovědělo 20 žáků. Také před touto otázkou bylo nutné žákům vysvětlit, co je to zřetelné upažení a vztyčení paže. Na 11. otázku vstupního testu odpovědělo správně 20 žáků, při závěrečném testu správně odpovědělo všech 23 žáků.

Otázky č. 12 až 18 se týkaly základních dopravních značek, které děti mohou nejčastěji na silnici vidět. Na 12. otázku vstupního testu odpovědělo správně 9 žáků, 1 žák neodpověděl a při závěrečném testu správně odpovědělo 13 žáků. Při přednáškách žáci význam této dopravní značky znali, ale pojem náležitý rozhled ne zcela pochopili. Na 13. otázku vstupního testu odpovědělo správně 20 žáků, 1 žák neodpověděl a při závěrečném testu správně odpovědělo všech 23 žáků. Tato otázka byla pro žáky velmi jednoduchá. Na 14. otázku vstupního testu odpovědělo správně 11 žáků, při závěrečném testu správně odpovědělo 15 žáků. Tato dopravní značka dělala dětem největší problémy. Na 15. otázku vstupního testu odpovědělo správně 19 žáků, při závěrečném testu správně odpovědělo 22 žáků. Na 16. otázku vstupního testu odpovědělo správně 16 žáků a při závěrečném testu správně odpovědělo 22 žáků. Na 17. otázku vstupního testu odpovědělo správně 20 žáků a při závěrečném testu správně odpovědělo všech 23 žáků. Tyto 3 dopravní značky a jejich význam nedělal žákům žádné větší problémy. Na 18. otázku vstupního testu odpověděl správně 1 žák a při závěrečném testu správně odpovědělo 13 žáků. Zde byl vysoký rozdíl správných odpovědí vstupního a závěrečného testu daný tím, že žáci před

testem nevěděli, že si v obytné zóně mohou na silnici hrát. Nicméně při přednáškách byli poučeni o tom, že pro jejich bezpečnost je lepší si hrát na hřištích a travnatých plochách.

Otázka č. 19 se týkala účasti na dopravní nehodě. Na tuto otázku odpovědělo ve vstupním testu správně 21 žáků a při závěrečném testu odpovědělo správně 22 žáků. Poslední otázka sloužila pro ověření znalostí žáků, jak znají telefonní čísla na tísňová volání. Při vstupním testu u čísla na záchrannou službu udělalo chybu 5 žáků, při závěrečném testu chybu udělali již jenom 2 žáci. U čísla na Policii ČR při vstupním testu i při závěrečném testu udělali chybu 2 žáci. U čísla na hasiče při vstupním testu udělali chybu 3 žáci a při závěrečném testu chybu udělal již jenom 1 žák.

Test byl zaměřen na potvrzení či vyvrácení stanovené hypotézy, a to:

- žáci po absolvování přednášek a názorných ukázek budou mít lepší znalosti dopravních předpisů než v době před přednáškami a názornými ukázkami.

Po zpracování údajů z testu bylo zjištěno, že u všech otázek v závěrečném testu kromě otázky č. 2 došlo u žáků ke zlepšení výsledků. Pouze u otázky č. 2 byl počet správných odpovědí ve vstupním i závěrečném testu stejný. **Hypotéza tedy byla potvrzena.**

Vzhledem k tomu, že se hypotéza potvrdila, mělo by být zájmem celé společnosti se ještě více věnovat dopravní výchově a to zejména v rodinné výchově a na 1. stupni základní školy. Dále by bylo vhodné uvažovat o zařazení dopravní výchovy mezi povinné předměty na 1. stupni základní školy.

Závěr

Studiem odborných publikací a provedeným výzkumem na téma příčiny dopravní nehodovosti a možnosti její prevence dochází diplomová práce k závěru, že prevence dopravní nehodovosti musí být nedílnou součástí výuky žáků na 1. stupni základní školy, přímým působením učitele anebo pravidelných přednášek jiných subjektů.

Práce se zabývá základním pojmem dopravní nehoda. Je zde podrobně provedena analýza dopravních nehod, dále se zabývá institucemi, které se snaží preventivní činností snížit následky a počty dopravních nehod.

Cílem diplomové práce bylo ověřit znalosti dopravních předpisů žáků 4. třídy základní školy. Většina žáků ve 4. třídě základní školy dosáhne věku 10 let a může tedy dle platné právní úpravy vyjet sama na jízdním kole do silničního provozu. Z tohoto důvodu by se dopravní výchově na 1. stupni základní školy měla věnovat velká pozornost.

Děti v tomto věku ještě nejsou schopni domýšlet možné následky dopravní nehody, která jim může změnit celý život. Při závažné nebo tragické dopravní nehodě se nezmění celý život jenom oběti dopravní nehody, ale i blízkým příbuzným a spolužákům. Postihují tedy více sociálních skupin a z tohoto důvodu by mělo být hlavním cílem celé společnosti udělat maximum pro to, aby těchto dopravních nehod bylo co nejméně.

Úkolem rodinné a školní výchovy je vypěstovat v dětech odpovědnost za svůj vlastní život, odpovědnost za své chování a jednání. Další instituce jako např. Policie ČR, BESIP může vnést do problematiky dopravní výchovy praktický pohled a pro děti je zpestřením při výuce.

Snahou praktické části diplomové práce bylo zjistit, zda má na znalosti dopravních předpisů vliv pravidelných přednášek policisty. Očekávaný výsledek se dostavil a vyhodnocení závěrečného testu bylo mnohem lepší než vyhodnocení testu vstupního. Výsledky výstupního testu nelze přeceňovat a žákům je nutno se nadále plně věnovat. Důležitým zjištěním bylo, že po teoretické přípravě ve škole byl proveden praktický výcvik na dětském dopravním hřišti. Při tomto výcviku na dětském dopravním hřišti jsem zjistil, že ne všechny děti jsou schopny se pohybovat v silničním provozu.

Po vyhodnocení praktické části jsem dospěl k závěru, že dopravní výchova by se měla stát na 1. stupni základní školy povinným předmětem. Dále by bylo vhodné, aby se příslušníci Policie ČR pravidelně účastnili výuky na základních školách.

Za hlavní přínos této diplomové práce považuji, že výsledky z praktické části mohu použít ve své praxi, kde se snažím v co největší míře navštěvovat základní školy a předávat dětem důležité informace, které jsou potřebné pro jejich bezpečnou cestu do školy a zpátky domů.

Resumé

Diplomová práce na téma Příčiny dopravní nehodovosti a možnosti její prevence je rozdělena na dvě části. První část je teoretická a je rozdělena na tři kapitoly, druhá část je praktická.

V první kapitole jsem se zaměřil na základní pojem dopravní nehoda, rozdělení komunikací a klasifikaci dopravních nehod. Ve druhé kapitole byl proveden rozbor příčin a následků dopravních nehod v České republice na teritoriu okresu Rychnov nad Kněžnou a bylo provedeno srovnání se státy Evropské unie. Ve třetí kapitole jsem se podrobně zabýval institucemi, jejichž hlavní náplní je prevence dopravní nehodovosti. Mezi tyto instituce jsem zařadil rodinu, školu, Ministerstvo dopravy ČR a Policii ČR.

V praktické části diplomové práce jsem výzkumem formou testu zjišťoval úroveň znalostí dopravních předpisů žáků 4. třídy Základní školy Javornická v obci Rychnov nad Kněžnou.

Anotace

V diplomové práci na téma „Příčiny dopravní nehodovosti a možnosti její prevence“ jsou vysvětleny základní pojmy, které se týkají dopravních nehod, dopravní výchovy a prevence dopravní nehodovost. Podrobněji jsou popsány instituce, které se zabývají prevencí dopravní nehodovosti. V praktické části práce je proveden výzkum formou testu k ověření znalostí z dopravních předpisů žáků 4. třídy základní školy.

Klíčová slova

Dopravní nehoda, dopravní výchova v rodině, dopravní výchova ve škole, prevence dopravní nehodovosti.

Annotation

At the thesis on the theme “The causes of traffic accidents and the possibilities to prevent them“ there are explained the basic terms regarding the traffic accidents, traffic education and the prevention of the traffic accidents. In details there are described the institutions taking up the prevention of the traffic accidents. The practical part includes the survey using the test to verify the knowledge from the traffic regulations of the pupils of the 4th class of the Elementary school.

Keywords

Traffic accident, traffic education in the family, traffic education at school, prevention of the traffic accidents.

Seznam použité literatury

Zákon:

1. Zákon č. 361/2000 Sbírky o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
2. Zákon č. 40/2009 Sbírky trestní zákoník.
3. Zákon č. 200/1990 Sbírky o přestupcích.
4. Zákon č. 37/1989 Sbírky o ochraně před alkoholismem a jinými toxikománii.
5. Zákon č. 13/1997 Sbírky o pozemních komunikacích.

Publikace:

6. ČÁP, J., MAREŠ, J. *Psychologie pro učitele*. Praha: Nakladatelství Portál, 2001. 656 s. ISBN 80-7178-463-X.
7. HAVLÍK K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Nakladatelství Portál, 2005, 224 s. ISBN 80-7178-542-3.
8. KONRÁD, Z. A kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 2. rozšířené vydání. Praha: Policejní akademie ČR, 1996, 219 s. ISBN 80-85981-39-8.
9. KOPECKÝ Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Nakladatelství Prospektrum, 1998, 200 s. ISBN 80-7175-068-9.
10. LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
11. MANDÁTOVÁ, L. *Zkušenosti v uplatňování dopravní výchovy na 1. stupni ZŠ*. Praha: Nakladatelství Sportpropag, 1987, 134 s.
12. PORADA, V. a kol. *Silniční doprava v teorii a praxi*. Praha: Nakladatelství Linde, 2000. 378 s.
13. STOJAN, M. a kol. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 2007. 224 s. ISBN 978-80-210-4251-3.

14. STOJAN, M. Implementace dopravní výchovy do školního vzdělávacího programu ZŠ. Brno: Ped. Fakulta MU, 2006. ISBN 80-900915-4-7.
15. VOLNÝ, J. Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy. 1. vyd. Praha: SPN, 1983. 124 s.
16. VOTRUBA, J. Dopravní výchova: pro 2. a 3. ročník základní školy I. díl Chodec. Praha: Nakladatelství Fortuna, 2003. 64 s. ISBN 80-7168-246-2.
17. VOTRUBA, J. Dopravní výchova: pro 4. a 5. ročník základní školy II. díl Cyklista. Praha: Nakladatelství Fortuna, 2004. 64 s. ISBN 80-7168-247-0.
18. VOTRUBA, J. Dopravní výchova v rodině. Praha: Nakladatelství Fortuna, BESIP, 2001. ISBN 80-7168-790-1.
19. VOTRUBA, J. Policie a dopravní výchova dětí. Praha: Nakladatelství Fortuna, 1995. 40 s. ISBN 80-7168-232-2.
20. VOTRUBA, J., IRA J. Dětská dopravní hřiště. Praha: SPN, 1985. 124 s.
21. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011. 143 s.
22. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2010. 183 s.

Internet:

[Intranet Policie ČR, informační systém policie. PP ČR, ŘSDP](#)

<http://www.ditevdoprave.cz>

http://ec.europa.eu/health-eu/my_environment/road_safety/index_cs.htm

<http://www.ibesip.cz>

<http://www.cdv.cz/osm-zemi-eu-snizilo-pocet-usmrcenych-pri-dopravnich-nehodach-o-vice-nez-50-od-roku-2001/>

Seznam příloh

Příloha č. 1: Test znalostí dopravních předpisů

1) Chodci smějí jít po krajnici:

- a) Jednotlivě za sebou
- b) Nejvýše 2 vedle sebe
- c) Nejvýše 3 vedle sebe

2) Na silnici kde není chodník se chodí:

- a) Po levé straně
- b) Po pravé straně
- c) Po levé i pravé straně

3) Na přechodu pro chodce se chodí:

- a) Vlevo
- b) Vpravo
- c) Vlevo i vpravo

4) Silnice se přechází:

- a) Šikmo
- b) Libovolným způsobem
- c) Přímou přes komunikaci (nejkratší cestou)

5) Je-li u komunikace zábradlí nebo jiná překážka:

- a) Může chodec tyto překážky překonávat
- b) Nemůže chodec tyto překážky překonávat
- c) Musí chodec tyto překážky překonávat

6) Od kolika let může cyklista sám jezdit po komunikaci:

- a) Od 12 let
- b) Od 10 let
- c) Od 15 let

7) Kolik cyklistů může jet po komunikaci vedle sebe:

- a) Nejvíce 2 vedle sebe
- b) V jakémkoliv počtu vedle sebe
- c) Jen jednotlivě za sebou

8) Použit ochrannou přilbu při jízdě musí:

- a) Cyklisté mladší 18 let
- b) Cyklisté mladší 10 let
- c) Pouze osoby starší 65 let

9) Znamení o změně směru jízdy paží se dává:

- a) Po celou dobu jízdního úkonu
- b) Jen před započítím jízdního úkonu
- c) Po započítím jízdního úkonu

10) Znamení o změně směru jízdy dává cyklista:

- a) Zřetelným upažením
- b) Máváním paží nahoru a dolů
- c) Vztyčením paže

11) Cyklista za snížené viditelnosti:

- a) Nemusí za jízdy svítit
- b) Musí za jízdy svítit jenom mimo obec
- c) Musí za jízdy svítit

12) Na příkaz této dopravní značky musí cyklista zastavit:



- a) Na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled
- b) Těsně za touto dopravní značkou
- c) Musí zastavit jenom v případě, že po hlavní silnici jedou jiná vozidla

13) Tato dopravní značka znamená:



- a) Dálnice
- b) Vedlejší silnice
- c) Hlavní silnice

14) Tato dopravní značka znamená:



- a) Jednosměrná ulice
- b) Zákaz vjezdu všech vozidel
- c) Zákaz vjezdu cyklistů

15) Na příkaz této dopravní značky je cyklista povinen:



- a) Zastavit a stát
- b) Dát přednost v jízdě všem vozidlům, která přijíždějí po hlavní silnici
- c) Dbát zvýšené opatrnosti

16) Tato dopravní značka znamená:



- b) Pozor cyklistické závody
- c) Zákaz vjezdu jízdních kol
- d) Stezka pro cyklisty

17) Tato dopravní značka znamená:



- a) Podchod nebo nadchod
- b) Přečhod pro chodce
- c) Stezka pro chodce

18) V místech označených touto dopravní značkou si děti:



- a) Nesmějí hrát
- b) Smějí hrát
- c) Smějí hrát pouze v přítomnosti dospělé osoby

19) Stane-li se dopravní nehoda, při které dojde ke zranění:

- a) Mohu ihned z místa nehody odejít
- b) Přivolám co nejrychleji na místo nehody záchrannou službu
- c) Počkám až přijde na místo nehody osoba starší 18 let a řeknu jí co se stalo

20) Napiš telefonní čísla pro tísňová volání:

- a) Záchranná služba _____
- b) Policie ČR _____
- c) Hasiči _____