

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**VÝZNAM DOPRAVNÍ VÝCHOVY ŽÁKŮ  
ZÁKLADNÍCH ŠKOL PRO BEZPEČNOST  
PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH**

**Autor práce:** Veronika Stoklasová, DiS.  
**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě  
**Forma studia:** kombinovaná  
**Vedoucí práce:** Mgr. et Bc. Josef Kříha  
**Katedra:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2017

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. et Bc. Josefu Křihovi, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

STOKLASOVÁ, V. *Význam dopravní výchovy žáků základních škol pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú. 2017. 54 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha.

**Klíčová slova:** bezpečnost provozu, BESIP, tematický plán, dětská dopravní hřiště.

Bakalářská práce „**Význam dopravní výchovy žáků základních škol pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích**“ (dále jen „práce“) je zaměřena zejména na výuku dopravní výchovy pro žáky základních škol prvního stupně a dále na mimoškolní vzdělávání dopravní výchovy.

Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V teoretické části je popsána historie dopravní výchovy, dopravní výchova dětí od prvního setkání se silničním provozem, výuka v mateřských a základních školách, výuka na dětském dopravním hřišti. Rovněž je zde zmíněn BESIP, jeho strategie, regiony a kampaně. Popsán je tematický plán dopravní výchovy a pravidla silničního provozu.

Praktická část se zabývá výzkumem hypotéz. **Hypotéza č. 1** spočívá v předpokladu, že více než polovina respondentů na otázku, zda je výuka dopravní výchovy na základní škole důležitá, odpoví kladně. **Hypotéza č. 2** předpokládá, že většina respondentů odpoví rovněž kladně na dotaz týkající se navýšení objemu finančních prostředků na dopravní výchovu. **Hypotéza č. 3** předjímá že drtivá většina respondentů po absolvování dopravní výchovy odpoví správně na otázku věkové hranice stanovené pro samostatnou jízdu na jízdním kole. **Hypotéza č. 4** vychází z předpokladu, že většina respondentů nebude užívat jízdního kola jako hlavní dopravní prostředek a **hypotéza č. 5** pak, že většina cyklistů použije při jízdě ochrannou přilbu.

Analyticky budou s využitím dotazníkových šetření z roků 2013 a 2016 vyhodnoceny a vzájemně komparovány výsledky sběru takto získaných dat. V práci budou rovněž vyhodnoceny a porovnány hypotézy s výsledky dotazníkového výzkumu.

## ABSTRACT

STOKLASOVÁ, V. *The importance of the traffic education of elementary school children for the road safety on the land raodways: Bachelor thesis*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú. 2017. 54 s. (College of European and Regional Studies)

Bachelor thesis supervisor: Mgr. et Bc. Josef Kříha

Key words: road (traffic) safety, BESIP, themed plan, children's traffic playgrounds.

The bachelor thesis „**The importance of the traffic education of elementary school children for the road safety on the land raodways**“ (hereinafter „thesis“) is focused primary on the traffic education for the first stage elementary school children and on the extracurricular traffic education as well.

The thesis is divided into the theoretical and the practical part. The theoretical part describes a history of the traffic education, the traffic education of children from their first contact with the traffic, teaching in the kindergartens and at the elementary schools, teaching on the children's traffic playgrounds. Also BESIP is mentioned in it, its strategy, regions and campaigns. A themed plan of the traffic education is described in it as well as the traffic rules.

The practical part deals with the hypothesis research. **Hypothesis No. 1** is based on a presumption that more than one half of the respondents will reply positively when asked whether the traffic education at the elementary schools is important. **Hypothesis No. 2** presumes that most of the respondents will also reply positively to the question concerning increasing financial amounts for the traffic education. **Hypothesis No. 3** anticipates that after completing their traffic education an overwhelming majority of the respondents will reply correctly to the question about an age limit defined for the separate cycling. **Hypothesis No. 4** works on the presumption that most of the respondents will not use a bicycle as a main means of transport and **hypothesis No. 5** that most of the pedal cyclists will wear a protective bicycle helmet.

Results of these data collections will be analytically evaluated and compared with each other using also previous surveys from 2013 and 2016 years. In the thesis the hypotheses will also be evaluated and compared with the survey results.

# Obsah

Úvod.....	8
<b>1 Cíl a metodika bakalářské práce .....</b>	<b>9</b>
<b>2 Historie a vývoj cyklistiky .....</b>	<b>10</b>
2.1 Současnost .....	11
<b>3 První seznámení se silničním provozem.....</b>	<b>12</b>
3.1 Výuka dopravní výchovy v rodině .....	13
3.2 Výuka dopravní výchovy v mateřských školách.....	13
3.3 Děti účastníci silničního provozu jako chodci.....	15
3.4 Děti účastníci silničního provozu jako cyklisté.....	18
3.5 Výuka na dětském dopravním hřišti.....	20
3.6 Dopravní soutěž mladých cyklistů .....	21
3.7 Cíl výuky dopravní výchovy .....	23
<b>4 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU – BESIP.....</b>	<b>23</b>
4.1 Národní strategie BESIP .....	24
4.2 Regiony BESIP.....	27
4.3 Kampaně BESIP .....	28
4.4 Tematický plán dopravní výchovy BESIP .....	30
4.5 Výchovné aktivity Ministerstva dopravy .....	34
<b>5 Dotazníkové šetření.....</b>	<b>34</b>
5.1 Obsah dotazníku .....	35
5.2 Vyhodnocení hypotéz.....	37
5.2.1 Hypotéza č. 1.....	37
5.2.2 Hypotéza č. 2.....	37
5.2.3 Hypotéza č. 3.....	37
5.2.4 Hypotéza č. 4.....	38
5.2.5 Hypotéza č. 5.....	38
5.3 Shrnutí ověřování hypotéz v roce 2013.....	39

5.4	Shrnutí ověřování hypotéz v roce 2016.....	39
5.5	Porovnání grafů z let 2013 a 2016 .....	40
	<b>Závěr.....</b>	<b>49</b>
	<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>52</b>

## Úvod

Věcná část práce reflektuje celospolečensky aktuální téma, kterým je zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. S ohledem k tomuto společenskému zájmu je dopravní výchova dětí od roku 2013 povinná, prostřednictvím školních vzdělávacích programů, a to jak na prvním, tak i na druhém stupni základních škol. Tato práce je určena nejen pro pedagogy a vedoucí skupin mimoškolních aktivit, ale je určena i rodičům, pro které je důležité, aby se jejich děti naučili chovat bezpečně v silničním provozu a dokázali řešit každodenní situace, které mohou nastat nejen cestou do školy a zpět domů.

Práce je rozdělena na teoretickou a empirickou část. V teoretické části jsou vymezeny okolnosti dopravní výchovy, spočívající v prvním setkání dětí s dopravou, výuce v mateřských a základních školách, a to jak chodců, tak cyklistů. Dále je zde specifikována výuka na dětském dopravním hřišti a takzvaný řidičský průkaz na kolo neboli „průkaz cyklisty“. Jsou zde uvedeny cíle dopravní výchovy a je zde zahrnut i BESIP – bezpečnost silničního provozu, jeho hlavní strategie, regiony, kampaně, tematický plán a výchovné aktivity Ministerstva dopravy.

Praktická část práce vychází z části teoretické a jejím hlavním podkladem je dotazníkový výzkum. V něm jsou vymezeny otázky týkající se zkušeností zejména dětí a jejich rodičů s dopravní výchovou. Osloveno bylo 60 respondentů, kteří anonymně odpověděli na položené otázky. Oslovení respondenti pochází zejména z teritoriálního území města Příbrami a okolního regionu. Následně byly porovnány výsledky dotazníkového šetření z let 2013 a 2016. Nakonec jsou zde vyhodnoceny hypotézy, na základě údajů získaných z provedeného dotazníkového šetření.



# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je formou teoretického vhledu objasnit edukační konsekvence dopravní výchovy a jejího významu pro bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, včetně návrhu možných zefektivňujících opatření v rámci dopravní výchovy pro žáky prvního stupně základních škol, aby se tito mladí lidé cítili a chovali v silničním provozu bezpečněji a sebevědoměji a zároveň nepředstavovali nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu. Vedlejším cílem této práce je demonstrovat další opatření vedoucí ke snižování dopravní nehodovosti „mladých cyklistů“.

Empirická část je zaměřena hypotézy, spočívající v předpokladu, že více než polovina respondentů odpoví pozitivně na otázku, zda je výuka dopravní výchovy na základní škole důležitá, že většina respondentů odpoví kladně na dotaz týkající se navýšení objemu finančních prostředků na dopravní výchovu, že drtivá většina respondentů po absolvování dopravní výchovy odpoví správně na otázku věkové hranice stanovené pro samostatnou jízdu na jízdním kole. Dále předpokládám, že většina respondentů nebude užívat jízdního kola jako hlavní dopravní prostředek a že většina cyklistů použije při jízdě ochrannou přilbu.

Analyticky budou s využitím dotazníkového šetření vyhodnoceny výsledky sběru dat z roku 2013 a z roku 2016, které budou vzájemně porovnány. Na závěr budou potvrzeny nebo vyvráceny vyslovené hypotézy pomocí výsledků dotazníkového průzkumu.

## 2 Historie a vývoj cyklistiky

Zmínka o prvním vytvoření jízdního kola jako dopravního prostředku sahá již na začátek 19. století. Základním materiálem bylo dřevo, to nebylo ale příliš pohodlné. Na začátku se jednalo pouze o rám a dvě kola, v 19. století ještě neexistovaly pedály, jezdec se musel odstrkovat nohama od země. Takto vyrobené první kolo si nechal patentovat v roce 1817 německý baron Karl Friedrich Drais von Sauerbronn. Výrazně se zvýšila výroba jízdních kol, které se nazývaly kostitřasy. První pedály vytvořil v roce 1839 skotský kovář Kirkpatrick Macmillian, ty však nebyly příliš účinné, a tak v roce 1861 přidal kliky s pedály na přední kolo kostitřasu francouz Pierre Michaux. Přidáním kliky s pedály na přední kolo vznikl velociped. Patent na velociped byl podán v roce 1866.

Koncem sedmdesátých let 19. století postavili v Čechách první vysoké kolo bratři Josef a František Kohoutové. Jejich model byl známý pod názvem kohoutovka. Neustále se rozvíjel vývoj jízdního kola, zlepšovaly se kvality kola a jeho vlastnosti. Začaly se objevovat první velocipédové závody. První závody na vysokých kolech se konaly roku 1868 na trase Paříž-Rouen. První ročník celosvětově známé Tour de France se konal roku 1903.

Začaly vznikat další továrny, zejména v Anglii. Rámy již byly celokovové, kola vypletená z drátů, obruče celogumové. V roce 1869 bylo vyrobeno již 50 000 jízdních kol. Ze zkušenosti vyplývalo, že když je přední kolo větší, ujede delší dráhu na jedno šlápnutí. Nevýhodou těchto kol byla velikost a pokud došlo k pádu, jezdec se často i nebezpečně zranil.

V dnešní době je cyklistika již natolik rozvinuta, že tvoří v podstatě celou spoustu samostatných odvětví, které spojuje snad jen ta skutečnost, že jeho základ tvoří bicykl. Jízdní kolo je v dnešním světě vyráběno z mnoha materiálů v nepřehledném množství modifikací určených pro různorodé použití, od zcela specifických a speciálních jízdních kol určených zejména pro vrcholové sportovce a speciální cyklistické disciplíny, až po jízdní kola určena pro každodenní použití v silničním provozu. Kola jsou rovněž vyráběna pro různé věkové kategorie, o velikostech nemluvě. Nabídka dnešních bicyklů je skutečně nepřehledná a vybrat si to svoje kolo dokáže prakticky každý.

## 2.1 Současnost

V současné době je výroba jízdních kol již na vysoké úrovni, vyrábí se mnoho variant jízdních kol. Výroba vychází z předpokladu, pro koho má kolo sloužit. Vyrábějí se různé typy kol, například silniční, trekkingová, cyklokrosová, horská, tandemová a další, které již výrobně předurčují použití daného typu kola. V tom ovšem spočívá i největší slabina současných jízdních kol. Většina z nich není při prodeji osazena povinnou výbavou vyplývající ze zákonných předpisů pro provozování kola v silničním provozu na pozemních komunikacích. Z toho vyplývá pro kupujícího nezbytná, a mnohdy ne zcela zanedbatelná investice spočívající v pořízení nezbytných doplňků na jízdní kolo. Nejdůležitější z těchto doplňků je osvětlení jízdního kola a různé světlo odrážející prvky, které zajistí, aby byl cyklista v silničním provozu dostatečně viditelný, zejména za snížené viditelnosti nebo ve tmě. Proto má v této oblasti velkou váhu preventivní a osvětlová činnost, aby cyklisté již od útlého věku věděli, jak je až životně důležité mít na kole namontované potřebné doplňky. Povinnou výbavu kola stanovuje příloha č. 13 k vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

*„Povinná výbava jízdního kola:*

*A. Jízdní kolo musí mít podle zákona vždy:*

- 1. dvě brzdy na sobě nezávisle účinné*
- 2. zadní odrazku červené barvy*
- 3. přední odrazku bílé barvy*
- 4. oranžové odrazky na obou stranách pedálů*
- 5. nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy na paprscích předního nebo zadního kola (na každé straně kola) nebo obou kol*

*B. Podle zákona za snížené viditelnosti:*

- 1. světlometem svítícím dopředu bílým světlem*
- 2. zadní svítilnou červené barvy (může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy – blikačkou)*
- 3. zdrojem elektrického proudu*

*C. Mezi důležité vybavení lze zařadit:*

- 1. jasně znějící zvonek*

2. *blatníky*
3. *kryt řetězu*“<sup>1</sup>

Pro zájemce o cyklistiku, kteří ještě nevlastní jízdní kolo, ale o jeho koupi uvažují, je k dispozici mnoho literatury, ze které mohou čerpat. Jedna velmi zajímavá kniha, která popisuje nejoblíbenější typy bicyklů se jmenuje *Velká kniha o bicyklech* od autorů Richarda Ballantine a Richarda Granta.<sup>2</sup>

Stále více lidí má jako své hobby cyklistiku a cykloturistiku. Proto se vydává mnoho nových knih o cykloturistice, jako například *Na kole křížem krážem po Čechách*.<sup>3</sup> Po úspěšném vydání této knihy následovalo v roce 2011 vydání jejího pokračování, pod názvem *Na kole křížem krážem po Čechách, Moravě a Slezsku*.<sup>4</sup> V těchto publikacích jsou doporučeny vhodné cyklotrasy, které nabízejí mimo jiné informace o jejich náročnosti a vyskytujících se terénech. Nechybí zde ani praktické rady, týkající se výběru kola, vhodnosti kola pro daný terén, jak pečovat o kolo. Čtenáři v této publikaci naleznou komplexní a praktické informace o vlakovém či autobusovém spojení, náročnosti terénu a doporučené trase.

### **3 První seznámení se silničním provozem**

První setkání dítěte se silničním provozem probíhá již při cestě z porodnice, kdy dítě je buď jako spolujezdec v motorovém vozidle, nebo je v kočárku, když si ho rodiče vezou domů. Je logické, že v této fázi života, za něj, jakožto účastníka silničního provozu, nesou plnou odpovědnost jeho rodiče, případně opatrovníci.

Při prvních krocích, které dítě samo udělá mimo svůj domov, se z něj stává účastník silničního provozu, nejprve chodec, následně při jízdě na kole se z něj stává řidič nemotorového vozidla, a nakonec v dospělosti z něj může být i řidič motorového vozidla. V první fázi života malého človíčka je při výuce základů dopravní výchovy a vůbec při

---

<sup>1</sup> VOTRUBA, J. *Dopravní výchova pro 4. a 5. ročník základní školy: II. Díl cyklista* 2. upravené vydání, Nakladatelství Fortuna, 2003, s. 8

<sup>2</sup> BALLANTINE, R., GRANT, R. *Velká kniha o bicyklech*. 1. vydání. Nakladatelství Gemini. Bratislava 1993.

<sup>3</sup> HALADA, A. *Na kole křížem krážem po Čechách*. Nakladatelství Fragment. Havlíčkův Brod 2003.

<sup>4</sup> HALADA, A. *Na kole křížem krážem po Čechách, Moravě a Slezsku*. Nakladatelství Fragment. Havlíčkův Brod 2011.

bezpečném chování ve venkovním prostředí nezastupitelná role rodičů, kteří musí svého potomka připravit na první krůčky mimo domov.

### ***3.1 Výuka dopravní výchovy v rodině***

Výuka dopravní výchovy v rodině začíná prakticky vždy po opuštění domova. Aniž bychom si to uvědomovali, dávají rodiče, ale i ostatní účastníci silničního provozu dětem příklad při všech svých činnostech. Jakmile vyjdou děti ven před svůj dům, stávají se účastníky silničního provozu. Rodiče, prarodiče nebo starší sourozenci dávají na děti pozor, učí je, jak správně přecházet přes silnici, vozí je v automobilech, kde mají povinnost být v dětských sedačkách a připoutáni. Seznamují své děti s bezpečným chováním v provozu na pozemních komunikacích, učí je správné návyky pro jejich budoucí samostatný bezpečný pohyb v silničním provozu. Rodina je největší vzor pro děti, které se učí pozorováním rodičů a ostatních účastníků silničního provozu. Rodina byla, je a bude nadále nejvýznamnějším a nejdůležitějším činitelem při výchově dětí. Jak se správně chovat při cestě do školky, při cestě na hřiště, nebo i při cestě na nákup, zkrátka při každodenních činnostech, se děti učí právě od rodičů, protože je to běžnou součástí jejich osobního a osobnostního vývoje a výchovy.

V dnešní uspěchané době je bohužel stále více neohleduplných řidičů, kteří někam spěchají a nedbají na bezpečnost silničního provozu, a nejspíš si ani neuvědomují, že jsou pro děti vzorem a děti přebírají jejich zvyky a návyky. A to jak ty dobré, tak i ty špatné.

### ***3.2 Výuka dopravní výchovy v mateřských školách***

Dítě, které nastupuje do mateřské školky, se již částečně postará samo o sebe, ovšem stále musí zůstat pod dozorem dospělé osoby. V mateřských školách se začíná rozvíjet u dětí zejména jejich sociální dovednosti, realizované prostřednictvím vzájemné interakce s jinými dětmi stejného věku. Učí se pohybu ve skupině a poprvé se setkávají s různými přednáškami a prezentacemi. Děti s v této fázi života učí formou různých druhů her. Zejména paměťových her, her na pozornost, soustředěnost, ukázněnost a také ohleduplnost, protože ohleduplnost je nejen v silničním provozu velmi důležitá. Záměrem těchto her je i příprava na bezpečný pohyb v silničním provozu.

*„Ministerstvo dopravy BESIP společně s nakladatelstvím Fraus připravilo ucelený koncept dopravní výchovy pro děti a žáky od 3 do 18 let.*

*Koncept je rozdělen na tři části:*

- *dopravní výchova pro MŠ*
- *dopravní výchova pro 1. stupeň ZŠ*
- *dopravní výchova pro 2. stupeň ZŠ“<sup>5</sup>*

*„Nová i-učebnice Dopravní výchova pro MŠ je členěna do čtyř ročních období. Roční období jsou nosným základem v práci s dětmi v MŠ a odvíjí se od nich většina činností. Dítě se zde objevuje v roli chodce, cyklisty a cestujícího v dopravním prostředku.*

### **Struktura:**

- *Aktivity jsou zaměřené zejména na témata z dopravní výchovy, ale i na procvičení základních barev, geometrických tvarů a pravolevé orientace.*
- *Ke každé pracovní aktivitě a ke každému cvičení je namluveno zadání.*
- *Pokyny a případná řešení úkolů jsou zpracovány v metodických listech. Interaktivní učebnice je doplněna papírovými deskami s herním plánem a pexesem, do nichž si lze vkládat vytištěné materiály (pracovní a metodické listy).*

### **Metodický cíl:**

*Cílem bylo vytvořit podpůrné materiály pro učitele a zároveň aktivity pro děti. Obsahy dopravní výchovy pro MŠ jsou vytvořeny tak, aby byly poučné a zároveň zábavné a poutavé. Učebnice je koncipována tak, aby přinesla důležité informace i pro rodiče, zejména v oblasti prevence úrazů dětí v dopravě. Je vhodná nejen pro práci v MŠ, ale i doma. Proto je dostupná nejen školám, ale i jednotlivcům.“<sup>6</sup>*

Pro výuku předškolních dětí i dětí základních škol bylo vydáno mnoho naučných knih, které se snaží zejména hravou formou přiblížit dětem již od útlého věku pravidla silničního provozu. Například kniha Pohádky o dopravních značkách od autora Petera Stoličného přibližuje dětem svislé dopravní značky, které jsou zobrazeny v jednotlivých příbězích. Na konci knihy je dvoustránkový kvíz, který si děti mohou zkusit vyplnit po

---

<sup>5</sup>Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-02-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-ychova/predskolni-deti/dopravni-ychova-pro-ms-interaktivne>>

<sup>6</sup> Ministerstvo dopravy, BESIP, [online] Praha: 2012 [cit. 2017-03-01]. Dostupné z WWW.: <<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-ychova/predskolni-deti/dopravni-ychova-pro-ms-interaktivne>>

přečtení knihy. Otázky z kvízu představují ověřování dosažených znalostí z jednotlivých kapitol a týkají se hlavně svislých dopravních značek.<sup>7</sup>

Pro děti předškolního a mladšího školního věku je možnost učit se a také si hrát s knihou *Pozor, červená*.<sup>8</sup> Další naučnou knihou je *Obrázkové čtení – Na ulici*.<sup>9</sup> Kniha *Andílek Kryštůfek aneb Důležitá pravidla, jak se vyhnout úrazům v silniční dopravě* je určena pro mladší děti i ty předškolní a ukazuje dětem příhody, které je mohou potkat při každodenních činnostech.<sup>10</sup>

### ***3.3 Děti účastníci silničního provozu jako chodci***

Prakticky každý zdravý člověk se někdy určitě pohyboval po pozemní komunikaci jako chodec, takže by měl znát pravidla pro bezpečný pohyb po silnici, aby neohrožoval nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Děti se učí už od malička správnému pohybu po pozemních komunikacích. Na základní škole začíná výuka zacházet hlouběji, protože děti jsou nástupem do školy bystřejší a pozornější. Dovedou již delší dobu věnovat pozornost jednomu tématu a poslouchat co se jim povídá. V této fázi je velmi důležité, aby informace byly pro děti zprostředkovány zajímavou a přitažlivou formou, aby tomuto tématu věnovali náležitou pozornost.

Ve 3. ročníku základní školy se vyučuje téma dopravní výchovy, které je označováno jako „Chodec“. V tomto učebním bloku se vyučuje pohyb chodců po chodníku, na silnici, správné přecházení vozovky po přechodu pro chodce i mimo něj. Dále jak být viděn ostatními účastníky silničního provozu, jak se pohybovat mezi zaparkovanými automobily, kde si hrát, jaká jsou bezpečná místa pro hru a která jsou naopak nebezpečná. Kde je hraní si zakázané, jak správně vystupovat z automobilu, jízda v automobilu na místech spolujezdců včetně používání autosedačky, jak se správně používají bezpečnostní pásy. V učebnici jsou také popsány zastávky, co dělat a nedělat, když děti čekají na autobus, tramvaj nebo metro, jak se chovat v blízkosti železničního

---

<sup>7</sup> STOLICHNÝ, P., *Pohádky o dopravních značkách*, 1. vydání, Nakladatelství Fortuna Libri v edici Fortuna Junior, 2011,

<sup>8</sup> PRIMUSOVÁ, H., *Pozor, červená*, 1. vydání, Nakladatelství Fortuna Libri spol. s r. o., 2015

<sup>9</sup> HOROVÁ, L., *Obrázkové čtení – Na ulici*. 1. vydání. Nakladatelství Grada Publishing, a. s., Praha 2011

<sup>10</sup> SPATHELF, B., *Andílek Kryštůfek aneb Důležitá pravidla, jak se vyhnout úrazům v silniční dopravě*. Vydavatelství Rank 2007

přejezdu a jak správně přecházet přes železniční přejezd. Vyučuje se zde i jak správně nastupovat a vystupovat z dopravního prostředku, jak se chovat při jízdě různými druhy dopravních prostředků. Jízda na bruslích a koloběžce. A také co znamená výraz „vozidlo s právem přednosti v jízdě“. Důležité je dětem vysvětlit, že takové vozidlo, které má přednost v jízdě, řídí řidič, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy. Také je třeba vysvětlit, jaká vozidla smějí užít výstražné světlo a z jakého důvodu ho užívají. Vozidla s právem přednosti v jízdě používá zejména integrovaný záchranný systém, což jsou policisté, hasiči, záchranná služba.

V učebnici chodec je uvedeno, „*Účastníkem provozu je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích, například:*

- *jde po chodníku nebo po vozovce,*
- *řídí motorové vozidlo: motocykl, osobní automobil, nákladní automobil, autobus apod.,*
- *řídí nemotorové vozidlo: jízdní kolo, povoz, tramvaj, trolejbus apod.,*
- *vede nebo žene zvířata anebo jede na zvířeti apod.,*
- *jede po chodníku nebo po vozovce na kolečkových bruslích, na lyžích, na koloběžce apod.,*
- *vede po chodníku nebo po vozovce jízdní kolo, psa, táhne sáně, táhne nebo tlačí vozík, kočárek apod.,*
- *jede ve vozidle jako spolujezdec nebo cestující.*

*Účastník provozu se musí řídit pravidly provozu na pozemních komunikacích. Jinak by byl na ulicích a silnicích velký zmatek. A nejenom to.*

*Každému by zde hrozilo velké nebezpečí.*

*Každý účastník provozu proto musí:*

- *vědět, kde a jak smí chodit nebo jezdit, kde se nesmí chodit a jezdit,*
- *znát dopravní značky, význam světelných signálů a pokyny policisty,*
- *být ukázněný, ohleduplný k ostatním, nepřekážet jim a neohrožovat je.“<sup>11</sup>*

Děti by po výuce měly znát:

- *základní dopravní značky (zákazové – zákaz vstupu chodců, výstražné – přechod pro chodce, světelné signály, příkazové – stezka pro chodce, stezka pro chodce*

---

<sup>11</sup> VOTRUBA, J., *Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy: I. Díl chodec*, 2. upravené vydání, Nakladatelství Fortuna, 2003, s. 7



a cyklisty dělená, stezka pro chodce a cyklisty společná, informační – přechod pro chodce, podchod nebo nadchod) a jejich význam,

- že se po chodníku chodí vpravo, pokud je to možné (§ 53 odst. 1, zákona o silničním provozu),
- jak se chovat jako chodec, pokud není chodník k dispozici, po které straně silnice v tomto případě chodci jdou (§ 53 odst. 3, zákona o silničním provozu),
- jak se chovat na chodníku, co se smí a nesmí (například, že chodník není vhodným místem na hraní),
- co je to stezka pro chodce a kdo vlastně může stezku užít, jaká tam platí pravidla, pokud je stezka společná s cyklisty, jak se pohybovat po této stezce (§ 53 odst. 5, zákona o silničním provozu),
- jak přejít u na křižovatky upravené světelnými signály (§ 54 odst. 1, zákona o silničním provozu),
- jak přejít přes křižovatku, kde signalizace není (§ 54 odst. 2, zákona o silničním provozu),
- že nesmí ohrožovat jiné účastníky provozu, že je důležité být k sobě ohleduplný a dodržovat pravidla silničního provozu,
- co znamená „vozidlo s právem přednosti v jízdě“ - § 41 odst. 4, zákona o silničním provozu
- jak se chovat v případě, že se stane svědkem nebo dokonce účastníkem dopravní nehody,
- co je to snížená viditelnost a jak se mají chovat chodci za snížené viditelnosti,

V učebnici, která se zabývá výukou dětí chodců, jsou navíc otázky a testy, takže každé dítě si může otestovat svoje znalosti pravidel silničního provozu. V závěru publikace jsou vyobrazeny dopravní značky, které by děti měly již sami spolehlivě poznávat a znát jejich význam. Zejména ty, které se týkají chodců, to je např. stezka pro chodce, zákaz vstupu chodců, přechod pro chodce, pozor přechod pro chodce, podchod nebo nadchod, pěší zóna.

Děti se jako chodci mohou snadno vystavit nebezpečí. Ráno spěchají na poslední chvíli do školy a špatně se rozhlédnou, odpoledne po škole zase spěchají ze školy a snadno mohou zavinit dopravní nehodu, mohou si hrát na chodníku a nedávají pozor na situaci kolem sebe. Nebo mohou přecházet přes pozemní komunikaci tam, kde to není dovoleno. Vzhledem k rostoucí hustotě provozu na pozemních komunikacích,

jsou jednou z nejohroženějších skupin právě děti. V poslední době nabývá na významu fenomén mobilních zařízení, zejména mobilních telefonů a tabletů, kdy při jejich používání a sledování ztrácejí, nejen děti, zcela přehled o tom, co se děje v jejich okolí.

*„Používej za snížené viditelnosti reflexní prvky. Budeš lépe viděn“.*<sup>12</sup> Od roku 2016 je pro chodce stanovena zákonná povinnost být označen reflexními prvky za snížené viditelnosti, při pohybu mimo souvisle osvětlené plochy, zejména mimo obec. Různé reflexní prvky se dají zakoupit např. na čerpacích stanicích, v různých obchodech, jsou rozdávány jako reklamní a propagační předměty. Reflexní vesty, které jsou také povinné pro všechny členy posádky motorových vozidel, jsou vyráběny v různých velikostech, včetně dětských. Tyto reflexní vesty lze úspěšně používat také při jízdě na kolečkových bruslích, jízdních kolech a velmi častou jsou využívány i motocyklisty. Z toho lze usuzovat, že vhodností jejího užívání, spočívající v jejich lepší viditelnosti, jsou si v dnešní době účastníci provozu na pozemních komunikacích již dobře vědomi.

Obecná zákonná povinnost účastníků provozu na pozemních komunikacích je uvedena v § 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále „**zákon o silničním provozu**“). Přímou chůzí a útvary chodců se zabývají ustanovení § 53 až 56 výše uvedeného zákona.

### ***3.4 Děti účastníci silničního provozu jako cyklisté***

Ve 4. ročníku základní školy se vyučuje téma dopravní výchovy, které je označováno jako „Cyklista.“ V tomto bloku se vyučuje pohyb cyklistů po pozemních komunikacích, děti se seznamují s tím, jaká je povinná výbava jízdního kola, jakou musí mít cyklista výbavu na kole za snížené viditelnosti. O jejich viditelnosti, coby účastníků silničního provozu za snížené viditelnosti se děti učí již ve třetím ročníku, ale i tak je důležité to dětem znovu připomenout. Jak a kde mají jezdit, správné znamení o změně směru jízdy.

Cyklista obecně má nevýhodu v tom, že běžně nemá na kole zpětná zrcátka, aby se do nich podíval a zkontroloval, zda může bezpečně odbočit, tudíž se vždy před

---

<sup>12</sup> RŮŽEK, M., *Dopravní značky pro malé děti*. 1. vydání. Vydavatelství Akcent, Třebíč 2016, s. 7

odbočením vlevo musí podívat za sebe, zda může změnit směr jízdy a potom teprve upaží a tím dává najevo svůj záměr o změně směru jízdy. Správné vyjíždění a zastavení, předjíždění a objíždění překážek v provozu na pozemních komunikacích. Také se učí jízdu křižovatkou, kdy tato činnost je pro děti nejen velmi náročná, ale i nebezpečná. Měly by se dozvědět, že vždy když si nevědí rady, je lepší sesednout z kola, a kolo raději převést přes nebezpečný nebo nepřehledný úsek jejich cesty.

Publikace zabývající se tímto blokem výuky dopravní výchovy je doplněna testy a úkoly, pomocí kterých si děti mohou ověřovat svoje znalosti.

Děti cyklisté by po výuce měly znát:

- jaká je povinná výbava jízdního kola (dvě na sobě nezávislé účinné brzdy, zadní odrazka červené barvy, přední odrazka bílé barvy odrazky oranžové barvy na obou stranách šlapátek, na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy. Povinnou výbavu kola nalezneme v ustanovení § 30, vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších změn a doplnění, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- povinnost nosit přilbu do 18 let, tak jak to stanovuje zákon (pokud jede na kole, musí ji mít nasazenou a řádně připevněnou na hlavě (§ 58 odst. 1, zákona o silničním provozu),
- jaká jsou pravidla pro správné vyjíždění (§ 23 odst. 1, zákona o silničním provozu), zastavení (§ 25 odst. 1 písm. a), zákona o silničním provozu), objíždění (§ 16, zákona o silničním provozu) a předjíždění (§ 17, zákona o silničním provozu),
- co musí udělat vždy při změně směru jízdy a jak dát znamení o změně směru jízdy (§ 30 odst. 1-5, zákona o silničním provozu),
- že děti mladší 10 let smí jet po silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jen pod dohledem osoby starší 15 let, to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně (§ 58 odst. 2, zákona o silničním provozu),
- znát základní dopravní značky,
- řešení křižovatek s dopravními značkami i bez nich,
- a především, pamatovat si, že vždy musí jet podle svých možností a zkušeností, aby stihly v případě potřeby včas zareagovat.

Obecná zákonná povinnost účastníků provozu na pozemních komunikacích je uvedena v § 4 zákona o silničním provozu. Přímo jízdou na jízdním kole se zabývají ustanovení § 57, 58 výše uvedeného zákona.

### ***3.5 Výuka na dětském dopravním hřišti***

Ministerstvo dopravy – BESIP usiluje o co možná největší zapojení škol a žáků 4. tříd do výuky dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích.

Ke zvyšování bezpečnosti dětí při silničním provozu bezpochyby patří i praktická část dopravní výchovy. Nespornou výhodou dopravního hřiště je, že je zde mnoho dopravních prvků, se kterými se děti následně setkají v silničním provozu. Najdeme zde dopravní situace odpovídající běžnému značení v silničním provozu, které představují jak dopravní značky, tak zde lze nalézt i světelnou křižovatku.

V Příbrami s BESIPem, městskou Policií a Policií ČR úzce spolupracuje Autoklub Příbram, jejímž předsedou je pan František Stoklasa. Dětské dopravní hřiště v Příbrami bylo oficiálně otevřeno dne 1. 6. 2004, na Mezinárodní den dětí. Při svém otevření mělo hřiště 7 dopravních značek a pět jízdních kol. Pan František Stoklasa převzal dětské dopravní hřiště dne 1. 5. 2004. V současnosti je na hřišti pro žáky při výuce k dispozici 30 jízdních kol, 60 dopravních značek, dále se zde nachází světelná křižovatka, děti si mohou vyzkoušet i jízdu přes železniční přejezd se signalizací bez závor. Probíhá zde dopolední výuka žáků 4. a 5. ročníků základních škol, při výuce mají žáci možnost získat průkaz cyklisty. Tato výuka je rozdělena na dvě části, teoretickou a praktickou. Teoretická část je opakováním a výukou pravidel provozu na pozemních komunikacích a praktická část představuje samostatnou jízdu na kole po dětském dopravním hřišti. V teoretické části žáci absolvují zkoušku pomocí zkušebních testů, které ověřují jejich znalosti získané teoretickou výukou. Po úspěšném absolvování testu přistupují žáci k praktické části výuky, tedy jízdě na kole v reálných dopravních situacích na dopravním hřišti. Ve zkušebním testu, který je tvořen souborem 20 otázek, jsou k úspěšnému absolvování povoleny 3 chyby, ale v řešení dopravních situací na křižovatkách je tolerována pouze jedna chyba. Tato výuka je umožněna nejen žákům příbramských škol, ale i školám z blízkého okolí.

Odpoledne je dětské dopravní hřiště otevřeno pro širokou veřejnost, hřiště navštěvují i děti z družin a také děti z mateřských škol. Děti si zde mohou zapůjčit jízdní kola, koloběžky, tříkolky a samozřejmě i přilbu, která je povinná pro cyklisty mladší 18 let. O prázdninách pořádá autoklub Příbram příměstské cyklokurzy.

Knih s názvem Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže, Metodická příručka pro školy a výchovná zařízení 1. a 2. cyklu, zpracovává podklady k usnadnění dopravní výchovy dětí a mládeže v rámci zájmové činnosti. Uvádí řadu dopravních her v místnosti i v terénu, testových soutěží, zkoušek postřehu a rychlosti reakce i různé závody pro děti ve věku 6-15 let. Náměty pro zájmovou činnost mládeže ve stáří 15-19 let jsou zaměřeny nejen na dokonalé zvládnutí pravidel silničního provozu, ale i na zdokonalení techniky jízdy, na údržbu a opravy vozidel.<sup>13</sup>

### ***3.6 Dopravní soutěž mladých cyklistů***

Dopravní soutěže mladých cyklistů vyhláší Ministerstvo dopravy – BESIP se spoluvyhlašovatelem, kterými jsou Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Policejní prezidium PČR a Český červený kříž.

*„Soutěž se vyhláší každoročně. Je určena především žákům základních škol a odpovídajících ročníků víceletých gymnázií, popř. dalších alternativních škol, tedy žákům 10 -15letým (v případě speciálních a praktických škol 16letým).“<sup>14</sup>*

Jsou určeny 2 kategorie, věkově rozděleny na 1. kategorii ve věku 10–12 let a 2. kategorii ve věku 13–15 let.

*„Cílem soutěže je:*

- podněcovat a zvyšovat zájem žáků o dopravní výchovu (a motorismus),*
- ověřovat znalosti žáků – cyklistů, jejich dovednosti v uplatňování pravidel provozu na pozemních komunikacích, v technice jízdy a první pomoci,*

---

<sup>13</sup> ŠRŮTKOVÁ, H. *Knih dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže, Metodická příručka pro školy a výchovná zařízení 1. a 2. cyklu*. 1. vydání. Praha SPN 1979. 220 s.

<sup>14</sup> Ministerstvo dopravy – BESIP, Nakladatelství Fortuna 2010, s. 4

- *prispívat ke zvýšení efektu výchovně – vzdělávací práce při dopravní výchově ve školách, ke správnému a bezpečnému chování žáků v provozu na pozemních komunikacích a ke snižování dopravní nehodovosti dětí.*“<sup>15</sup>

*„Soutěž má minimálně čtyři kola (základní, okresní, krajské a celostátní). V případě konkrétních potřeb organizace soutěže na daném teritoriu je možné zařadit „mezisoutěž“ – tzv. oblastní kolo, které je předkolem okresního kola. V základních kolech startují chlapci a děvčata v soutěži jednotlivců. Od okresního kola (popř. oblastního) kola prezentuje školu smíšené družstvo složené ze žáků a žákyň, kteří se v základním kole umístili nejlépe. V obou kategoriích se jedná o čtyřčlenné družstvo (2 chlapci a 2 dívky). V krajském kole reprezentuje okres družstvo, které se umístilo v okresním kole jako první. Do celostátního finále postupuje družstvo, které se umístilo na prvním místě v krajském kole.“*<sup>16</sup>

*„Soutěž sestává z povinných disciplín:*

- *pravidla provozu na pozemních komunikacích (test) – teoretická část (ve všech kolech soutěže),*
- *pravidla provozu na pozemních komunikacích (jízda po DDH) – praktická část (od okresního, popř. oblastního kola),*
- *jízda zručnosti (ve všech kolech soutěže),*
- *zásada poskytování první pomoci (od okresního, popř. oblastního kola),*
- *práce s mapou.*“<sup>17</sup>

Samotné soutěže jsou pořádány a organizovány na místní úrovni, kde je pořádají různé organizace, které úzce spolupracují s BESIPem a místními základními školami. Úspěšnou účastí dětí v regionálních kolech se mladí cyklisté mohou kvalifikovat až do celonárodní a posléze mezinárodní soutěže.

---

<sup>15</sup> Ministerstvo dopravy – BESIP, Nakladatelství Fortuna 2010, s. 4

<sup>16</sup> Ministerstvo dopravy – BESIP, Nakladatelství Fortuna, 2010, s. 4-5

<sup>17</sup> Ministerstvo dopravy – BESIP, Nakladatelství Fortuna 2010, s. 4

### 3.7 Cíl výuky dopravní výchovy

Primárním cílem výuky dopravní výchovy je naučit děti bezpečnému pohybu v silničním provozu a tím snížit počet dopravních nehod a jejich následků.

Standard základního vzdělávání, ze kterého vycházejí učební osnovy, stanovuje zařadit dopravní výchovu do jednotlivých učebních předmětů, např. prvouka, výchova ke zdraví, rodinná výchova, tělesná výchova, v různých ročnících tak, aby žáci zvládli základní pravidla pro chodce nejpozději do třetí třídy a od čtvrté třídy pak základní pravidla pro cyklisty.

*„Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020 je samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice.“<sup>18</sup>*

*„V roce 2020 by nemělo být usmrceno více než 37 cyklistů a těžce zraněno 280 cyklistů. Předpoklad pro rok 2015 počítal s tím, že nebude usmrceno více než 50 cyklistů a těžce zraněno 340 cyklistů.“<sup>19</sup>*

## 4 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU – BESIP

„V roce 1963 byla v souvislosti se zvýšeným počtem prodejů osobních automobilů soukromým osobám a následně narůstajícím počtem tragických následků dopravních nehod vytvořena „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu. 1. května 1967 pak i vznikl její výkonný orgán – označený zkratkou BESIP, bezpečnost silničního provozu.

V samých začátcích tohoto orgánu se vycházelo ze zkušeností švýcarských a rakouských. BESIP má jako svůj prioritní cíl snížit dopravní nehodovost a přirozenou

---

<sup>18</sup> Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategieke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>

<sup>19</sup> Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 16. 1. 2016 [cit. 2017-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/15-12-nbsp.pdf>>

cestou naučit děti i dospělé předcházet zraněním a kolizím na komunikacích. Z tohoto důvodu má Ministerstvo dopravy vypracované různé projekty, aktivity a soutěže.

Česká republika se skládá ze 14 krajů, tudíž je ustanoveno 14 krajských koordinátorů BESIP. Hlavním cílem koordinátora je seznamovat širokou veřejnost s problematikou silničního provozu. Krajsí koordinátoři rovněž zpracovávají ve spolupráci s Ministerstvem dopravy Národní strategii BESIP.

#### ***4.1 Národní strategie BESIP***

*„Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020 je samostatný dokument Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených osob v silničním provozu na úroveň průměru vyspělých evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.“<sup>20</sup>*

Snahou strategie je připojit další veřejné i soukromé subjekty do oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu a vytvářet pro tento účel vyhovující podmínky. Z prohlášení vlády České republiky ze dne 4. srpna 2010 vyplývá, že bude kladen důraz na bezpečnost provozu, informovanost, a především na výchovu dětí a mládeže. Jedním z dílčích cílů národní strategie je podpora cyklistické dopravy, družicové navigace a lepší informovanosti uživatelů dopravy. Na světové i národní úrovni bylo vyhlášeno, že toto desetiletí bude „Dekádou akcí pro vyšší bezpečnost silničního provozu“.

První Národní strategie bezpečnosti silničního provozu byla schválena v roce 2004. Byť se tento krok projevil jako správná cesta, došlo v roce 2007 k výraznému zhoršení statistických ukazatelů dopravní nehodovosti a jejích následků. V návaznosti na tento stav byla v roce 2010 schválena nová strategie BESIP s vytyčením cílů pro období let 2011–2020.

---

<sup>20</sup>Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit.2017-03-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>



Nová strategie 2011–2020 se opírá o poznatky a zkušenosti z evropských zemí, které dosáhly radikálního snížení dopravní nehodovosti.

*„Identifikace prioritních problémových oblastí pro období 2011-2020*

*Prioritní oblasti byly specifikovány na základě rozborů dosavadního vývoje nehodovosti v předchozí dekádě. Cílem je zaměřit pozornost na nejrizikovější skupiny účastníků silničního provozu 2004-2010, porovnání přímých a nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu s evropskými zeměmi a na základě očekávaných trendů a změn podmínek v dopravě byly identifikovány následující prioritní oblasti nové strategie:*

- *děti*
- *chodci*
- *cyklisté*
- *motocyklisté*
- *mladí a noví řidiči*
- *stárnoucí populace*
- *alkohol a jiné návykové látky při řízení*
- *nepřiměřená rychlost*
- *agresivní způsob jízdy*<sup>21</sup>

**Děti:** musíme brát v úvahu, že děti se stávají účastníky silničního provozu v poměrně útlém věku a jejich výchova výrazně ovlivňuje jejich chování v dospělosti. Proto je stěžejní vychovávat děti k zodpovědnosti, ohleduplnosti a respektu k dopravním předpisům, aby nebyly rizikem sami sobě, ale i ostatním účastníkům silničního provozu. Zde je důležité uvést, že nestačí děti správně proškolovat z dopravních předpisů a chování co by účastníků silničního provozu, ale být dětem zároveň dobrým vzorem.

**Chodci:** jsou chápáni jako jeden z nejrizikovějších faktorů na silnicích. „*Novela zákona o provozu na pozemních komunikacích, zavádí od 20. 2. 2016 v paragrafu 53, odst. 9 novou povinnost pro chodce pohybující se „mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením“, „mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích“.*<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup>Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>>

<sup>22</sup>Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/chodec>>

**Cyklisté:** počet osob pohybujících se na jízdním kole dle mého mínění výrazně roste, neboť cyklistika je v současné době poměrně módní záležitostí. Z tohoto důvodu jsou budovány stezky pro cyklisty, dále jízdní pruhy ve městech, které jsou vyhrazeny cyklistům. Cyklisté však musí dodržovat pravidla, která jim stanovuje zákon. Cyklista mladší 18 let musí vždy za jízdy použít ochranu přilbu schváleného typu a jízdní kolo každého cyklisty, účastníka provozu na pozemních komunikacích, musí mít povinnou výbavu, která sestává z přední odrazky bílé barvy, zadní odrazky červené barvy, oranžových odrazek v paprscích kol, oranžových odrazek na obou stranách pedálů a dvou na sobě nezávislých brzd.

**Motocyklisté:** jsou další velice rizikovou skupinou, která je v případě dopravní nehody ohrožena závažnými zraněními, mnohdy končící těžkými zraněními nebo dokonce smrtí řidiče. Motocyklisté si často neuvědomují svou rychlost a tím se stávají nebezpečnou a nekontrolovatelnou střelou.

**Mladí začínající řidiči:** jsou po motocyklistech další rizikovou skupinou. Mnohokrát se stane, že mladý řidič přecení své zkušenosti, síly a schopnosti svého vozidla, které se během okamžiku stává neovladatelným. Je poměrně běžné, že mladý řidič má potřebu předvést se před kamarády, a to zejména svižnější agresivní jízdou. Takto vyburcovaný řidič se stává skutečně velmi nebezpečným účastníkem silničního provozu. V evropském prostoru existuje několik modelů omezujících a zpřísnujících opatření zaměřených právě na začínající mladé řidiče, které mají omezit riziko jejich nebezpečného chování. I v České republice je uvažováno o zavedení některých z nich do stávající legislativy.

**Stárnoucí populace:** stále více seniorů potřebuje ke svému pohybu automobil ať už je to z důvodu zrušení mnoha autobusových spojení hlavně mezi vesnicí a městem, nebo k jejich dopravě do zaměstnání. Mnoho seniorů je stále ještě pracujících. Osoba starší 65 let však nemá takové reflexy jako mladý člověk, ale to nemůže být argumentem ke zbavení všech seniorů k oprávnění k řízení motorových vozidel. Stačí pouze a jenom ohleduplnost mezi jednotlivými účastníky provozu na pozemních komunikacích a objektivní lékařský dohled nad způsobilostí řidičů seniorů. Seniori řidiči motorových vozidel mají zákonnou povinnost podrobit se lékařské prohlídce a mít u sebe při řízení motorového vozidla doklad potvrzující jejich zdravotní způsobilost. Tato povinnost nastává dosažením věku 65 let, následná lékařská prohlídka je povinná v 68 letech a poté každé dva roky.

**Ovlivnění alkoholem a jinými návykovými látkami:** tento problém se stává čím dál více palčivějším, ne málo řidičů použije svůj dopravní prostředek pod vlivem ať už alkoholických nápojů nebo jiných omamných a psychotropních látek. V současné době se objevuje trend zvyšujícího se počtu řidičů pod vlivem omamných a psychotropních látek, kdy tento počet již převyšuje počet řidičů pod vlivem alkoholu.

**Nepřiměřená rychlost jízdy:** je jedním z mnoha faktorů dopravních rizik. Je zjevné, že nemalé procento řidičů vůbec nezná nebo si spíše nepřipouští fyzikální zákony. V mnoha severních zemích snížili rychlost v některých částech města z 50 km/hod. na 30 km/hod. Je otázkou zejména odborné diskuze, zda by takové snížení obecné hranice v obci přineslo odpovídající efekt v počtu dopravních nehod a jejich následků.

**Agresivní způsob jízdy:** představuje takový způsob jízdy, kdy řidiči ať už motorových nebo nemotorových vozidel nerespektují pravidla silničního provozu a neberou ohled na ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Jako agresivní způsob jízdy lze chápat například překročení povolené rychlosti, nedání přednosti v jízdě, předjíždění na místech, kde je předjíždění zakázané, neohleduplná jízda, nedání přednosti chodcům na přechodech pro chodce. V současné době lze jako určitý druh obrany proti agresivním účastníkům silničního provozu použít záznamové kamery umístěné zpravidla uvnitř vozidla, jejichž záznam může být použit při řešení sporných událostí, zejména dopravních nehod.

## ***4.2 Regiony BESIP***

- 14 krajských koordinátorů ve 14 krajích ČR
- kraje – Praha, Středočeský, Jihočeský, Plzeňský, Karlovarský, Ústecký, Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Jihomoravský, Zlínský, Vysočina, Moravskoslezský, Olomoucký,
- koordinátor pro Středočeský kraj je pan Ing. Miroslav Polách, do jeho působnosti patří okresy Praha – západ, Praha – východ, Beroun, Kladno, Příbram, Nymburk, Mělník, Kolín, Rakovník, Kutná Hora, Mladá Boleslav, Benešov

- Krajští koordinátoři:
- „Zastupují zájmy samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy v jednotlivých regionech (1-2 kraje).
- Hlavní náplní práce těchto pracovníků je vytváření podmínek pro práci krajských iniciativ a iniciativ obecních úřadů obcí s rozšířenou působností.
- Spolupracují s krajskými úřady, obecními úřady, Policií ČR, městskou policií a ostatními subjekty, které mohou bezpečnost silničního provozu daného regionu ovlivnit.
- Organizují celostátně vyhlášené akce a programy a koordinují další aktivity podle místních podmínek jednotlivých regionů.
- Zabezpečují ve spolupráci s jednotlivými dětskými dopravními hřišti (DDH) a se základními školami provádění dopravní výchovy dle metodiky Ministerstva dopravy, dohlíží na zpracování harmonogramů a garantují plnění harmonogramů výuky dětských dopravních hřišť a provádí kontroly dětských dopravních hřišť.
- Spolupracují na mediálních kampaních a spolupracují s regionálními médii.<sup>23</sup>

### 4.3 Kampaně BESIP

Archiv kampaní:

- **Je to na tobě:** koncerty skupiny Chinaski byly ve znamení prevence proti používání alkoholu a návykových látek za volantem. Každý účastník jejich koncertu mohl dostat u stánku BESIP alkohol tester a reflexní pásek, dále si účastníci mohli vyzkoušet u tohoto stánku speciální brýle, kdy si formou hry vyzkoušeli řízení pod vlivem alkoholu s 1,5 promile alkoholu v krvi. Skupina Chinaski navazovala po skončení koncertů na tuto kampaň i v klubech a apelovala na účastníky, aby po skončení koncertu nebo zábavy nesedali za volant pod vlivem drog nebo alkoholu.
- **Máme zelenou:** tato internetová stránka je zaměřena především na malé děti, a to předškolního a mladšího školního věku. Interaktivní formy výuky seznamuje děti s chováním na chodníku, jak být správně viděn, jak se chovat jako malý cyklista,

<sup>23</sup>Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-114]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/besip-v-krajich/krajsti-koordinatori-besip>>

správné přecházení silnice, jaká jsou pravidla chůze po silnici, jaké známe dopravní prostředky, jízda automobilem ...

Na daná témata jsou přidány různé hry jako pexesa, puzzle a omalovánky.

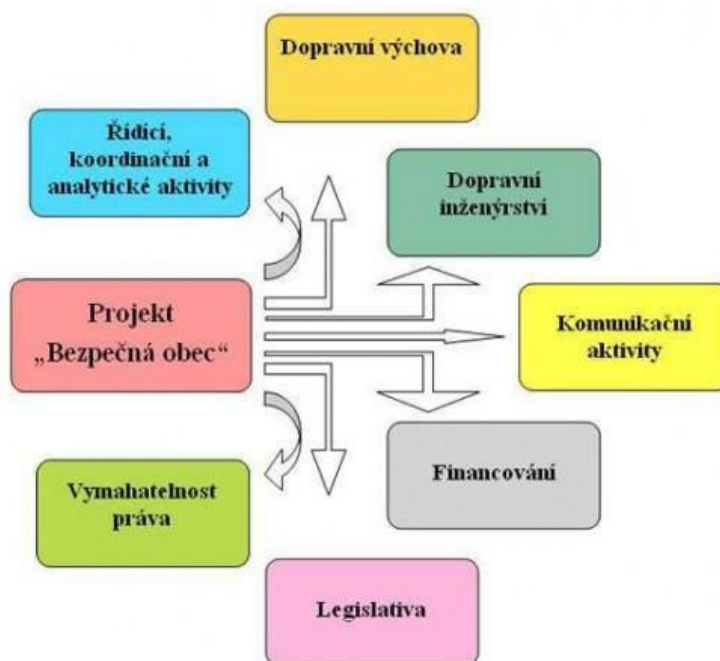
- **Nemyslíš, zaplatíš!** - největší celostátní kampaň Ministerstva dopravy zaměřená na věkovou skupinu řidičů do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. *„Kampaň využívá metodu, při které se snaží ovlivňovat chování negativním působením, respektive vyvoláváním negativních emocí.“<sup>24</sup>* Jednalo se o sérii krátkých televizních spotů, které velmi sugestivním způsobem ukazovaly, jak mohou běžné situace, zejména chvilkové nesoustředěnosti vést k vážným dopravním nehodám s vážnými až tragickými následky.
  
- **Domluvme se!** – *„kampaň zaměřená na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu. Koncept kampaně vychází z obdobných kampaní v zahraničí (Designated Driver, EUROBOB, Capitaine de Soirée). Projekt DOMLUVME SE! společně každoročně organizují již od roku 2006 oddělení BESIP Ministerstva dopravy, Iniciativa zodpovědných pivovarů Českého svazu pivovarů a sladoven a FÓRUM PSR. Základním sloganem propagovaným i frontmany skupin Divokej Bill, Tři sestry, Chinaski a Wanastowi Vjescy je „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se, kdo bude řídit a nebude pít alkohol“<sup>25</sup>*
  
- **Bezpečná obec** – hlavním cílem tohoto projektu je řešení bezpečnosti silničního provozu přímo na úrovni měst a obcí pomocí informací osobám a institucím zabývajícím se touto problematikou.  
Cíle projektu „Bezpečná obec“:
  - zvýšení bezpečnosti silničního provozu v obcích, snížení počtu mrtvých a zraněných,
  - informovat odpovědné osoby v obcích o stavu bezpečnosti silničního provozu v obcích a možnostech jejího zvýšení,
  - zpřístupnit obcím informace o možných řešeních v oblasti BESIP,
  - vzbudit zájem obcí o problematiku bezpečnosti silničního provozu,

---

<sup>24</sup>Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/nemyslis-zaplatis>>

<sup>25</sup>Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/domluvme-se>>

- podpořit a pomoci při koordinaci spolupráce obcí v oblasti BESIP.



obr. 3 Schéma členění problematiky dopravní výchova<sup>26</sup>

#### 4.4 Tematický plán dopravní výchovy BESIP

Tematický plán vytvořený BESIPem je zpracován na minimální rozsah požadovaných znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích k získání „Průkazu cyklisty“ pro žáky 4. a 5. tříd základních škol. K výuce je užito patnácti obrazů BESIPu „Neboj se silnice“. Součástí výuky je také závěrečné přezkoušení ze znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích pomocí testů, jejichž obsah je součástí uvedeného plánu. Výuka ve škole probíhá podle tematického plánu, který vydalo Ministerstvo dopravy.

*„V úvodu výuky je vhodné zopakovat některá ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích vztahující se k chodcům (výuka ve 3. třídě) jako např.:*

- § 2 – účastník provozu na pozemních komunikacích, chodec, přechod pro chodce
- § 53 – užívání chodníku, chůze po levé krajnici nebo levém okraji vozovky, chodci vedle sebe, za sebou, jízda na kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním

<sup>26</sup>Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/bezpecna-obec/zakladni-informace-o-projektu>>

*vybavení na chodníku, stezka pro chodce, chodec na společné stezce pro chodce a cyklisty*

- *§ 54 – přechod pro chodce, podchod, nadchod, řízená křižovatka, přecházení vozovky mimo přechod. Vztah mezi chodcem hodlajícím přecházet po přechodu a jeho povinnostmi a povinnostmi řidiče vozidla vůči tomuto chodci*
- *§ 39 – provoz v obytné a pěší zóně – označení, používání pozemní komunikace, vjezd vozidlům a jejich rychlost“<sup>27</sup>*

V tematickém plánu se vyučuje pomocí 15 obrazů, které se dětem promítají buď na interaktivní tabuli, pokud je ve škole k dispozici, nebo vyučující vozí s sebou do škol plakáty s obrázky a podle nich seděti seznamují s pravidly silničního provozu.

15 obrazů pro výuku obsahuje:

1. Víš, co bys měl mít?
2. Kde nesmíš jezdit
3. Vjíždění na silnici
4. Jízda na kole
5. Zastavuj opatrně
6. Objíždění překážky
7. Řazení před křižovatkou
8. Odbočování
9. Křižovatky hlavní a vedlejší pozemní komunikace
10. Křižovatky nerozlišených pozemních komunikací
11. Kruhový objezd
12. Otáčení
13. Světelné signály
14. Vodorovné dopravní značky
15. Pokyny policisty

ad. 1 Víš, co bys měl mít? – tento obrazec seznamuje žáky s výbavou jízdního kola. Obrazec obsahuje povinnou výbavu kola, výbavu pro jízdu za snížené viditelnosti a doporučené vybavení,

---

<sup>27</sup> VEGRICHT, Václav, Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol, druhé upravené vydání, Praha 2006, s. 3

ad. 2 Kde nesmíš jezdit – žáci se seznamují se svislými dopravními značkami, jsou to hlavně zákazové značky – zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech, zákaz vjezdu všech vozidel, zákaz vjezdu vyznačených vozidel, zákaz vjezdu jízdních kol a informační – stezka pro chodce, dálnice, silnice pro motorová vozidla,

ad. 3 Vjíždění na silnici – na tomto obrazci jsou znázorněna různá místa, kde se dá vjet na silnici. Poukazuje na to, co nesmí řidič opomenout, když vjíždí na silnici, kde jsou jiní účastníci silničního provozu a při vyjíždění od okraje vozovky,

ad. 4 Jízda na kole – zobrazeno je zde, po které straně cyklisté jezdí, po které straně vedou kolo, kolik smí jet cyklistů vedle sebe a že mohou vést své jízdní kolo po pravém okraji chodníku. Jsou zde vyobrazeny svislé dopravní značky – stezka pro cyklisty, společná stezka pro chodce a cyklisty,

ad. 5 Zastavuj opatrně – jaká jsou pravidla pro správné zastavení, ukazuje obrazec číslo 5. Je zde i obrázek co musí řidič udělat při opuštění svého jízdního kola – důležité je kolo zajistit, aby nevadilo v silničním provozu a také aby nebylo odcizeno. Jsou zde i svislé dopravní značky zákazové – zákaz zastavení a zákaz stání a informační – jednosměrný provoz,

ad. 6 Objíždění překážky – jaká jsou pravidla pro bezpečné objíždění, ukazuje žákům následující obraz. Jsou zde i svislé dopravní značky upravující přednost – přednost protijedoucích vozidel, přednost před protijedoucími vozidly, výstražná značka – zúžená vozovka z jedné strany nebo zúžená vozovka z obou stran a příkazové značky - přikázaný směr objíždění vlevo a vpravo, přikázaný směr objíždění vlevo, přikázaný směr objíždění vpravo,

ad. 7 Řazení před křižovatkou – žáci se seznamují se správnými pravidly, jak se řadit před křižovatkou. No obrazci číslo 7 najdeme i dvě dopravní značky svislou dopravní značku informační – řadící pruhy a vodorovnou dopravní značku – směrové šipky,

ad. 8 Odbočování – na tomto obrazci se žáci teoreticky seznamují se správnými pravidly při odbočování. Na obrazci je znázorněn správný postup při odbočování vlevo, dále se zde nacházejí obrázky se svislými dopravními značkami příkazovými – přikázané směry jízdy a zákazovými – zákazy odbočení vlevo a vpravo,



ad. 9 Křižovatky hlavní a vedlejší pozemní komunikace – tady se žáci seznamují se značkami upravujícími přednost – hlavní pozemní komunikace, konec hlavní pozemní komunikace, křižovatka s vedlejší pozemní komunikací, dej přednost v jízdě a stůj, dej přednost v jízdě,

ad. 10 Křižovatky nerozlišených pozemních komunikací – na tomto obrazci jsou znázorněny tři křižovatky, které nejsou označeny svislými dopravními značkami upravující přednost, žáci se učí, jak se mají na těchto křižovatkách chovat a jak řešit správný a bezchybný průjezd takovými křižovatkami. Jsou zde i dva obrázky značek, a to výstražná značka pozor křižovatka a dále dodatková značka ukazující tvar křižovatky,

ad. 11 Kruhový objezd – zde jsou dva obrázky s kruhovými objezdy. Na jednom je před vjezdem na objezd svislá dopravní značka stůj, dej přednost v jízdě a na druhém je, také svislá dopravní značka dej přednost v jízdě. Dále obrázek ukazuje další svislou dopravní značku a to příkazovou, která příkazuje směr jízdy po kruhovém objezdu,

ad. 12 Otáčení – zde se žáci učí, jak a kde se správně otáčet, na obrazci je také zobrazena zákazová značka „zákaz otáčení“,

ad. 13 Světelné signály – na tomto obrazci jsou vyobrazeny světelné, doprovodné a akustické signály a výstražná světla,

ad. 14 Vodorovné dopravní značky – žáci se seznamují s pojmem vodorovná dopravní značka. Učí se nadřazenost dopravních značek,

ad. 15 Pokyny policisty – na tomto posledním výukovém obrazci, jsou čtyři obrázky s policistou, kdy policista pomocí rukou ukazuje různé pokyny. Žáci se seznamují s pokyny stůj, pozor, volno. Tyto pokyny jsou pro provoz také velmi důležité, protože jsou nadřazené jak vodorovným, tak i svislým dopravním značkám.

## 4.5 Výchovné aktivity Ministerstva dopravy

BESIP v minulých letech provedl několik kampaní, za účelem zlepšení bezpečnosti silničního provozu a zvýšení povědomí o chování nejen mladých cyklistů na silnici nebo v silničním provozu. Mezi ty nejznámější patří:

- Světový týden bezpečnosti na silnicích:
- Světová kampaň OSN s názvem „Save Kids Lives“

Světové kampaně jsou pořádány z důvodů zvyšování bezpečnosti v silničním provozu a ke snižování dopravních nehod. Celosvětově je nejčastější příčinou úmrtí dětí ve věku 5–14 let právě zranění způsobené dopravní nehodou. V roce 2015 byl světový týden bezpečnosti na silnicích, který se konal v termínu 4. až 10. května věnovaný právě nejmenším účastníkům silničního provozu.

*„Kampaň Save Kids Lives vyhlásilo OSN v rámci Globálního týdne bezpečnosti silničního provozu OSN (Global Road Safety Week). BESIP se k ní připojil sérií celkem devíti představení, s nimiž postupně zamíří do mateřských škol v Praze a Středočeském kraji. S kampaní Myšák Bertík a pan B (pan Bezpečný) chce podpořit bezpečné chování těchto nejohroženějších účastníků silničního provozu, a to posílením správných návyků a chování. Představení děti hravou formou seznamuje s nebezpečnými situacemi v silničním provozu, a to zejména z pohledu dětí jako chodců nebo cyklistů.“<sup>28</sup>*

## 5 Dotazníkové šetření

Dotazníkové šetření se zabývá názory a znalostmi respondentů v oblasti dopravní výchovy na základních školách, jeho vedlejším cílem je hledání způsobu ke zlepšení výuky dopravní výchovy dětí. Sběr dat byl uskutečněn pomocí dotazníku, který byl anonymní. Respondenti byli jak dospělé osoby, tak i děti školou povinné. Dotazníky byly distribuovány respondentům do vlastních rukou. Rozdáno bylo celkem 60 dotazníků a návratnost činila 100 %. Získaná data z šetření byla následně zpracována, vyhodnocena a zobrazena pomocí grafů. V letech 2013 a 2016 bylo provedeno totožné výzkumné

---

<sup>28</sup> Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-20]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/aktuality/182-besip-se-prijomil-ke-kampani-na-podporu-bezpecnosti-deti-a-vyrazil-do-materskych-skolek>

šetření, které mělo za cíl zjistit, zda v chápání a znalostech dopravní výchovy došlo k žádoucím změnám.

### **5.1 Obsah dotazníku**

#### **DOTAZNÍK**

Dobrý den,  
chtěla bych Vás požádat o spolupráci při tvorbě mé bakalářské práce. Jsem studentkou Vysoké školy evropských a regionálních studií v Příbrami a ve své bakalářské práci se zabývám významem dopravní výchovy na Základních školách. Součástí práce je i tento dotazník, který bude zpracován anonymně.

Děkuji Veronika Stoklasová

- 1) Měl (a) jste v rámci vzdělávání někdy ve škole dopravní výchovu?
  - a) ano
  - b) ne
  - c) nevím
  
- 2) Získal (a) jste na základní škole průkaz cyklisty?
  - a) ano
  - b) ne
  - c) nevzpomínám si
  
- 3) Myslíte si, že je výuka dopravní výchovy na Základní škole důležitá?
  - a) ano
  - b) spíše ano
  - c) spíše ne
  - d) ne
  
- 4) Přidal (a) byste více vyučovacích hodin dopravní výchovy na Základních školách?
  - a) ano
  - b) spíše ano
  - c) spíše ne
  - d) ne
  
- 5) Domníváte se, že by měla být rozšířena dopravní výuka ve škole?
  - a) ano
  - b) spíše ano
  - c) spíše ne
  - d) ne

- 6) V případě, že souhlasíte, měla by být rozšířena o:
- teorii = teoretická část ve škole
  - praxi = praktická část na dopravním hřišti
- 7) Myslíte si, že by se měli zvýšit finanční prostředky pro materiální vybavenost pro výuku na didaktické pomůcky (př.: dopravní značky, interaktivní tabule).
- ano
  - spíše ano
  - spíše ne
  - ne
- 8) Víte, od kolika let mohou cyklisté jezdit bez dozoru osoby starší 15 let?
- od 8 let
  - od 10 let
  - od 12 let
- 9) Používáte jízdní kolo jako dopravní prostředek?
- ano
  - spíše ano
  - spíše ne
  - ne
- 10) Pokud používáte jízdní kolo, nosíte při jízdě přilbu?
- vždy
  - často
  - občas
  - nepoužívám
- 11) Používáte ještě při jízdě na kole nějaké jiné ochranné pomůcky?
- ano
  - ne
  - jiné ....
- 12) Kde žijete?
- na vesnici
  - ve městě
  - v okresním městě
- 13) Jste?
- muž
  - žena
- 14) Jaký je Váš věk?
- 10 – 18
  - 19 – 30
  - 31 – 40
  - 41 – 50
  - 51 a více
- 15) Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?
- základní
  - střední odborné

- c) úplné střední s maturitou
- d) vyšší odborné
- e) vysokoškolské

Děkuji Vám za Váš čas, který jste věnovali vyplnění dotazníku.

## **5.2 Vyhodnocení hypotéz**

S využitím výše popsaného dotazníkového šetření jsou potvrzovány nebo vyvraceny hypotézy, které byly vyřčeny v úvodu této práce a vycházely z osobní zkušenosti a ze znalosti dopravní výchovy na základních školách, kdy jsem působila jako lektorka dopravní výchovy.

### **5.2.1 Hypotéza č. 1**

První hypotéza je ověřována v otázce č. 3 dotazníku a spočívá v předpokladu, že více než polovina respondentů na otázku, zda je výuka dopravní výchovy na základní škole důležitá, odpoví kladně. Hypotéza byla zcela potvrzena, protože více než 90 % respondentů potvrdila svoje vnímání důležitosti dopravní výchovy dětí. Konkrétně v roce 2013 to bylo 92 % dotázaných a v roce 2016 ještě o jedno procento více. Graficky zobrazeno v grafu č. 3.

### **5.2.2 Hypotéza č. 2**

Druhá hypotéza je ověřována pomocí otázky č. 7 přepokládá, že většina respondentů odpoví rovněž kladně na dotaz týkající se navýšení objemu finančních prostředků na dopravní výchovu. Vyřčená hypotéza byla absolutně potvrzena v obou letech. V prvním roce výzkumu na položenou otázku odpovědělo kladně, tedy buď ano nebo spíše ano celkem 93 % dotázaných, v následném šetření dokonce 100 % z oslovených respondentů. Graficky zobrazeno v grafu č. 7.

### **5.2.3 Hypotéza č. 3**

Třetí hypotéza je vyhodnocena za pomoci otázky č. 8 a předjímá že drtivá většina respondentů po absolvování dopravní výchovy odpoví správně na otázku věkové hranice stanovené pro samostatnou jízdu na jízdním kole. V roce 2013 odpovědělo správně na položenou otázku 87 % dotázaných, o tři roky později 77 % těchto osob, byť jde o desetiprocentní pokles, stále se jedná o valnou většinu správných odpovědí. Z odpovědí

respondentů lze možná spíše usuzovat na zvýšený pocit ohrožení dětí jako účastníků silničního provozu, neboť celých 20 % dotazovaných odpověděla, že věková hranice pro samostatnou jízdu na jízdním kole je 12 let věku dítěte. Ze zvyšující se hustoty provozu na pozemních komunikacích a dalších rizik, která nemusí přímo souviset jen s dopravou, je tento vývoj odpovědí pochopitelný. Graficky zobrazeno v grafu č. 8.

#### **5.2.4 Hypotéza č. 4**

Čtvrtá hypotéza ověřovaná otázkou č. 9 vychází z předpokladu, že většina respondentů nebude užívat jízdního kola jako hlavní dopravní prostředek. Hypotéza byla naprosto potvrzena. Zde si dovoluji vyslovit domněnku, že počet uživatelů jízdních kol jako hlavního dopravního prostředku je určován zejména geografickým profilem území, na kterém cyklisté žijí. Příbram a okolí je kopcovitá krajina, kde překonat i poměrně krátkou vzdálenost na jízdním kole může být poměrně fyzicky náročné. Proto v takto členitých územích zřejmě nebude ani v blízké budoucnosti procento lidí využívajících jízdní kolo jako hlavní dopravní prostředek nijak strmě růst. I tak v roce 2016 odpovědělo na tuto otázku kladně 9 % respondentů, což je o 4 % více než o tři roky dříve. Potenciál k rozvoji cyklistiky mají zejména rovinná území, ve Středočeském kraji např. Nymbursko a Kolínsko, kde je využívání jízdního kola jako hlavního dopravního prostředku velmi rozšířené. Graficky zobrazeno v grafu č. 9.

#### **5.2.5 Hypotéza č. 5**

Poslední pátá hypotéza je ověřována pomocí otázky č. 10 a předpokládá, že většina dotazovaných respondentů (cyklistů) použije při jízdě ochrannou přilbu. V roce 2013 odpovědělo, že tak činí vždy, 80 % dotazovaných, ovšem o tři roky později pouze 61 %. Což je po třech letech nežádoucí pokles o celých 20 %. V další výuce by bylo zřejmě velmi žádoucí na téma nutnosti používání ochranné přilby přidat důraz a apel, neboť její používání, resp. nepoužívání přímo ovlivňuje závažnost zranění utrpěných v důsledku dopravních nehod nebo havárií cyklistů.

### ***5.3 Shrnutí ověřování hypotéz v roce 2013***

- Hypotéza č. 1 se potvrdila, více než polovina respondentů odpoví ano, dopravní výchova je na základní škole důležitá, 92 % respondentů se vyslovila kladně, odpověděli ano nebo spíše ano.
- Hypotéza č. 2 se potvrdila, většina respondentů odpoví kladně na dotaz týkající se přidání finančních prostředků na výuku, 93 % respondentů se vyslovila kladně, odpověděli ano nebo spíše ano.
- Hypotéza č. 3 se potvrdila, většina respondentů odpoví správně na dotaz od kolika let mohou děti jezdit na kole bez dozoru osoby starší 15 let, 87 % respondentů odpovědělo správně.
- Hypotéza č. 4 se potvrdila, kolo jako dopravní prostředek v dnešní době moc respondentů neužívá, pouze 5 % respondentů označila jízdní kolo jako svůj hlavní dopravní prostředek.
- Hypotéza č. 5 se potvrdila, většina respondentů odpoví, že při jízdě používá ochrannou přilbu, 80 % respondentů odpověděla, že vždy používá ochrannou přilbu při jízdě na kole.

### ***5.4 Shrnutí ověřování hypotéz v roce 2016***

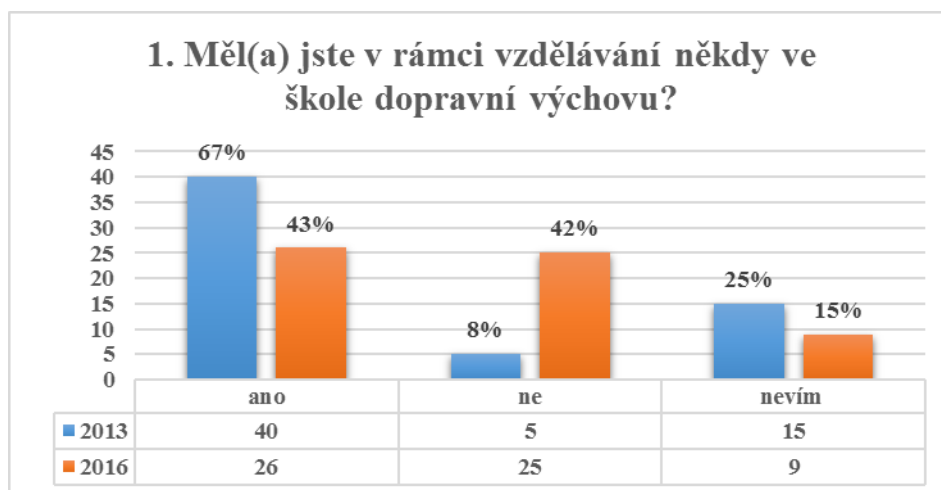
- Hypotéza č. 1 se potvrdila více než polovina respondentů odpoví kladně, respondenti si myslí, že je dopravní výchova na základní škole důležitá, 93 % respondentů se vyslovila kladně, odpověděli ano nebo spíše ano.
- Hypotéza č. 2 se potvrdila, většina respondentů odpoví kladně na dotaz týkající se přidání finančních prostředků na výuku, 100 % respondentů se vyslovila kladně, odpověděli ano nebo spíše ano.

- Hypotéza č. 3 se potvrdila, většina respondentů odpověděla správně na dotaz od kolika let mohou děti jezdit na kole bez dozoru osoby starší 15 let, 77 % respondentů odpovědělo správně. Pokles o 10 % oproti roku 2013.
- Hypotéza č. 4 se potvrdila, kolo jako dopravní prostředek v dnešní době moc respondentů nežívá, 9 % respondentů označila jízdní kolo jako svůj hlavní dopravní prostředek.
- Hypotéza č. 5 se potvrdila, většina respondentů používá při jízdě ochrannou přilbu, 61 % respondentů odpověděla, že vždy používá ochrannou přilbu při jízdě na kole. Nepředpokládaný a nežádoucí pokles o 19 % oproti minulému šetření v roce 2013.

### 5.5 Porovnání grafů z let 2013 a 2016

#### Otázka č. 1

Graf č. 1<sup>29</sup>



Z grafu číslo 1 je patrné, že v roce 2013 mělo o 14 respondentů, tj. o 24 % dotazovaných více, výuku dopravní výchovy na základní škole, oproti respondentům z roku 2016

<sup>29</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016



## Otázka č. 2

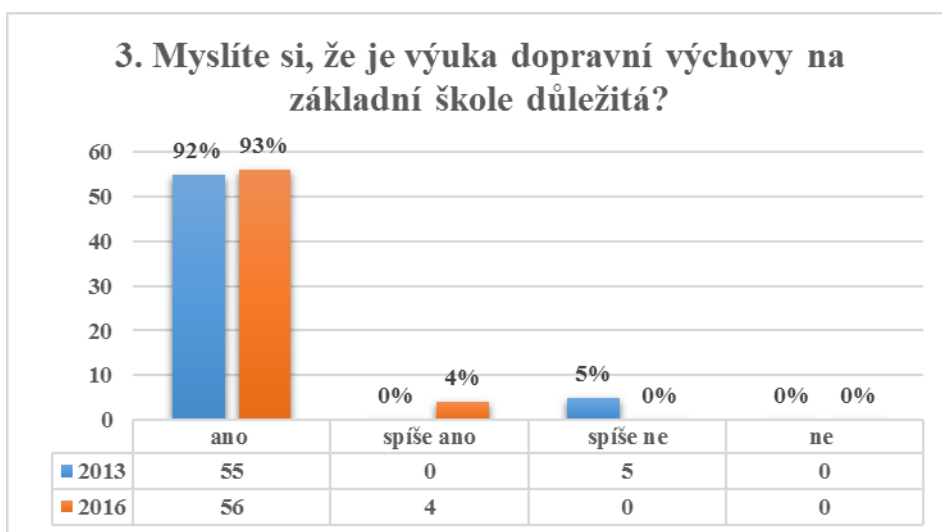
Graf č. 2<sup>30</sup>



U otázky č. 2 je v grafu, vidět že v roce 2013 získalo 33 respondentů na základní škole průkaz cyklisty oproti roku 2016 to bylo pouze 19 respondentů, zde činí rozdíl 23 %.

## Otázka č. 3

Graf č. 3<sup>31</sup>



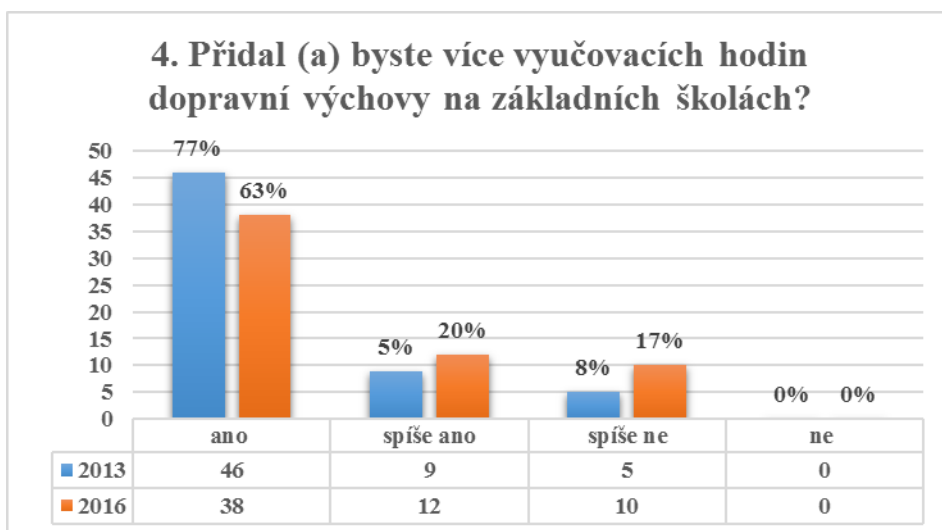
Na otázku, zda si respondenti myslí, že je výuka dopravní výchovy ve škole důležitá, se respondenti téměř shodli. V roce 2013 odpovědělo 55 respondentů ano 92 % a v roce 2016 odpovědělo ano 56 respondentů 93 %. Rozdíl je pouhé 1 %.

<sup>30</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

<sup>31</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

#### Otázka č. 4

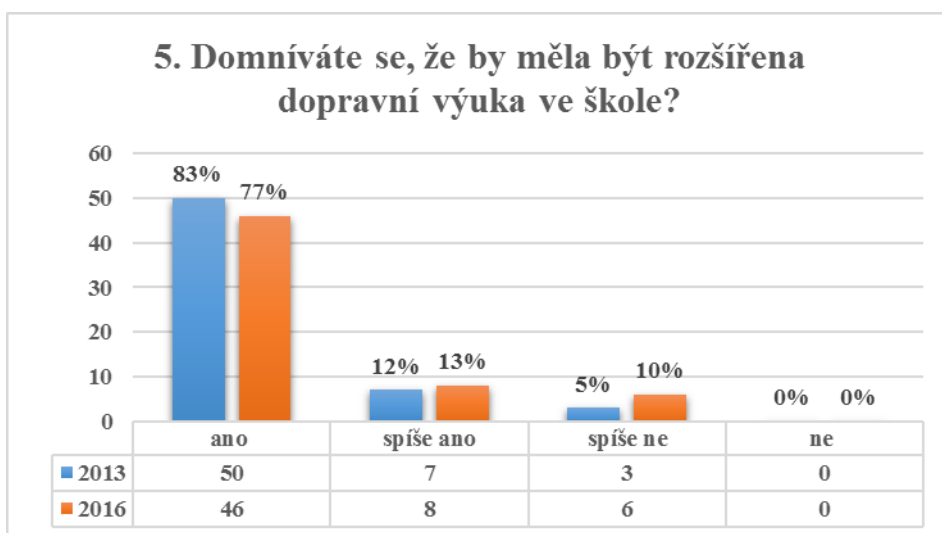
Graf č. 4<sup>32</sup>



V roce 2013 by přidal více vyučovacích hodin dopravní výchovy o 8 z dotazovaných respondentů, tj. o 14 % více než v roce 2016.

#### Otázka č. 5

Graf č. 5<sup>33</sup>



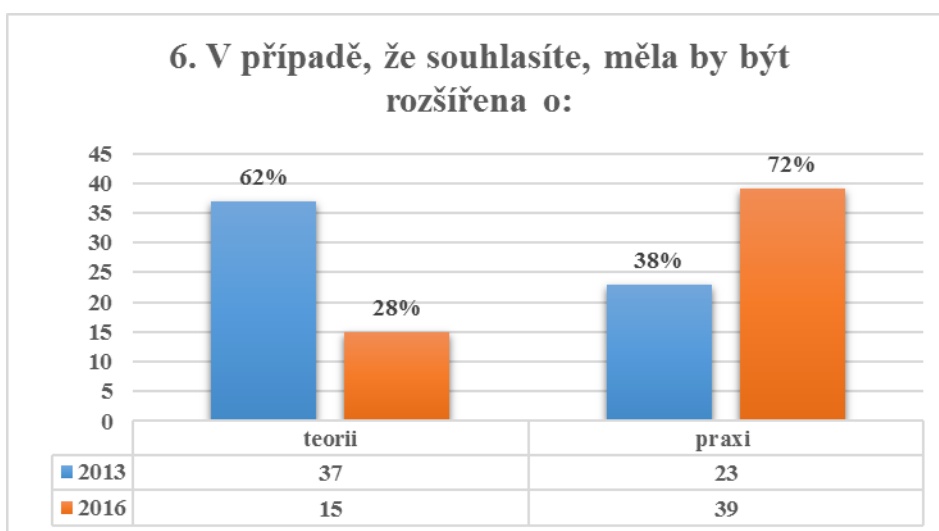
V roce 2013 si myslí o 4 respondenty, tj. o 6% více, že by měla být rozšířena dopravní výuka ve škole, než stejný počet respondentů v roce 2016.

<sup>32</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

<sup>33</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

## Otázka č. 6

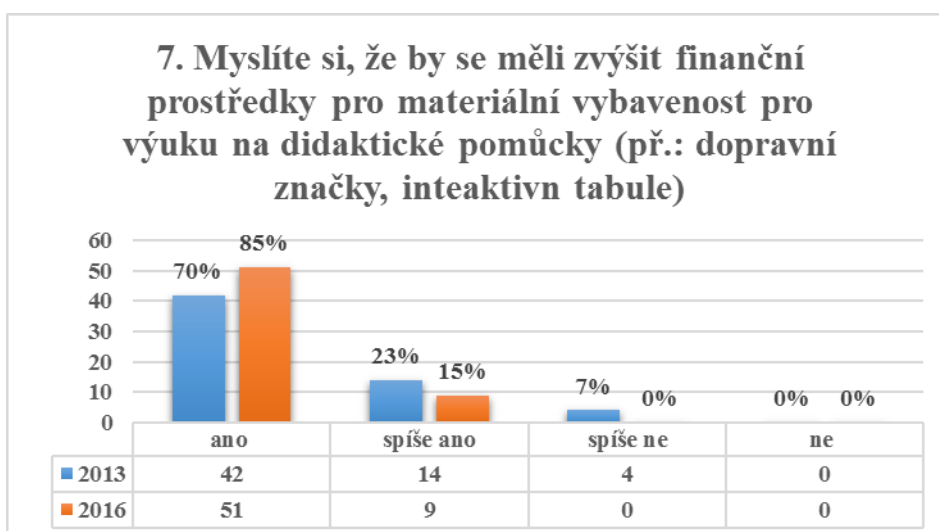
Graf č. 6<sup>34</sup>



V roce 2013 si 37 respondentů myslí, že by měla být rozšířena dopravní výchova o teorii (to je o 22 osob více než roku 2016) a 23 respondentů v roce 2013 je o rozšíření praxe to je o 17 respondentů méně než v roce 2016). Ale v roce 2016 je toto tvrzení naopak, 15 respondentů je o rozšíření teorie a 39 rozšíření o praxi.

## Otázka č. 7

Graf č. 7<sup>35</sup>



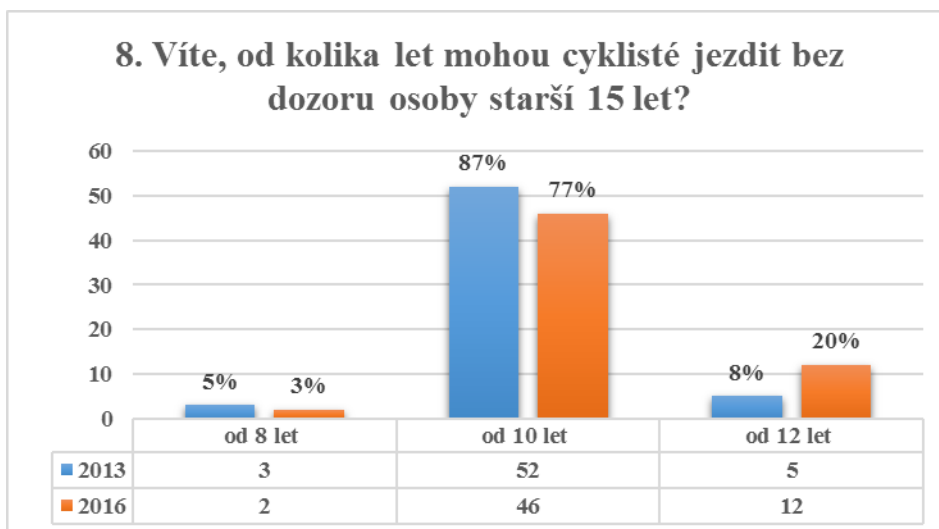
Z 60 respondentů si v roce 2013 42 myslí, že by se měli zvýšit finanční prostředky a v roce 2016 si totéž myslí 51 respondentů. To je o 11 respondentů, o 15 % více než v roce 2013.

<sup>34</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

<sup>35</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

## Otázka č. 8

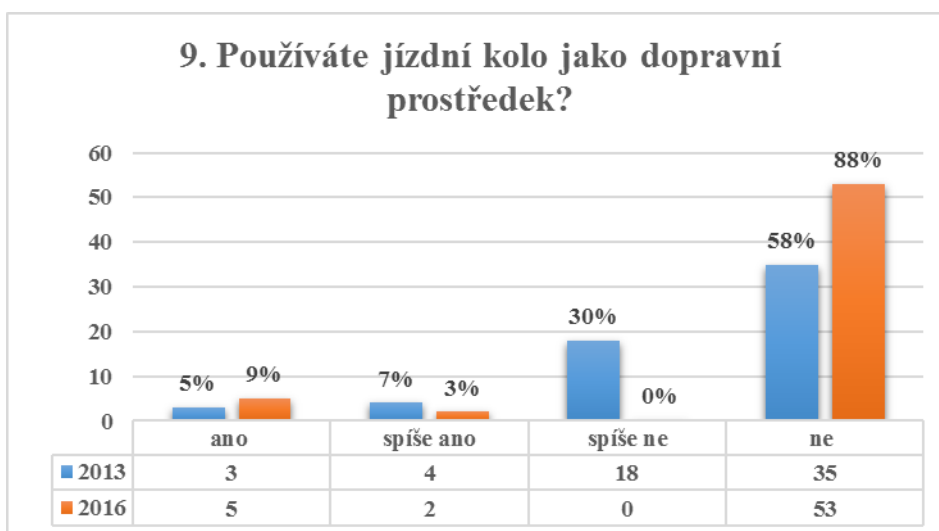
Graf č. 8<sup>36</sup>



Na otázku týkající se samostatné jízdy po silnici bez dozoru osoby starší 15 let, odpovědělo v roce 2013 správně více respondentů než v roce 2016. O 10 % více dotazovaných odpovědělo správně v roce 2013.

## Otázka č. 9

Graf č. 9<sup>37</sup>



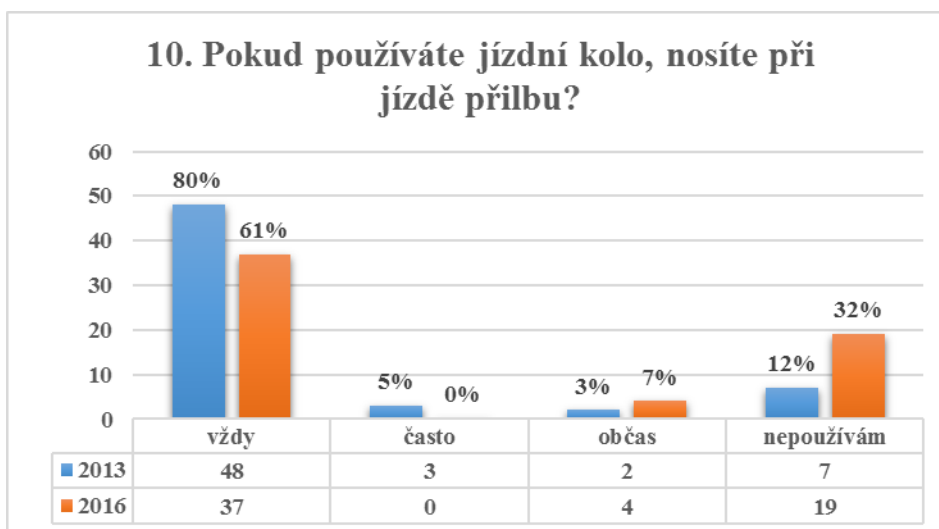
Kolo jako dopravní prostředek používá v roce 2013 méně respondentů než v roce 2016. Na odpověď ne odpovědělo z 60 dotazovaných osob v roce 2016 53 respondentů.

<sup>36</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

<sup>37</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

## Otázka č. 10

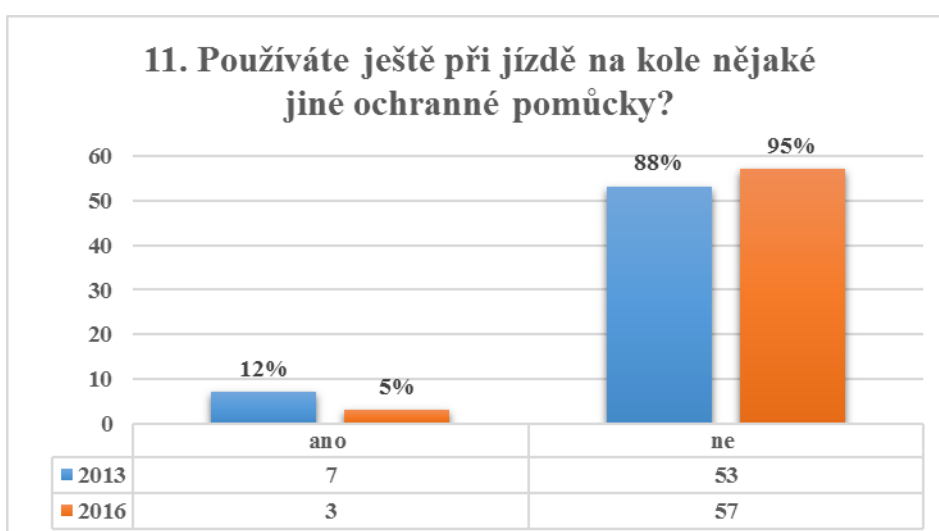
Graf č. 10<sup>38</sup>



Při jízdě na jízdním kole používá ochrannou přilbu v roce 2013 vždy 48 tj. 80 % z šedesáti dotazovaných respondentů a v roce 2016 vždy 37 tj. 61 % z šedesáti dotazovaných respondentů. V roce 2016 používá vždy přilbu o 11 osob méně než v roce 2013. Rozdíl je 19 %.

## Otázka č. 11

Graf č. 11<sup>39</sup>



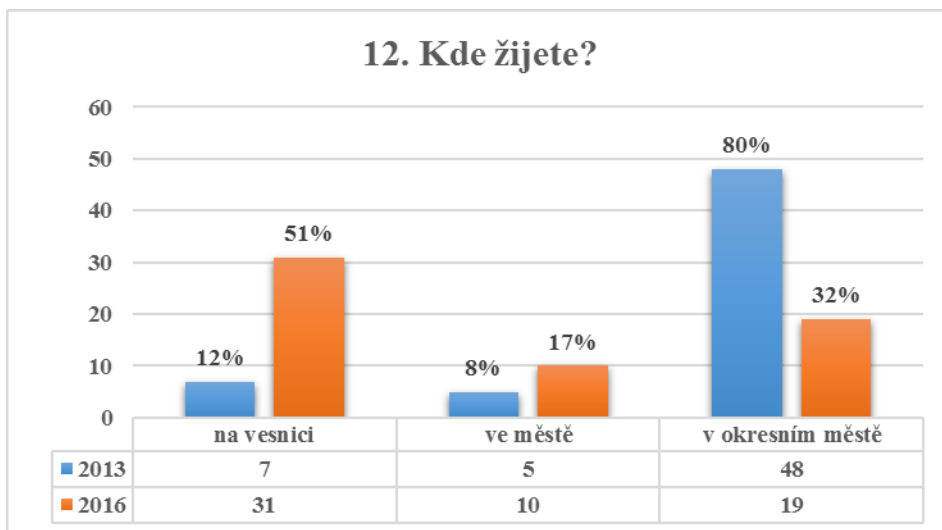
Jiné ochranné pomůcky nepoužívá v roce 2013 53 osob a v roce 2016 57 osob.

<sup>38</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

<sup>39</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

## Otázka č. 12

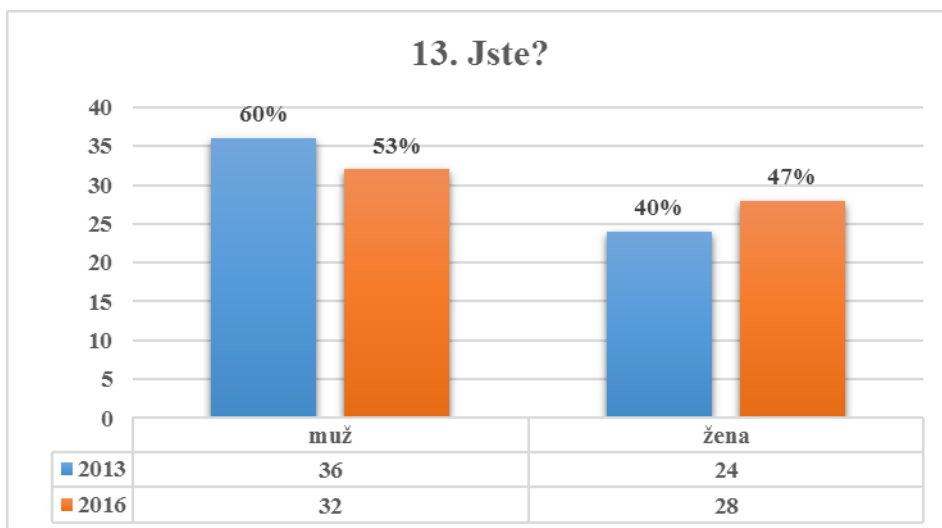
Graf č. 12<sup>40</sup>



Na otázku, kde respondenti žijí, jich bylo v roce 2013 více z okresního města a to o 29 osob, tj. o 48 % více než v roce 2016. V roce 2016 bylo více respondentů, kteří žili na vesnici a to o 24 dotazovaných respondentů o 39 %.

## Otázka č. 13

Graf č. 13<sup>41</sup>



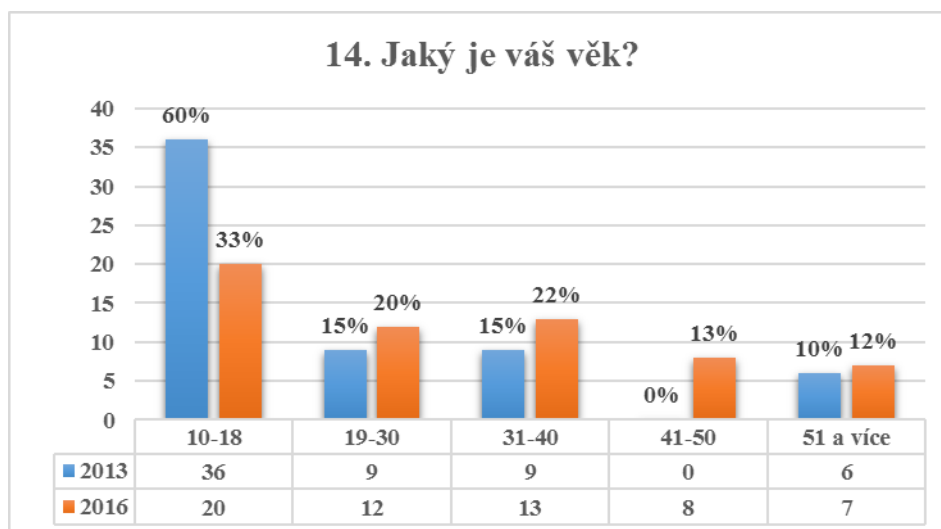
V roce 2013 vyplňovalo dotazník více mužů než žen o 12 mužů více a v roce 2016 tomu bylo naopak, bylo více žen než mužů o 4 ženy více.

<sup>40</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

<sup>41</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

## Otázka č. 14

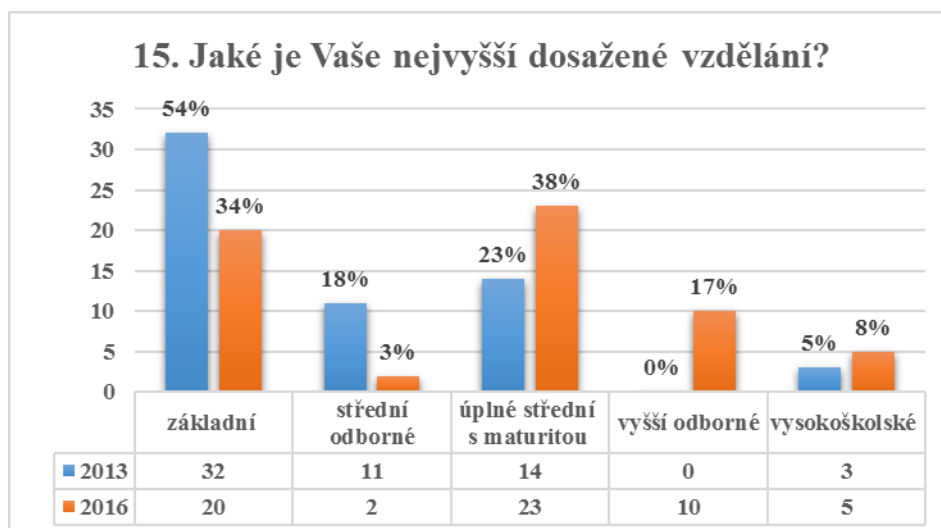
Graf č. 14<sup>42</sup>



Dle porovnání z grafu je vidět, že v roce 2013 bylo více respondentů v letech 10-18 (36 osob) a v roce 2016 bylo v těchto letech (20 osob). Větší rozdíl je v letech 41-50 let, v roce 2013 jich bylo 0 oproti roku 2016, kdy bylo v tomto věku 8 dotazovaných.

## Otázka č. 15

Graf č. 15<sup>43</sup>



V roce 2013 bylo více respondentů se základním vzděláním o 12 více než v roce 2016. Střední odborné vzdělání mělo více respondentů v roce 2013 o 9 více, než v roce 2016, s maturitou bylo více respondentů v roce 2016 o 9 více, vyšší odborné vzdělání mělo

<sup>42</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

<sup>43</sup> Empirické materiály – vlastní zdroj 2016

v roce 2016 10 respondentů, v roce 2013 nebyl žádný respondent s vyšším odborným vzděláním. A vysokoškolsky vzdělaných bylo o 2 respondenty více než v roce 2013.



## Závěr

Práce byla zaměřena na celospolečensky reflektované téma bezpečnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, se zaměřením a důrazem na ty nejzranitelnější, děti, které se sami stávají účastníky silničního provozu, ať již v roli chodců nebo později i cyklistů. Je zcela logické, že v moderním pojetí výuky a výchovy dětí jsou do edukačních plánů už od nejnižšího stupně vzdělávání, které představují mateřské školy, zařazovány bloky týkající se správného, tedy bezpečného chování a pohybu dětí, pokud se stanou účastníky silničního provozu. V nejujtější věku, ale nejen tehdy, je pro správný a zdravý vývoj dětí jedním z rozhodujících faktorů vzor, který představuje zejména chování a jednání jejich rodičů, ale i ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. V navazující fázi vzdělávání, které představují výukové plány základního školství je velice důležitá osoba pedagoga, popř. odborně vybaveného lektora, který dokáže svým výkladem děti zaujmout a naučit je základním znalostem a dovednostem při samostatném pohybu dětí coby účastníků silničního provozu. Pokud budeme chtít dnešní dítě zaujmout, rozumějte udržet jeho pozornost soustředěnou na dané téma, zřejmě se nám to nadále nebude dařit pouze pomocí výukových panelů a tabulí, i když budou zpracovány kvalitně s vynikajícím grafickým zpracováním. Dnes udržíme pozornost technologicky zaměřené mládeže pouze pomocí projekčních zařízení, skrze které bude za pomoci multimediálních prezentací prováděn poutavý výklad i tak nezábavného tématu, kterým jsou pravidla silničního provozu. Protože co tato pravidla pro děti představují? Jen další poučky a nařízení, které musejí poslouchat, jako by jich doposud nebylo málo. Jde o to, aby si děti uvědomily důležitost těchto norem a nutnost jejich dodržování, aby si uvědomili, že tato hra je hra o jejich bezpečnosti a zdraví. V současném pojetí je výsledkem úspěšného absolvování výukového bloku mladých cyklistů získání průkazu mladého cyklisty. Ale je skutečně nějaký průkaz dostatečnou motivací? Zde bych si dovolila navrhnout další odměňování. Po úspěšném absolvování testů, jak teoretických, tak praktických by mladí cyklisté dostávali kromě průkazů například odznáčky v bronzové, stříbrné a zlaté barvě, odstupňované podle toho, jak moc byly děti absolventi úspěšní. Mohlo by být zvýrazněno třeba i získáním triček s potiskem a logem mladého cyklisty a podobně. Co mohou děti získat by se dozvěděly na začátku výuky, a přitom by byla by zdůrazněna exkluzivita takto získaných cen, které nelze získat jiným způsobem než úspěšným absolvováním testů. V podstatě jde o motivaci dětí naučit se základům pravidel provozu na pozemních komunikacích.

Vše, co je uvedeno výše má jediný cíl, který je celospolečensky nejen akceptovatelný, ale vyžadovaný, tím je zvyšování bezpečnosti silničního provozu a na druhou stranu snižováním počtu dopravních nehod a jejich následků, zejména na životech a zdraví jeho účastníků. Toho lze docílit souborem různých legislativních opatření, kvalitních preventivních projektů a samozřejmě v neposlední řadě kvalitní a cílenou výukou dětí a mládeže. Protože děti a mládež patří logicky mezi nejzranitelnější a nejohroženější skupiny účastníků silničního provozu. Již mnoho let má v této struktuře nezastupitelnou úlohu BESIP, který je odborným garantem a tvůrcem projektů v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

V druhé empirické části práce jsou pomocí dotazníkového šetření vyhodnocovány názory a vědomosti zejména dětí a jejich rodičů z oblasti silničního provozu a výuky prováděné v této oblasti. Rovněž je zde vysloveno a potvrzeno pět hypotéz, rovněž pomocí dotazníků.

V první vyslovené hypotéze jak v roce 2013, tak v roce 2016 odpovědělo před 90 % dotázaných, že dopravní výchova je na základní škole důležitá. Tento názor respondentů zcela odpovídá předpokladu a odráží skutečnost, že otázka bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a z ní plynoucí důležitost výchovy je celospolečensky přijímána a vyžadována.

Druhá hypotéza je ve své podstatě spojitou nádobou s první vyslovenou. Tato předjímalá, že si lidé již zcela uvědomují, že věci nefungují sami od sebe a pokud má něco dobře fungovat, tak to není zadarmo. I zde vyplynula výrazná podpora pro navýšení finančních prostředků do dopravní výchovy. Překvapením dotazníkového průzkumu je zjištění z roku 2016, kde se 100 % dotázaných vyjádřilo kladně v otázce navýšení prostředků.

Třetí hypotéza vycházela z předpokladu, že většina dětí a jejich rodičů, bude po absolvování dopravní výchovy dětí znát věkovou hranici stanovenou pro samostatnou jízdu na jízdním kole. Tento předpoklad byl potvrzen, kdy v roce 2013 odpovědělo správně 87 % dotázaných, o tři roky později 77 % těchto osob. Z odpovědí respondentů by bylo možná usuzovat na zvýšený pocit ohrožení dětí jako účastníků silničního provozu, neboť celých 20 % dotazovaných odpověděla, že věková hranice pro samostatnou jízdu na jízdním kole je 12 let věku dítěte. A je tedy otázkou, zda v odpovědi na tuto otázku rodiče spíše neprojevovali své obavy a přání.

Ve čtvrté hypotéze byla vyslovena myšlenka, že většina respondentů nebude užívat jízdního kola jako hlavní dopravní prostředek. Hypotéza se zcela potvrdila. Přesto se procento uživatelů jízdního kola jako hlavního dopravního prostředku v České republice bude zřejmě výrazně lišit, a to s ohledem k členitosti terénu a charakteru klimatických podmínek, které jsou pro tu, kterou konkrétní lokalitu typické.

V poslední páté hypotéze byl ověřován logický předpoklad, že většina dotazovaných respondentů (cyklistů) použije při jízdě ochrannou přilbu. Zde došlo mimo druhou hypotézu k dalšímu překvapení, neboť mezi roky 2013 a 2016 došlo k poklesu uživatelů ochranné přilby mezi uživateli respondenty o 19 %, což je nežádoucí zjištění a předpoklad byl zcela opačný. Změna tohoto nežádoucího stavu může být docílena například cílenou preventivní kampaní a ve výuce dětí, pak zvýšeným důrazem a důkladným vysvětlováním důležitosti používání ochranné přilby pro jízdu na jízdním kole.

Důležitost dopravní výchovy dětí již od útlého věku je, dle mého názoru, zcela nepopiratelná a zjevná. Bez ní je prakticky nepředstavitelné postupné zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a ruku v ruce s tím i snižování počtu dopravních nehod a jejich následků, zejména v oblastech chodců a cyklistů. Ovšem aby dříve popsaná dopravní výchova a další projekty byly účinné, musí být kvalitně připravena, provedena a k tomu ještě pro děti poutavým způsobem. Naproti tomu jakékoliv omezení nebo dokonce zrušení dopravní výchovy v mateřských a zejména na základních školách by mohlo znamenat přesný opak zamýšleného, a to již v období několika málo let, po tomto omezení. Toho si je ovšem jak odborná, tak laická společnost, doufám dostatečně vědoma.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. VOTRUBA, J. *Dopravní výchova pro 4. a 5. ročník základní školy II. Díl cyklista*. Druhé upravené vydání. Nakladatelství Fortuna Praha, 2003. 64 s. ISBN 80-7168-247-0.
2. BALLANTINE, R., GRANT, R. *Velká kniha o bicyklech*. 1. vydání. Nakladatelství Gemini. Bratislava 1993. 191 s. ISBN 80-7161-011-9.
3. HALADA, A. *Na kole křížem krážem po Čechách*. Nakladatelství Fragment. Havlíčkův Brod 2003. 128 s. ISBN 80-7200-719-X.
4. HALADA, A. *Na kole křížem krážem po Čechách, Moravě a Slezsku*. Nakladatelství Fragment. Havlíčkův Brod 2011. 128 s. ISBN 978-80-253-1243-8.
5. STOLIČNÝ, P., *Pohádky o dopravních značkách*. 1. vydání. Nakladatelství Fortuna Libri Junior Praha 2011. 87 s. ISBN 978-80-7321-595-8.
6. PRIMUSOVÁ, H. *Pozor, červená*. 1. vydání. Nakladatelství Fortuna Libri Praha 2015. 80 s. ISBN 978-80-7321-953-6.
7. HOROVÁ, L., *Obrázkové čtení: Na ulici*. První vydání. Grada publishing, a.s. Praha 2011. 64 s. ISBN 978-80-247-3787-4.
8. SPATHELF, B., *Andílek Kryštůfek aneb Důležitá pravidla, jak se vyhnout úrazům v silniční dopravě*. Vydavatelství Rank 2007. 30 s. ISBN 978-3-9812043-1-5.
9. VOTRUBA, J. *Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy I. Díl chodec*. Druhé upravené vydání. Nakladatelství Fortuna Praha, 2003. 64 s. ISBN 80-7168-246-2.
10. RŮŽEK, M., *Dopravní značky pro malé děti*. 1. vydání. Vydavatelství Akcent, Třebíč 2016, 46 s. ISBN 978-80-7497-181-5.
11. ŠRŮTKOVÁ, H. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže: Metodická příručka pro školy a výchovná zařízení 1. a 2. cyklu*. 1. vydání. Praha SPN 1979. 220 s.
12. MINISTERSTVO DOPRAVY – BESIP, *Dopravní soutěž mladých cyklistů*, Nakladatelství Fortuna. Praha 2010. 31 s. ISBN 978-80-7373-106-9.
13. VEGRICHT, V. *Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol*. Druhé upravené vydání. Ministerstvo dopravy – BESIP. Praha 2006. 56 s.

## Elektronické zdroje

1. Dopravní výchova – BESIP [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, BESIP 2012 [2017-02-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/predskolni-deti/dopravni-vychova-pro-ms-interaktivne>>
2. Dopravní výchova – BESIP [online]. Praha. Ministerstvo dopravy, BESIP 2012 [2017-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/predskolni-deti/dopravni-vychova-pro-ms-interaktivne>>
3. Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>
4. Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 16. 1. 2016 [cit. 2017-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/15-12-nsbsp.pdf>>
5. Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit.2017-03-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>
6. Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>>
7. Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/chodec>>
8. Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/besip-v-krajich/krajsti-koordinatori-besip>>
9. Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/nemyslis-zaplatis>>
10. Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/domluvme-se>>
11. Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/bezpecna-obec/zakladni-informace-o-projektu>>
12. Ministerstvo dopravy, BESIP, [online]. Praha: 2012 [cit. 2017-03-20]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/aktuality/182-besip-se-pripojil-ke-kampani-na-podporu-bezpecnosti-deti-a-vyrazil-do-materskych-skolek>

## **Legislativní dokumenty**

1. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 19. 10. 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *sbírka zákonů, České republiky*. 2000, částka 152, s. 6324-6344. Dostupné z WWW. <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>>. ISSN 1211-1244. Ve znění pozdějších předpisů.