

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ
DOPRAVNÍCH NEHOD DĚTÍ V ČESKÉ
REPUBLICCE**

Autor práce: Denisa Abrhánová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2026

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Denisa Abrhánová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Návrh preventivních opatření ke snížení dopravních nehod dětí v České republice

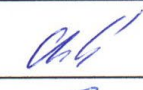

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Preventive Measures to Reduce Road Traffic Accidents Involving Children in the Czech Republic

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

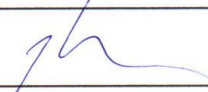


Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.

Datum zadání bakalářské práce: listopad 2025

Cíl bakalářské práce: Cílem bakalářské práce je zhodnotit příčiny dopravní nehodovosti dětí v České republice a na základě zjištěných poznatků navrhnout účinná preventivní opatření, která mohou přispět ke snížení rizika dopravních nehod u dětské populace.

Student: Denisa Abrhánová, DiS.	28.11.2025	
Vedoucí práce: JUDr. Milan Kocik, MBA, LL.M.	5.12.2025	

Schvalují zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	11.12.2025	
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	11.12.2025	
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	20.11.2025	



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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Milanu Kocíkovi, MBA, LL.M. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

ABRHÁMOVÁ, D. *Preventivní opatření ke snížení dopravních nehod dětí v České republice*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2026. 78 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.

Klíčová slova: dopravní nehody, silniční provoz, prevence, dětská populace, dopravní výchova, Kraj Vysočina

Bakalářská práce se věnuje dopravním nehodám za účasti dětí, zejména analýze jejich příčin a následků v silničním provozu České republiky. V rámci empirického šetření byl sestaven anonymní online dotazník, který byl distribuován mezi žáky druhého stupně základních škol prostřednictvím oslovení vedení vybraných základních škol v kraji Vysočina.

Na základě získaných poznatků a statické analýzy byly navrženy konkrétní preventivní opatření, jejichž realizace by mohla přispět ke snížení počtu a následků dopravních nehod dětí. Mezi klíčová opatření patří například větší zapojení Policie ČR do preventivních akcí na školách.

Zavedení těchto doporučení by mělo vést ke snížení počtu zranění a ke zlepšení celkové bezpečnosti dětské populace v silničním provozu.

ABSTRACT

ABRHÁMOVÁ, D. *Preventive Measures to Reduce Road Traffic Accidents Involving Children in the Czech Republic*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2026. 78 pgs. Supervisor: JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.

Key words: road traffic accidents, road traffic, prevention, child population, traffic education, Vysočina Region

This bachelor thesis deals with road traffic accidents involving children, focusing primarily on the analysis of their causes and consequences in the road traffic of the Czech Republic. As part of the empirical research, an anonymous online questionnaire was created and distributed among lower secondary school pupils by contacting the management of selected primary schools in the Vysočina Region.

Based on the findings and statistical analysis, specific preventive measures were proposed, the implementation of which could contribute to a reduction in the number and consequences of children's road accidents. Key measures include, for example, greater involvement of the Police of the Czech Republic in preventive activities both in schools.

The implementation of these recommendations should lead to a reduction in the number of injuries and an improvement in the overall safety of the child population in road traffic.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Vymezení pojmů a právních předpisů	12
2.1 Dopravní výchova	12
2.2 Účastníci silničního provozu	12
2.2.1 Řidič	13
2.2.2 Chodec	13
2.2.3 Přpravovaná osoba	14
2.2.4 Cyklista	14
2.2.5 In-line bruslaři.....	14
2.2.6 Koloběžkář	15
3 Dopravní nehoda	17
3.1 Druhy dopravních nehod	18
3.2 Statistika dopravní nehodovosti v České republice.....	20
3.2.1 Srovnání dopravních nehod dle krajů	20
3.2.2 Statistika následků nehod podle kategorií účastníků	21
3.2.3 Statistika dopravní nehodovosti z hlediska zavinění	22
3.3 Povinnosti účastníků dopravní nehody.....	23
4 Děti jako účastníci silničního provozu.....	26
4.1 Děti jako cyklisté.....	26
4.2 Děti jako chodci.....	27
5 Nejčastější chyby dětí v silničním provozu	28
6 Historie dopravní výchovy na území našeho státu.....	30
7 Dopravní výchova ve škole a v rodině	32
7.1 Dopravní výchova ve škole	32
7.2 Dopravní výchova v rodině	33
8 Organizace zabývající se dopravní výchovou.....	35

8.1	BESIP	35
8.1.1	Strategické cíle bezpečnosti silničního provozu do roku 2030.....	37
8.2	Bezpečná cesta do školy.....	38
8.3	Tým silniční bezpečnosti.....	38
8.4	Děti v dopravě	39
9	Stanovení hypotéz	41
10	Dotazníkové šetření.....	42
11	Ověření hypotéz.....	63
12	Závěr	65
	Seznam použitých zdrojů	67
	Seznam zkratk	70
	Seznam tabulek a grafů	71
	Seznam příloh	72
	Příloha 1 - Dotazník	73

Úvod

Dopravní nehody představují celosvětově jednu z nejzávažnějších a nejčastějších příčin zranění a úmrtí dětí a mladistvých. Přestože Česká republika dlouhodobě patří mezi státy s vysokou úrovní bezpečnosti v rámci Evropské unie, statistické údaje o nehodovosti s účastí dětí stále poukazují na vysoká čísla. Děti, jakožto specifická a zranitelná skupina, postrádají plně vyvinutou schopnost předvídat nebezpečí, správně posoudit rychlost a vzdálenost vozidel. Často podléhají momentálnímu rozptýlení či hravosti, což je činí obzvláště rizikovými účastníky provozu, ať už v roli chodců, cyklistů, či cestujících ve vozidlech.

Tato bakalářská práce se zaměřuje na kritickou analýzu aktuálního stavu a trendů dopravní nehodovosti dětí v České republice s cílem identifikovat hlavní příčiny a možná selhání stávajícího preventivního systému. Zvláštní důraz je kladen na regionální aspekty, především na Kraj Vysočina, kde bylo realizováno primární výzkumné šetření.

Důvodem pro výběr tohoto tématu je moje profesní působení u Dopravní policie České republiky. V rámci své každodenní praxe se přímo v terénu setkávám s následky dopravních nehod i s rizikovým chováním dětí v silničním provozu. Tato zkušenost mi umožňuje nahlížet na problematiku nejen skrze suchá statistická data, ale především skrze reálné situace, se kterými se policisté při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu setkávají. Považuji za nezbytné propojit akademické znalosti s praktickými zkušenostmi z výkonu služby, aby navržená opatření nebyla pouze teoretická, ale skutečně aplikovatelná v praxi.

V teoretické části bakalářské práce se zaměřím na systematické vymezení základních pojmů, které jsou klíčové pro pochopení celé problematiky. V první řadě budou rozebrány dopravní nehody a specifika dětí jako účastníků silničního provozu z pohledu psychologie a fyziologie. Za podstatné rovněž považuji nejčastější chyby dětí v silničním provozu, neboť jejich včasná identifikace a následná eliminace prostřednictvím cílené dopravní výchovy je základním předpokladem pro efektivní snížení nehodovosti v této zranitelné věkové skupině. Zvláštní pozornost bude věnována povinnostem účastníků dopravní nehody, historii dopravní výchovy na území našeho státu a analýze činnosti organizací, které se dopravní výchovou a prevencí dlouhodobě zabývají. Bakalářská práce rovněž předloží podrobnou statistiku o dopravní nehodovosti

v České republice za poslední období, která poslouží jako základ pro komparaci s daty získanými vlastním šetřením. Snahou autorky je vytvořit ucelený pohled na problematiku, který vyústí v návrh konkrétních a účinných preventivních kroků.

Praktická část bakalářské práce se zaměří na analýzu dostupných statistických údajů i na vyhodnocení toho, jakým způsobem a s jakou efektivitou je daná problematika s žáky v současnosti řešena. Následně bude realizováno vlastní výzkumné šetření mezi žáky druhého stupně základních škol v kraji Vysočina. Cílem tohoto průzkumu je prověřit úroveň orientace dětí v silničním provozu, jejich reálné zkušenosti a hloubku znalostí dopravních předpisů. Získaná relevantní data umožní identifikovat nejčastější rizika a faktory, které přispívají k nehodovosti této specifické skupiny účastníků silničního provozu. Na základě komparace statistických údajů a výsledků vlastního šetření budou vypracovány návrhy konkrétních preventivních opatření určených pro pedagogické pracovníky i rodiče. Realizace těchto doporučení by měla v konečném důsledku přispět ke snížení počtu dopravních nehod dětí a ke zmírnění jejich následků.

Cílem bakalářské práce je zhodnotit příčiny dopravní nehodovosti dětí v České republice a na základě zjištěných poznatků navrhnout účinná preventivní opatření, která mohou přispět ke snížení rizika dopravních nehod u dětské populace.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem bakalářské práce je zhodnotit příčiny dopravní nehodovosti dětí v České republice a na základě zjištěných poznatků navrhnout účinná preventivní opatření, která mohou přispět ke snížení rizika dopravních nehod u dětské populace.

Tato bakalářská práce se využije na kvantitativní výzkumný přístup, který spočívá ve sběru a statistickém vyhodnocování dat získaných pomocí anonymního dotazníkového šetření od žáků 2. stupně základních škol v kraji Vysočina. Hlavním záměrem tohoto šetření je objektivně analyzovat znalosti, postoje a návyky dětí v silničním provozu a následně tyto výsledky zobecnit pro potřeby návrhu preventivních opatření. Díky anonymitě a širokému vzorku respondentů lze navíc předpokládat vysokou míru upřímnosti odpovědí, což přispívá k relevanci celého šetření.

Respondenti byli vybráni z toho důvodu, že se žáci druhého stupně začínají v silničním provozu pohybovat zcela samostatně. Navíc po dokončení základní školy tito žáci přecházejí na střední školy, které se převážně nacházejí ve městech s vysokou intenzitou silniční dopravy. Tento výběr zajistil, že získaná data reflektují reálnou úroveň připravenosti dětí na náročnější dopravní situace, kterým budou v blízké budoucnosti čelit. Zároveň se jedná o věkovou skupinu, u níž často dochází k podceňování bezpečnostních rizik vlivem rostoucího sebevědomí a potřeby osamostatnění. Právě proto je klíčové identifikovat mezery v jejich znalostech dříve, než se stanou aktivními řidiči motorových vozidel.

V rámci praktické části byly stanoveny dílčí hypotézy, které vycházely z konkrétních tvrzení v dotazníkovém šetření. U položek ověřujících znalosti byla vždy definována pouze jedna správná odpověď. Získané výsledky byly následně statisticky zpracovány a vyjádřeny procentuálním podílem správných odpovědí. Na základě dosažené míry úspěšnosti byla každá hypotéza vyhodnocena jako potvrzená, nebo vyvrácená. Analýza výsledků tak neslouží pouze k popisu aktuálního stavu, ale poskytuje logické odůvodnění pro následná doporučení v oblasti dopravně-preventivní praxe.

Diskuse obsahuje osobní názor a návrhy preventivních opatření pro danou problematiku, které by měly přispět ke snížení počtu dopravních nehod dětí a ke zmírnění jejich následků.

2 Vymezení pojmů a právních předpisů

Před tím, než přistoupíme k samotným dopravním nehodám, je nezbytné se seznámit se základními pojmy pro bližší uchopení dané problematiky a právními předpisy, které stanovují pravidla pro účastníky provozu, jak se v provozu chovat. Porozumění legislativnímu rámci je klíčové nejen pro správnou klasifikaci kolizních situací, ale také pro pochopení preventivních mechanismů. Teoretická část práce se proto nejprve věnuje definici dopravní nehody a souvisejícím povinnostem, aby následně plynule přešla ke specifickým dětské populaci. Tato hierarchie umožní zasadit problematiku bezpečnosti dětí do širšího kontextu fungování silničního provozu v České republice a vytvoří terminologický základ pro následnou analýzu statistických dat a výsledků vlastního šetření. V širším smyslu je nutné zdůraznit, že dopravně bezpečnostní činnost nelze vnímat pouze jako represivní složku, ale jako koordinovaný soubor aktivit zaměřených na ochranu života, zdraví a majetku všech účastníků silničního provozu.¹

2.1 Dopravní výchova

Dopravní výchovu lze definovat jako záměrné a systematické působení na rozvoj osobnosti, jehož cílem je osvojení vědomostí, dovedností a návyků umožňujících bezpečné a ohleduplné chování v silničním provozu.² Nejedná se pouze o mechanické učení pravidel, jde především o proces formování sociálních postojů a odpovědnosti za zdraví své i ostatních účastníků.³

2.2 Účastníci silničního provozu

Pojem účastník provozu na pozemních komunikacích je definován v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen zákon o silničním provozu), a to přímo v § 2 písm. a) následovně: „*Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.*“⁴

¹ KOPECKÝ, Zdeněk a Karel PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2006, s. 18. 80-86477-32-0.

² STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova*. Brno: Paido, 2002. 51 s. ISBN 80-7315-014-9.

³ ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠTIKAROVÁ. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. 274 s. ISBN 80-246-0607-4.

⁴ § 2 písm. a) zákona č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Z této právní definice vyplývá, že možnost být účastníkem silničního provozu je prakticky otevřena všem. Výjimkou jsou však osoby, které by vzhledem k věku nebo omezeným tělesným nebo duševním schopnostem mohly ohrozit bezpečnost silničního provozu, pokud nejsou přijata opatření k minimalizaci rizika ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

2.2.1 Řidič

Pojem řidič je definován v zákoně o silničním provozu, a to přímo v § 2 písm. d) následovně: „*Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti nebo osoba, která v automatizovaném vozidle podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel z hlediska obecné bezpečnosti (dále jen „automatizované vozidlo“) sedí na sedadle řidiče.*“⁵

Legislativa stanovuje, že k řízení motorového vozidla je oprávněna výhradně osoba, která disponuje příslušným řidičským průkazem pro danou skupinu či podskupinu vozidel. Mezi základní zákonné předpoklady pro získání tohoto oprávnění patří dosažení stanovené věkové hranice, potvrzená zdravotní a odborná způsobilost a v neposlední řadě také podmínka trvalého či přechodného pobytu žadatele na území České republiky.⁶

2.2.2 Chodec

Pojem řidič je definován v zákoně o silničním provozu, a to přímo v § 2 písm. j) následovně: „*Chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.*“⁷

Každý chodec je ze zákona považován za účastníka silničního provozu, z čehož vyplývá povinnost dodržovat stanovená pravidla pohybu na pozemních komunikacích. Primárně by se měl chodec pohybovat po chodníku, a to ideálně při jeho pravé straně,

⁵ § 2 písm. d) zákona č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

⁶ POLICIE ČR. *Rady motoristům*. [online]. [cit. 2026-02-22]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/rady-motoristum.aspx>

⁷ § 2 písm. j) zákona č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

nebo využívat vyznačené stezky pro chodce. V situacích, kdy není k dispozici chodník ani stezka, je chodec povinen se pohybovat po levé krajnici vozovky (směrem proti jedoucím vozidlům), přičemž platí zákonné omezení umožňující chůzi nejvýše dvou osob vedle sebe.⁸

2.2.3 Přepravovaná osoba

V rámci dopravně-psychologického náhledu lze přepravovanou osobu definovat jako pasivního účastníka dopravního procesu, který sice přímo neovládá vozidlo, ale jeho přítomnost a chování přímo ovlivňují celkovou bezpečnostní dynamiku uvnitř vozidla.⁹ Tento aspekt je klíčový zejména u dětských spolujezdců, jejichž interakce s řidičem může významně ovlivnit jeho pozornost a schopnost bezpečné reakce na situace v provozu.

2.2.4 Cyklista

Cyklista je v rámci silničního provozu definován jako řidič nemotorového vozidla. Přestože k ovládní jízdního kola není vyžadováno řidičské oprávnění, zákonný rámec mu ukládá povinnost ovládat pravidla silničního provozu v dostatečném rozsahu a těmito pravidly se řídit, a to jak na pozemních komunikacích, tak na vyhrazených cyklistických stezkách. Mezi jeho základní povinnosti patří především zachovávání vysoké míry ohleduplnosti a opatrnosti vůči ostatním účastníkům. V oblasti bezpečnosti a omezení pro cyklistu platí striktní zákazy obdobné jako u řidičů motorových vozidel, zejména absolutní nepřípustnost jízdy pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. Specifická bezpečnostní pravidla dále cyklistovi výslovně zakazují při jízdě vést ruční vozíky, zvířata na vodítku nebo jiné předměty, které by mohly negativně ovlivnit stabilitu vozidla a bezpečnost provozu.¹⁰

2.2.5 In-line bruslaři

Z hlediska zákonné úpravy představují jezdci na kolečkových bruslích specifickou skupinu účastníků. Přestože vyvíjejí vyšší rychlost než běžní chodci, jsou podle § 2 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb. definováni jako chodci. Z tohoto právního statusu pro ně vyplývá nutnost striktně dodržovat obecné povinnosti účastníků provozu (§ 4) i konkrétní ustanovení určená chodcům (§ 53).

⁸ POLICIE ČR. *Chodci*. [online]. [cit. 2026-02-22]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/chodci.aspx>

⁹ PORTER, Bryan E. *Handbook of Traffic Psychology*. San Diego: Academic Press, 2011. 552 s. ISBN 978-0123819840.

¹⁰ BESIP. *Senior cyklista*. [online]. [cit. 2025-12-02]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Cykliste/Senior-cyklista>.

Klíčové povinnosti a možnosti pohybu in-line bruslařů zahrnují:

- Pohyb na dělených stezkách: Je-li komunikace označena jako stezka pro chodce a cyklisty s oddělenými pruhy, je bruslař z titulu svého postavení povinen užívat výhradně pruh vyhrazený pro chodce (§ 53 odst. 5).
- Bezpečnost na chodnících: Zákon výslovně umožňuje bruslařům užití chodníku či stezky pro chodce, avšak za striktní podmínky, že svou jízdou nesmí ohrozit ostatní chodce (§ 53 odst. 8).
- Využití infrastruktury pro cyklisty: Specifickým oprávněním bruslařů je možnost užití jízdní pruh nebo stezku pro cyklisty (§ 57 odst. 7). V takovém případě jsou však povinni podřídit se pravidlům platným pro cyklisty, včetně respektování světelných signálů (§ 73).
- Obecná ohleduplnost: Nad rámec technických pravidel je bruslař povinen chovat se ukázněně a ohleduplně tak, aby neohrožoval životy, zdraví či majetek ostatních osob ani sebe samého (§ 4 písm. a)).¹¹

2.2.6 Koloběžkář

Osoba pohybující se na koloběžce je v souladu s aktuálním výkladem pravidel silničního provozu považována za cyklistu, a tedy za řidiče nemotorového vozidla. Z tohoto právního statusu vyplývá povinnost užívat k jízdě primárně vozovku nebo vyhrazené cyklistické stezky, a to vždy při pravém okraji. Naopak užití chodníku nebo jízda po přechodu pro chodce jsou nepřipustné; v těchto místech musí být koloběžka vedena vedle těla.

Klíčové aspekty bezpečnosti a zákonné povinnosti zahrnují:

- *Povinná výbava:* Koloběžka musí splňovat stejné technické parametry jako jízdní kolo. To zahrnuje dvě nezávislé a funkční brzdy, přední bílou a zadní červenou odrazku (včetně odrazek v paprscích kol) a za snížené viditelnosti aktivní osvětlení. Konce řídek musí být bezpečně zaslepeny.
- *Ochranné pomůcky:* Zákon o silničním provozu v § 58 odst. 1 striktně ukládá povinnost užití ochranné přilby osobám mladším 18 let. Z hlediska prevence je však doporučeno užití přilby u všech věkových kategorií. Důraz je kladen na

¹¹ BESIP. *In-line bruslaři*. [online]. [cit. 2025-12-02]. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/In-line-bruslari>.

výměnu přilby po každém nárazu kvůli riziku vzniku neviditelných mikrotrhlin, které degradují její ochrannou funkci.

- *Omezení a chování v provozu:* Jako řidič nesmí osoba na koloběžce požívat alkohol ani jiné návykové látky. Bezpečnost jízdy dále ovlivňuje používání sluchátek, která jsou považována za rizikový faktor znemožňující vnímání okolního provozu. Rychlost pohybu musí být vždy adaptována na schopnosti uživatele a aktuální dopravní situaci.¹²

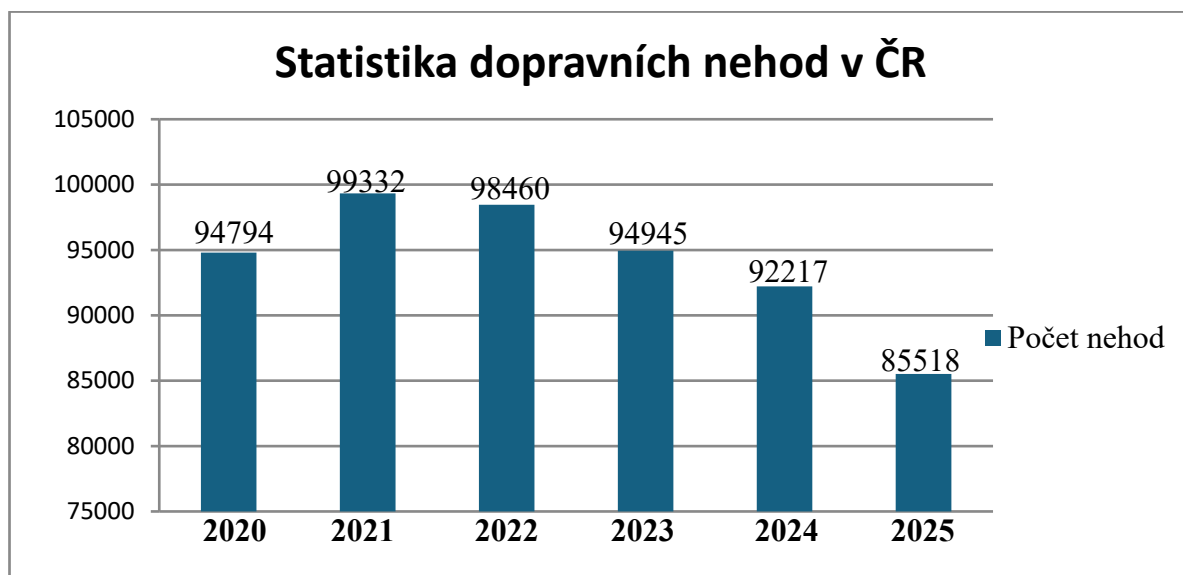
¹² POLICIE ČR. *Bezpečně na koloběžce*. [online]. [cit. 2025-12-02]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/bezpecne-na-kolobezce.aspx>.

3 Dopravní nehoda

Pojem Dopravní nehoda je definován v zákoně o silničním provozu, a to přímo v paragrafu 47 odstavci 1. Důležitou podmínkou je to, že se jedná o náhlý vniklý jev a nesmí to být úmyslný čin. V paragrafu 47 odstavci 1 je dopravní nehoda popsána následovně: „Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“¹³

Z níže uvedeného grafu (viz Graf 1), který vychází z oficiálních statistických údajů Policie České republiky, je patrný vývoj celkového počtu dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice v posledních šesti letech. Zatímco v roce 2021 byl zaznamenán meziroční nárůst na hodnotu 99 332 nehod, od roku 2022 lze pozorovat soustavný klesající trend. Významný pokles nastal zejména v roce 2025, kdy počet evidovaných nehod klesl na 85 518, což představuje pokles o více než 13 % oproti maximu z roku 2021.¹⁴

Graf 1 - Počet dopravních nehod¹⁵



¹³ § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

¹⁴ POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. 2026 [cit. 2026-01-13]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx>

¹⁵ POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. 2026 [cit. 2026-01-13]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx> vlastní zpracování

3.1 Druhy dopravních nehod

Klasifikace dopravních nehod není jednotná a odvíjí se od různých kritérií. Nehody lze kategorizovat zejména podle prostředí dopravních prostředků, charakteru průběhu, osobních následků, zavinění nebo dle nutnosti zásahu složek IZS.

a) Dopravní nehody dle prostředí dopravních prostředků

Dopravní nehody lze v první řadě klasifikovat na základě prostředí, ve kterém k nim dochází. Každý jednotlivý druh dopravy se vyznačuje specifickými faktory, které zásadně ovlivňují příčiny vzniku, samotný průběh kolizního děje i intenzitu jeho následků. Toto systematické rozdělení je klíčové pro pochopení rizikových faktorů v jednotlivých odvětvích a umožňuje efektivní zacílení preventivních opatření.

- *Silniční dopravní nehody* – Představují nejfrekventovanější typ nehod, k nimž dochází v rámci provozu na pozemních komunikacích. Zahrnují široké spektrum účastníků od řidičů osobních a nákladních vozidel přes motocyklisty a cyklisty až po chodce.
- *Letecké dopravní nehody* – Zahrnují havárie letadel a vrtulníků, ke kterým může dojít ve všech fázích provozu, tedy během vzletu, letu i přistání.
- *Železniční dopravní nehody* – Události přímo spojené s provozem vlakových souprav a jiných drážních vozidel.
- *Plavební dopravní nehody* – Nehody v rámci vodní dopravy, které zahrnují srážky a potopení plavidel nebo incidenty v prostorách přístavů při manipulaci s nákladem.¹⁶

b) Dopravní nehody podle charakteru průběhu

Další významné kritérium pro členění dopravních nehod představuje jejich charakter a specifický průběh, kdy události dělíme na havárie, srážka či jiná událost. Tato typologie je nezbytná pro detailní analýzu mechanismu vzniku nehody a identifikaci konkrétních rizikových faktorů. Na základě těchto poznatků lze následně konstruovat cílená technická a preventivní opatření, která směřují ke zvyšování bezpečnosti v silničním provozu.

¹⁶ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 19. ISBN978-80-7380-211-0.

- *Srážka* - Střet dvou či více účastníků (vozidla mezi sebou, vozidlo s chodcem, vozidlo se zvířetem).
- *Havárie* - Událost, kdy je účastníkem pouze jedno vozidlo (např. náraz do pevné překážky, převrácení na střechnu).
- *Jiná událost* - Specifické situace, jako je pád předmětu z vozidla na jiného účastníka nebo pád přepravované osoby ve vozidle hromadné dopravy.¹⁷

c) Dopravní nehody podle osobních následků

Členění dopravních nehod podle jejich následků umožňuje lépe vyhodnotit závažnost jednotlivých nehod a analyzovat jejich dopady na lidské životy a zdraví.

- *Usmrcení účastníka dopravní nehody* – Nejzávažnější následky dopravní nehody, kdy v jejím důsledku dojde k úmrtí alespoň jednoho účastníka, a to buď na místě nehody, nebo v důsledku zranění utrpěných při nehodě.
- *Těžké zranění účastníka dopravní nehody* – Zranění, která vedou k vážnému poškození zdraví, například zlomeniny, vnitřní poranění nebo jiná zranění s dlouhou dobou léčení a možnými trvalými následky.
- *Lehké zranění účastníka dopravní nehody* – Méně závažná zranění, která obvykle neohrožují život a mají kratší dobu léčení, například povrchová zranění, drobné zlomeniny či pohmožděninny.
- *Bez zranění účastníka dopravní nehody* – Dopravní nehody, při nichž nedojde k fyzickému poškození žádného z účastníků.¹⁸

d) Dopravní nehody dle zavinění

Dopravní nehody rozlišené podle toho, zda byly zaviněné účastníkem provozu nebo zda vznikly v důsledku nepředvídatelných okolností. Toto členění je důležité nejen pro právní posouzení odpovědnosti, ale také pro prevenci podobných událostí v budoucnu.

- *Dopravní nehody zaviněné* – jsou nehody vyvolané účastníkem dopravní nehody např. řidičem, chodcem, lesní zvěří nebo zvířetem.

¹⁷ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

¹⁸ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. 1. vyd. Praha: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, 2013. s. 208. ISBN 978-80-260-5466-5.

- *Dopravní nehody nezaviněné* – nejsou vyvolané účastníkem dopravní nehody, ale jde o nepředvídatelné události, ke kterým dochází například vlivem počasí (pád stromu nebo skalního balvanu na vozidlo).¹⁹

e) Dopravní nehody podle nutnosti zásahu složek IZS

Tato klasifikace slouží k zajištění efektivní koordinace záchranných prací, optimalizaci reakčních časů a správnému nasazení sil a prostředků na místě dopravní nehody.

- *Nehody s nutností zásahu IZS* – Jedná se o dopravní nehody, u kterých došlo ke zranění osob, úniku provozních kapalin nebo k situacím vyžadujícím šetření Policie ČR (např. odhadovaná škoda převyšující 200 000 Kč nebo poškození majetku třetí osoby).
- *Nehody s nutností zásahu IZS a dalších subjektů* – Situace vyžadující součinnost se specializovanými složkami, jako je Letecká záchranná služba nebo odborné technické služby (např. energetické, plynárenské či vodohospodářské subjekty).
- *Nehody bez nutnosti zásahu IZS* – Jedná se o dopravní nehody s nízkou závažností, při nichž nedošlo ke zranění osob, nevznikla škoda třetí straně a nedošlo ke kontaminaci životního prostředí únikem kapalin.²⁰

3.2 Statistika dopravní nehodovosti v České republice

Policie České republiky zpracovává oficiální statistické údaje a sleduje vývoj celkového počtu dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice. Statistiky jsou členěny podle nehodovosti v jednotlivých krajích, srovnání s předchozími lety, následků na zdraví účastníků provozu či podle zavinění. Dále jsou sledovány dopravní nehody podle místa vzniku, nehody zaviněné pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, podle druhu vozidla a dalších specifických kritérií.²¹

3.2.1 Srovnání dopravních nehod dle krajů

Statistické údaje o dopravní nehodovosti v České republice za rok 2025 odhalují výrazné regionální rozdíly, přičemž nejvyšší počet nehod byl zaznamenán ve

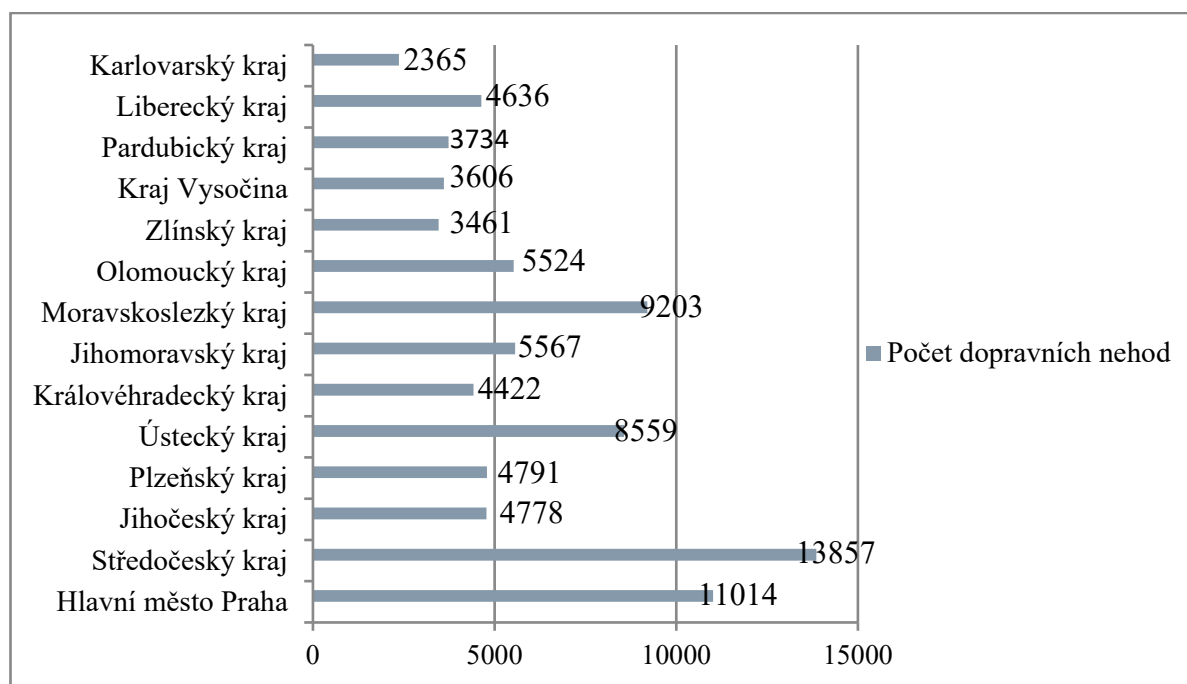
¹⁹ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 2011. s.11.

²⁰ HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému: Dopravní nehoda STČ 08/IZS*. 2009. s.31.

²¹ POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. 2026 [cit. 2026-01-13]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx>

Středočeském kraji (13 857) a na území Hlavního města Prahy (11 014). Tyto hodnoty korelují s vysokou hustotou provozu a komplexností dopravní infrastruktury v těchto oblastech. Naopak nejnižší nehodovost vykazuje Karlovarský kraj (2 365). Kraj Vysočina vykazuje hodnotu 3 606 nehod, která je srovnatelná s Pardubickým či Zlínským krajem, což z něj v rámci celorepublikového srovnání činí region s relativně nižší intenzitou dopravních kolizí.

Graf 2 - Dopravní nehody dle krajů v roce 2025²²



3.2.2 Statistika následků nehod podle kategorií účastníků

Podrobný rozbor následků dopravní nehodovosti v roce 2025 ukazuje na rozdílnou míru ohrožení jednotlivých skupin účastníků silničního provozu. Nejtragičtější bilanci vykazuje skupina řidičů osobních automobilů se 161 oběťmi, následovaná chodci (70 usmrcených) a spolujezdcí v osobních vozidlech (60 usmrcených). Specifickou kategorií tvoří řidiči motocyklů, u nichž bylo v roce 2025 evidováno 57 usmrcených osob. Pozitivním zjištěním je fakt, že právě u motocyklistů došlo k nejvýraznějšímu meziročnímu zlepšení, kdy počet obětí, oproti roku 2024, klesl o 24 osob. Tato data potvrzují, že zatímco u řidičů automobilů je pasivní bezpečnost na vysoké úrovni, chodci a motocyklisté zůstávají zranitelnými skupinami, na které je nutné cílit preventivní aktivity.

²² POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. 2026 [cit. 2026-01-13]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx> vlastní zpracování

Tabulka 1 - Osoby usmrcené při dopravních nehodách²³

počet usmrcených	Kategorie osoby	rozdíl
161	řidič osobního vozidla	-1
70	chodec	1
60	spolujezdec v osobním vozidle	9
57	řidič motocyklu	-24
34	cyklista	-3
20	řidič nákladního vozidla	4
4	řidič koloběžky	1
3	spolujezdec na motocyklu	1
3	spolujezdec v nákladním vozidle	-2
2	řidič nákladního vozidla s přívěsem	1
2	spolujezdec v jiném motorovém vozidle	2
1	cestující v autobusu	1
1	spolujezdec v traktoru	1
1	řidič jiného motorového vozidla	-4
1	spolujezdec na koloběžce	1
1	řidič jiného nemotorového vozidla	1
0	řidič nákladního vozidla s návěsem	-3
0	řidič autobusu	-1
0	spolujezdec na jízdním kole	-1
0	strojvedoucí	-1
421	CELKEM	-17

3.2.3 Statistika dopravní nehodovosti z hlediska zavinění

Z hlediska zavinění dopravních nehod představují dominantní skupinu řidiči motorových vozidel, kteří v roce 2025 stáli za 90,3 % všech evidovaných kolizí. Tyto nehody měly za následek smrt 375 osob. Ve srovnání s předchozím rokem 2024 však lze v této kategorii sledovat pozitivní trend, neboť počet usmrcených vinou řidičů motorových vozidel meziročně klesl o 27 osob.

Tabulka 2 - Dopravní nehody dle zavinění²⁴

Nehody podle zavinění	počet nehod	tj. % z celkového počtu nehod	rozdíl nehod oproti roku 2024	usmrceno osob	tj. % z celkového počtu usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2024
řidičem motorového vozidla	77 249	90,3	-70	375	89,1	-27
řidičem nemotorového vozidla	3 623	4,2	-9	25	5,9	-1
z toho dětmi	369	0,4	-2	0	0,0	0
chodcem	890	1,0	-1	19	4,5	10
z toho dětmi	333	0,4	8	2	0,5	2
jiným účastníkem	184	0,2	-11	0	0,0	0
závadou komunikace	186	0,2	-139	0	0,0	0
technickou závadou vozidla	141	0,2	31	1	0,2	0
lesní zvěří, domácím zvířetem	2 824	3,3	-6 493	0	0,0	0
jiné zavinění	421	0,5	-7	1	0,2	1

²³ POLICIE ČR. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v prosinci 2025* [online]. 2026, s. 4 [cit. 2026-01-13]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/statistiky-dopravni-nehodovost.aspx>

²⁴ POLICIE ČR. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v prosinci 2025* [online]. 2026, s. 4 [cit. 2026-01-13]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/statistiky-dopravni-nehodovost.aspx>

3.3 Povinnosti účastníků dopravní nehody

Povinnosti účastníků jsou vyjmenovány v zákoně o silničním provozu, a to přímo v paragrafu 47 odstavci 2 až 5. Dodržování těchto ustanovení je klíčové pro zajištění bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a pro správné právní posouzení následků dopravních nehod.

- (2) *Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen:*
- a) *neprodleně zastavit vozidlo,*
 - b) *zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,*
 - c) *učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a*
 - d) *spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.*
- (3) *Účastníci dopravní nehody jsou povinni*
- a) *učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,*
 - b) *oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,*
 - c) *označit místo dopravní nehody,*
 - d) *umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,*
 - e) *neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,*
 - f) *prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,*
 - g) *v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejich účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků; záznam lze pořádit a*

jednotlivě autentizovat též elektronicky, podepíší-li jej účastníci elektronickým podpisem.

- (4) *Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni*
- a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,*
 - b) zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,*
 - c) setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.*
- (5) *Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě*
- a) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,*
 - b) dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích, nebo*
 - c) účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.²⁵*

Dopravní nehoda představuje pro všechny účastníky vysoce stresovou situaci, která vyžaduje rychlé a racionální rozhodování. S těmito zásadami se přitom všichni uchazeči o řidičská oprávnění seznamují již v prvopočátku v rámci výuky v autoškolách, kde je jim během teoretické přípravy tato problematika podrobně přibližována a popisována. Zákonem stanovené povinnosti účastníků dopravní nehody tak nemají pouze represivní charakter, ale slouží primárně k ochraně života a zdraví osob, zajištění bezpečnosti v místě kolize a plynulosti dalšího provozu. Správné vyhodnocení situace a dodržení základních postupů, jako je zabezpečení místa nehody či poskytnutí první pomoci, je

²⁵ § 47 odst. 2 až 5 zákona č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

klíčovým faktorem pro minimalizaci následků vzniklé škody a je projevem odpovědného chování každého účastníka silničního provozu.

4 Děti jako účastníci silničního provozu

Děti představují jednu z nejvíce ohrožených skupin v rámci dopravy, což je dáno jejich omezenými zkušenostmi a probíhajícím psychosomatickým vývojem. Klíčovým faktorem bezpečnosti dětí je v tomto kontextu odpovědnost zákonných zástupců, kteří odpovídají za chování dětí v různých rolích – od chodců přes pasažéry ve vozidlech až po uživatele nemotorových dopravních prostředků, jako jsou odrážedla, koloběžky či jízdní kola.

Systematické působení na děti již od raného věku je nezbytnou součástí prevence. Tato edukace zahrnuje nejen praktické návyky, jako je bezpečný pohyb po komunikaci, pravidla správného přecházení vozovky a znalost základního dopravního značení, ale také důraz na technické zabezpečení. Do této oblasti spadá zejména povinnost využívat odpovídající zádržné systémy ve vozidlech a zajištění předepsané povinné výbavy u jízdních kol a koloběžek.²⁶

Při analýze bezpečnosti dětí v dopravním prostředí je nutné brát v úvahu jejich psychický vývoj a specifika dospívání. V tomto období dochází k významným změnám v kognitivních procesech a vnímání, což se přímo odráží v tom, jak dospívající hodnotí rizika a jakou pozornost věnují okolnímu provozu. Nedostatečná zkušenost v kombinaci s impulzivním jednáním, typickým pro toto vývojové stadium, pak často vede k chybným rozhodnutím v dopravních situacích.²⁷

4.1 Děti jako cyklisté

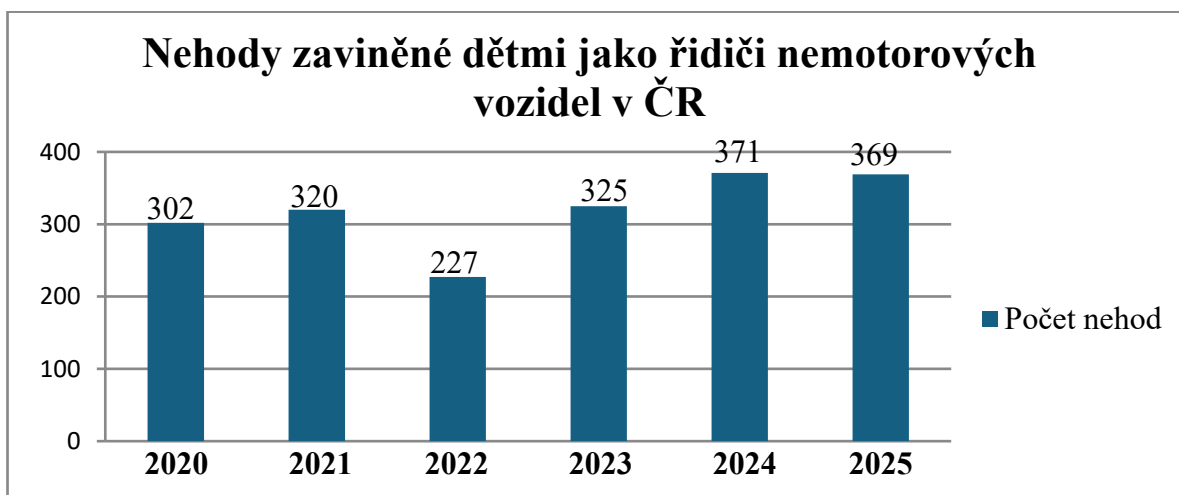
Mladí účastníci silničního provozu využívají k pohybu široké spektrum prostředků, z nichž mnohé nevyžadují žádné oficiální oprávnění. Tento proces začíná již v raném dětství používáním odrážedel a jednoduchých mechanismů sloužících k osvojení stability. S postupujícím věkem a rozvojem motorických schopností děti přecházejí na náročnější prostředky, jako jsou kolečkové brusle, koloběžky či jízdní kola. V období dospívání pak někteří získávají řídičská oprávnění pro řízení motocyklů či osobních automobilů. V současnosti u mládeže dominují zejména jízdní kola a v narůstající míře také elektrokola a elektrokoloběžky.²⁸

²⁶ BESIP. *Děti v silničním provozu*. [online]. [cit. 2025-12-02]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Deti>

²⁷ ČAČKA, Otto. *Přehled psychologie obecné, dospívání a pracovní výkonnosti*. Brno: Masarykova univerzita, 1994, s. 32-34. ISBN 80-210-0904-7.

²⁸ STOJAN, Milan. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Masarykova univerzita, 2007, s. 45. ISBN 978-80-210-4251-3.

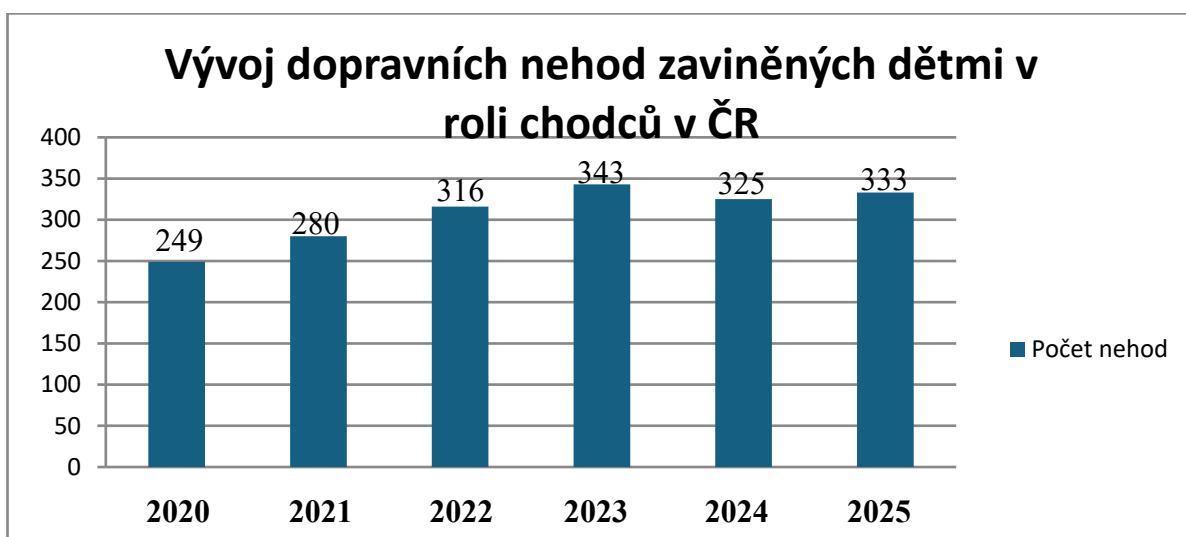
Graf 3 - Nehody dětí v roli řidičů nemotorových vozidel²⁹



4.2 Děti jako chodci

Zcela zásadní roli však dítě v dopravním prostředí zastává jako chodec. Tato skupina zahrnuje nejen děti pohybující se běžnou chůzí, ale podle legislativy také ty, které tlačí kočárek, vedou jízdní kolo, nebo se pohybují na lyžích a kolečkových bruslích. Chodec je v silničním provozu nejzranitelnějším subjektem, neboť není chráněn žádnou konstrukcí vozidla ani bezpečnostními prvky, jako jsou pásy či airbagy.³⁰

Graf 4 - Statistika dopravních nehod zaviněné dětmi - chodci³¹



²⁹ POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. 2026 [cit. 2026-01-13]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx> vlastní zpracování

³⁰ § 2 písm. j) zákona č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

³¹ POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. 2026 [cit. 2026-01-13]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx> vlastní zpracování

5 Nejčastější chyby dětí v silničním provozu

Účast dětí v silničním provozu je doprovázena řadou rizik, která vyplývají z jejich nedostatečného fyzického i psychického vývoje. Děti se vyznačují specifickým způsobem vnímání okolního prostředí, což zásadně ovlivňuje jejich bezpečnost. Mezi hlavní faktory patří:

- *Omezené zorné pole:* Děti mají přibližně o třetinu užší periferní vidění než dospělí, což jim ztěžuje zaznamenání vozidel přijíždějících ze stran.
- *Neschopnost lokalizovat zvuk:* Mladší děti často nedokážou přesně určit směr, odkud přijíždí vozidlo, které pouze slyší, ale nevidí.
- *Chybějící odhad rychlosti a vzdálenosti:* Dětský mozek se teprve učí zpracovávat perspektivu; blížící se auto se dětem často jeví jako menší a pomalejší, než ve skutečnosti je.
- *Snadná rozptýlenost:* Děti se soustředí na jeden dominantní vjem (např. kamaráda na druhé straně ulice) a přestávají vnímat ostatní nebezpečí v okolí.³²

K výše uvedeným fyziologickým limitům se přidávají také specifické chyby v úsudku a chování. Významným rizikem je:

- *Magické myšlení* - dítě předpokládá, že pokud vidí blížící se vozidlo, je samo pro řidiče viditelné.
- *Absence schopnost předvídat vývoj dopravní situace* – projevuje se zejména při přecházení vícepruhých komunikací. Zde často dochází k fatálnímu omylu, kdy dítě po zastavení vozidla v jednom jízdním pruhu vběhne do vozovky, aniž by sledovalo provoz v pruhu sousedním.
- *Nízký horizont výhledu* - kvůli své tělesné výšce děti často vnikají do vozovky zpoza zaparkovaných automobilů nebo jiných překážek, které jim znemožňují výhled a zároveň je činí pro řidiče neviditelnými až do okamžiku střetu.³³

Děti dělají chyby, které si neuvědomují a následně se z nich stávají nesprávné zvyky, které si přináší až do dospělosti:

³² STOJAN, Milan. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Masarykova univerzita, 2007, s. 48–50. ISBN 978-80-210-4251-3.

³³ POLICIE ČR. *Děti v dopravě: Rizikové situace*. [online]. [cit. 2025-12-02]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/preventivni-informace-deti-v-doprave.aspx>

- dopravní komunikaci přecházejí na různých i nepřehledných místech
- přebíhají za vozidlem, které přešlo, bez ohledu na situaci v protisměru
- přes vozovku běží a tím ztrácí přehled z okolí
- nedokážou odhadnout rychlost vozidel
- u silnice si hrají, koukají do mobilu, postrkují se a tím může být způsobený pád do dráhy jedoucího vozidla
- jako cyklisté započnou celý úkol bez ohlednutí např. při rozjíždění, odbočování, objíždění překážky
- přepravují své kamarády na různých částech jízdního kola, tím se stává nestabilním
- v místech kde je provoz slabší, nerespektují dopravní značení, pravidla silničního provozu, přednosti v jízdě na křižovatkách a při vyjíždění z míst ležících mimo vozovku
- při snížené viditelnosti jezdí / chodí bez reflexního označení³⁴

³⁴ STOJAN, Mojmir. *Implementace dopravní výchovy do školního vzdělávacího programu základních škol*. Brno: MS Press, PdF MU, 2006. s18. ISBN 80-900915-4-7.

6 Historie dopravní výchovy na území našeho státu

Sledování statistik dopravní nehodovosti na území dnešní České republiky (tehdejší ČSSR) započalo v 50. letech 20. století. V tomto období nebyla dopravní výchova prioritním tématem, což bylo dáno především nízkou intenzitou motorizace. Historické maximum v počtu usmrcených osob (do 24 hodin po nehodě) bylo zaznamenáno v roce 1969. Tento nárůst lze pravděpodobně přisoudit tehdejšímu politickému a ekonomickému uvolnění, které vedlo ke zvýšení mobility obyvatelstva.

Z hlediska technologického vývoje je významným milníkem rok 1930, kdy byl na Václavském náměstí v Praze instalován první bezobslužný světelný signalizační systém. Reakcí na nepříznivý vývoj nehodovosti v roce 1931, kdy na silnicích zahynulo 48 osob a tisíce dalších byly zraněny, bylo uspořádání „Týdne bezpečnosti“ v roce 1932. Tato osvětová akce, iniciovaná Autoklubem republiky Československé, představovala první ucelenou expozici zaměřenou na bezpečnost a dopravní značení.

Termín „dopravní výchova“ poprvé veřejně použil v roce 1935 cestovatel František Alexander Elstner v rámci tzv. „hodinek bezpečnosti“. Jednalo se o specializované kurzy pro mládež, které zasáhly tisíce dětí ve městech i na venkově (prostřednictvím školního rozhlasu). Postupně byla problematika bezpečnosti integrována do učebních osnov pražských obecných škol; v 1. a 2. ročníku v rámci prvouky, ve 3. ročníku ve vlastivědě a ve vyšších ročnících v občanské nauce a kreslení.

Pozitivní zlom nastal v roce 1986, kdy počet usmrcených (do 30 dnů od nehody) klesl na 896 osob. V následujících letech však došlo k opětovné regresi, zapříčiněné dynamickým nárůstem počtu motorových vozidel a zvyšováním jejich konstrukční rychlosti.

Zatímco do roku 1986 patřilo tehdejší Československo k evropským zemím s relativně nízkou nehodovostí, současná statistická data v rámci Evropské unie řadí Českou republiku v úrovni bezpečnosti silničního provozu spíše na podprůměrné pozice.³⁵

V roce 2003 se opět silniční bezpečnost dostala do podvědomí a začal ji řešit ministr dopravy zároveň s Policií ČR. Touto iniciativou opět došlo k poklesu, které trvalo do

³⁵ PROVALILOVÁ, Iva. Vývoj dopravní výchovy. In: *Pedagogický výzkum v teorii a praxi* [online]. Brno: Masarykova univerzita, 2009 [cit. 2025-12-20]. Dostupné z: <https://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/32/32/texty/provalilova.pdf>.

první poloviny roku 2006. Od druhé poloviny 2006 opět došlo k výraznému propadu v počtu úmrtí, a proto hned roku 2007 začala dopravní policie usilovat o zlepšení, které se postupem roku naplnilo.³⁶

Z historického vývoje je patrné, že dopravní výchova tvoří integrální a stabilní součást vzdělávacího systému již několik desetiletí. Ukazuje se, že systematické budování povědomí o bezpečnosti již od útlého věku je nezbytné pro vytvoření trvalých vzorců chování, které jedinec využívá k ochraně zdraví svého i ostatních účastníků po celý život. V tomto kontextu hrají nezastupitelnou roli organizace zaměřené na prevenci, zejména BESIP. Tato instituce dlouhodobě zajišťuje informační servis pro veřejnost a realizuje široké spektrum preventivních aktivit, které reflektují aktuální rizika a trendy v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

³⁶ BEZPEČNÉ CESTY. Statistiky – ČR. In: Bezpecnecesty.cz [online]. © 2014–2019 [cit. 2025-12-20]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-vaute/statistiky/statistiky-cr>.

7 Dopravní výchova ve škole a v rodině

Dopravní výchova je klíčová a začíná v rodině, kde rodiče svým příkladem učí děti základům bezpečnosti (přecházení, dopravní značky, chování na chodníku), což doplňuje povinná výuka ve škole, která pokračuje i na dopravních hřištích a v rámci ŠVP, s důrazem na prevenci rizik, jako jsou nepozornost a riskování, a to od mateřské školy až po starší děti. Cílem je vychovat ohleduplné a bezpečné účastníky provozu.³⁷

7.1 Dopravní výchova ve škole

V současném systému primárního vzdělávání v České republice není dopravní výchova koncipována jako samostatný vyučovací předmět. Její realizace probíhá formou integrace do tzv. mezipředmětových vztahů, což znamená, že se její témata prolínají napříč různými vzdělávacími oblastmi. Tento model vyžaduje úzkou součinnost školy s externími subjekty a odbornými institucemi, mezi které patří zejména BESIP, Centrum dopravního výzkumu a složky integrovaného záchranného systému, především Policie ČR. Tato spolupráce umožňuje školám doplňovat teoretickou výuku o praktické ukázky a besedy s experty, což u žáků zvyšuje motivaci i důvěru v předávané informace.

Z hlediska didaktiky dochází v posledních letech k zásadnímu posunu od tradičních demonstračních metod k metodám aktivizujícím. Zatímco klasické postupy spočívají v pasivním předávání hotových poznatků pedagogem (např. výklad pravidel silničního provozu a významu dopravních značek), moderní výuka staví na tzv. konstruktivistickém přístupu. Podstatou je řešení konkrétních problémových situací, kdy žák za pomoci pedagoga sám vyvozuje správná řešení na základě svých dosavadních znalostí a logického úsudku.

K efektivitě vzdělávacího procesu významně přispívá digitalizace učebních pomůcek. Vedle standardních učebnic a pracovních sešitů jsou do výuky implementovány interaktivní výukové programy, aplikace a digitální technologie (interaktivní tabule, tablety), které simulují reálné dopravní situace v bezpečném prostředí třídy. Komplexnost školní přípravy je následně dotvářena projektovým vyučováním, tematickými soutěžemi a praktickým nácvikem na dětských dopravních

³⁷ MINISTERSTVO DOPRAVY. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021–2030*. [online]. Praha: BESIP, 2021 [cit. 2026-01-06]. Dostupné z: <https://www.besip.cz/Statistiky-a-strategie/Strategie-a-plan/Narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu>.

hřištích, což vede k postupné internalizaci norem a přípravě žáka na roli samostatného a zodpovědného účastníka silničního provozu.³⁸

7.2 Dopravní výchova v rodině

Rodina je nejdůležitější v oblasti výchovy a poté už pouze ostatní učitelé doplňují to, co rodina děti naučila. S tím se však někteří rodiče neztotožňují a upírají výchovu právě na učitele a nejrůznější instituce. Přitom je třeba si uvědomit, že právě rodina má na dítě bezesporu nejsilnější vliv, a proto je třeba brát výchovu, nejen tu dopravní, na vědomí a dítěti se naplno věnovat.

Nezastupitelnou roli v procesu formování dopravního chování hraje u dítěte mechanismus nápodoby. Dítě si osvojuje vzorce chování prostřednictvím soustavného pozorování svého okolí, přičemž největší váhu přikládá jednání svých rodičů. Z tohoto důvodu je nezbytné, aby zákonní zástupci důsledně vystupovali v roli pozitivního vzoru. Jejich reálné chování v silničním provozu má na dítě často silnější formativní vliv než teoretické instrukce či školní výuka.³⁹

Jednou z efektivních cest k eliminaci nepříznivého vývoje dopravní nehodovosti je systematické působení na jedince již od raného dětství. Je nezbytné, aby si dítě v rámci procesu socializace osvojilo vědomí, že doprava přímo ovlivňuje jeho bezpečnost, zdraví i kvalitu životního prostředí. V tomto ohledu zastává klíčovou roli rodina, která jakožto primární výchovný subjekt formuje základní postoje dítěte k dodržování stanovených norem a pravidel, jejichž nerespektování může mít fatální následky.⁴⁰

Je třeba, aby rodiče dbali a dodržovali určitá pravidla, aby se později dítě mohlo případným chybám vyvarovat. Mezi pravidla, která uvádí, se například řadí:

- dodržování pravidel provozu samotných rodičů,
- poskytnutí ploch pro hraní,
- učení dětí barev a tvarů a s tím později učení dopravních značek či druhů dopravních prostředků,
- mluvení o nebezpečných situacích, které mohou nastat,

³⁸ PROVALILOVÁ, Iva. *Vývoj dopravní výchovy*. Brno, 2009, s. 24–26. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta. Vedoucí práce Milan STOJAN.

³⁹ STOJAN, Mojmir. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Masarykova univerzita, 2007, s. 103–109. ISBN 978-80-210-4251-3.

⁴⁰ STOJAN, Mojmir. *Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy*. Brno: Masarykova univerzita, 2009, s. 78. ISBN 978-80-210-5125-6.

- vysvětlování a názorné předvedení, jak se správně zachovat v různých situacích (např. přecházení vozovky),
- nechání dětí zvládnout určitou situaci či si situaci nechat vysvětlit.

Je samozřejmé, že tyto pravidla se s přibývajícím věkem postupně rozšiřují, a proto je třeba dbát na neustálé opakování získaných poznatků. Například po nástupu do školy se děti začínají setkávat s novými podněty a situacemi, které musí zvládnout, jako je třeba cesta do školy. Proto je rodina nepostradatelnou částí v této výchově, která může docílit nejen bezpečného startu v chování na pozemních komunikacích.⁴¹

Nezbytným předpokladem pro efektivní osvojení pravidel bezpečného chování je úzká kooperace rodiny se školským zařízením. Rodiče by měli aktivně participovat na upevňování teoretických znalostí, které dítě získává v rámci školní výuky, a tyto poznatky dále rozvíjet v reálných situacích. Votruba v tomto kontextu zdůrazňuje, že nejúčinnějším a metodicky nejpřístupnějším nástrojem podpory školního vzdělávání je důsledné dodržování pravidel silničního provozu ze strany obou rodičů. Jejich jednání v souladu s legislativou slouží jako klíčový behaviorální vzor, který dítěti umožňuje správnou internalizaci norem a pochopení významu bezpečného chování.⁴²

⁴¹ LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006, s. 12–13. ISBN 80-246-1157-0.

⁴² VOTRUBA, Josef. *Metodika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979, s. 68.

8 Organizace zabývající se dopravní výchovou

V České republice působí řada subjektů a organizací, které se systematicky věnují dopravní výchově a její implementaci do vzdělávacího procesu. Dominantní postavení v této oblasti zaujímá BESIP, s jehož preventivními programy se děti setkávají již v rámci předškolního vzdělávání v mateřských školách.

Kromě BESIPu realizují významnou činnost také další specializované platformy a projekty, jako jsou například Děti v dopravě nebo portál Bezpečné cesty. Tyto organizace se zaměřují na pořádání edukativních akcí na dětských dopravních hřištích, odborných seminářů a interaktivních workshopů. Uvedené aktivity jsou koncipovány tak, aby umožnily praktický nácvik bezpečného chování v silničním provozu nejen dětem, ale i jejich zákonným zástupcům, a tím přispívaly k celkovému zvyšování dopravní gramotnosti populace.

8.1 BESIP

Významným subjektem v systému prevence a bezpečnosti je v rámci České republiky BESIP. Samotná zkratka v sobě nese primární cíl a náplň činnosti tohoto orgánu, kterým je zvyšování úrovně bezpečnosti silničního provozu. Z hlediska organizační struktury státní správy se jedná o samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR. V rámci této gesce plní BESIP roli hlavního koordinačního subjektu a zároveň expertního orgánu, jehož úsilí se soustředí především na lidského činitele – tedy na výchovu, vzdělávání a osvětu všech skupin účastníků silničního provozu.

Zásadní roli v činnosti tohoto oddělení hraje Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu, která představuje platformu pro meziresortní spolupráci. V čele této Rady stojí její předseda, kterým je zástupce na úrovni ministra dopravy. Operativní a administrativní agendu zajišťuje tajemník Rady. Samotné složení Rady reflektuje komplexnost problematiky bezpečnosti, neboť jejími členy jsou zástupci klíčových resortů a institucí. Mezi ně patří:

- *Resortní zástupci:* Ministerstvo vnitra, Ministerstvo zdravotnictví, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo financí a Ministerstvo obrany.
- *Bezpečnostní a odborné složky:* Policie České republiky a Centrum dopravního výzkumu (CDV).
- *Samosprávné celky:* Asociace krajů ČR a Svaz měst a obcí ČR.

- *Správci infrastruktury a profesní asociace: Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), Česká kancelář pojistitelů, Sdružení automobilového průmyslu a Svaz dovozců automobilů.*

Tato široká členská základna umožňuje BESIPu efektivně propojovat technické, legislativní, zdravotní a edukativní aspekty bezpečnosti, čímž je zajištěn komplexní přístup k řešení nehodovosti na pozemních komunikacích.⁴³

Organizace BESIP vyvíjí specializované vzdělávací programy uzpůsobené věkovým skupinám od mateřských až po střední školy. Tyto aktivity využívají širokou škálu metodických pomůcek, jako jsou audiovizuální materiály, interaktivní ilustrace či didaktické texty. Povinnost začlenit dopravní výchovu do výuky vychází přímo ze zákona č. 561/2004 Sb. (školský zákon). Vedle institucionálního vzdělávání však BESIP zdůrazňuje i nezastupitelnou roli rodiny, kde by se děti měly se základními riziky silničního provozu setkávat již od útlého věku prostřednictvím preventivního působení rodičů.⁴⁴

Významnou součástí aktivit BESIPu pro širokou veřejnost jsou osvětové akce a kampaně (např. „Den BESIPU“, „Vidíme se?“ či „Řidiči, pozor děti!“), které jsou často realizovány v úzké součinnosti s Policií ČR a dalšími složkami integrovaného záchranného systému. Cílem těchto akcí je interaktivní formou demonstrovat rizika silničního provozu a prohloubit znalosti o bezpečném chování.

K neúčinnějším vzdělávacím nástrojům patří simulátory nárazu, které účastníkům umožňují bezpečně zakusit fyzikální síly působící na lidské tělo i při nízkých rychlostech (např. 30 km/h), čímž zdůrazňují nezbytnost používání bezpečnostních pásů. Dalším atraktivním prvkem jsou tzv. alkoholové brýle, které simulují zhoršené vnímání a koordinaci pod vlivem návykových látek.

Pro dětskou populaci jsou připravovány aktivity zaměřené na rozvoj cyklistických dovedností a zručnosti na překážkových dráhách. Souběžně s praktickým nácvikem probíhá i teoretická edukace formou naučných her, které hravou cestou upevňují znalost

⁴³ BESIP. *O nás: Kdo jsme* [online]. 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>

⁴⁴ BESIP. *Vzdělávání: Děti a mládež školního věku* [online]. 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <https://besip.cz/Vzdelavani/Deti-skolniho-veku>

dopravních značek a pravidel silničního provozu, což je klíčové pro formování bezpečných návyků budoucích účastníků provozu.⁴⁵

8.1.1 Strategické cíle bezpečnosti silničního provozu do roku 2030

Klíčovým dokumentem pro rozvoj bezpečnosti na pozemních komunikacích je Strategie BESIP 2021–2030. Tento koncepční materiál, schválený vládou ČR, stanovuje ambiciózní cíl: snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob do roku 2030 o polovinu ve srovnání s průměrem let 2017–2019. Organizace BESIP vystupuje jako hlavní garant realizace a koordinátor plnění této strategie.

Pro aktuální období jsou v rámci strategie definovány priority, které se zaměřují na nejrizikovější faktory a skupiny účastníků silničního provozu. Mezi hlavní oblasti zájmu patří:

- *Lidský činitel a dohled:* Eliminace rizik spojených s nepřiměřenou rychlostí, specifické působení na skupinu mladých řidičů a zvýšení efektivity policejního dohledu doplněného o vymahatelný systém sankcí.
- *Technologie a infrastruktura:* Odstraňování nehodových lokalit, zavádění pokročilých technologií ve vozidlech a zvyšování bezpečnosti nákladní dopravy, včetně rozvoje sítě dálničních odpočívadel.
- *Technická opatření na komunikacích:* Zvýšení ochrany na železničních přejezdech (instalace závor na silnicích I. a II. tříd) a osazování svodidel na silnicích nižších tříd, která mají minimalizovat následky střetů vozidel s pevnou překážkou (stromem).
- *Zranitelní účastníci v urbanizovaném prostředí:* Zvláštní důraz je kladen na ochranu chodců a cyklistů ve městech, kde je prioritou bezpečné oddělení dopravního prostoru a zajištění podmínek pro jejich chráněný pohyb.

Nezbytnou podmínkou pro úspěšné naplnění těchto cílů je dokončení probíhajících legislativních procesů, které umožní efektivní aplikaci navržených opatření do praxe.⁴⁶

⁴⁵ BESIP. *O nás: BESIP Team* [online]. 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-Team>

⁴⁶ BESIP. *Národní strategie BESIP: Aktuální strategie* [online]. 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>

8.2 Bezpečná cesta do školy

Metodika projektu „Bezpečná cesta do školy“, představuje ucelený koncepční nástroj, který do procesu zvyšování bezpečnosti silničního provozu zapojuje široké spektrum subjektů – od státních organizací, jako je Centrum dopravního výzkumu, až po místní samosprávy a školská zařízení. Hlavním přínosem této aktivity je posun od pouhého teoretického vzdělávání k praktickému řešení konkrétní dopravní situace v dané lokalitě.

Klíčovým prvkem činnosti těchto organizací je subjektivní mapování rizik, při kterém žáci pod vedením pedagogů a odborných konzultantů identifikují v okolí své školy místa, kde se cítí ohroženi nebo kde vnímají dopravní prostor jako nepřehledný. Tento proces umožňuje organizacím získat unikátní data, která standardní policejní statistiky nehodovosti často nepodchytí (např. tzv. „skrytá nebezpečí“). Na základě těchto podkladů následně odborné instituce provádějí dopravně-inženýrské audity. Tyto audity nehodnotí pouze technický stav pozemních komunikací, ale zaměřují se na specifické potřeby dětí, jako je délka rozhledových polí u přechodů pro chodce, přítomnost zklidňujících prvků nebo srozumitelnost vodorovného a svislého značení.

Výstupem spolupráce těchto organizací jsou pak Školní plány mobility. Ty neslouží pouze jako doporučení bezpečné trasy pro rodiče a děti, ale jsou také oficiálním podkladem pro zástupce měst a obcí. Ti mohou na základě těchto dat realizovat konkrétní investice do infrastruktury, které přímo směřují k eliminaci rizikových bodů. Celý projekt tak podněcuje aktivní dialog mezi veřejnou správou, školou a zákonnými zástupci, čímž vytváří dlouhodobě udržitelné a bezpečné prostředí pro samostatný pohyb dětí v silniční dopravě.⁴⁷

8.3 Tým silniční bezpečnosti

Nezisková organizace Bezpečně na silnicích o.p.s. od roku 2010 realizuje své aktivity pod značkou Tým silniční bezpečnosti. Hlavním posláním této organizace je aktivní přispívání ke snižování závažné dopravní nehodovosti prostřednictvím komplexních preventivních programů a kultivace dopravního prostředí v České republice.

⁴⁷ HEINRICOVÁ, Jitka. *Bezpečná cesta do školy*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2006, s. 7-15 ISBN 80-86502-32-5.

Činnost Týmu silniční bezpečnosti vychází z mezinárodní filozofie Vize nula, která usiluje o eliminaci úmrtí a těžkých zranění na pozemních komunikacích. Organizace se profiluje jako jeden z lídrů v implementaci moderních systémů řízení bezpečnosti, přičemž klíčový důraz klade na oblast lidského činitele. Své aktivity cílí především na nejzranitelnější skupiny účastníků silničního provozu, mezi které patří chodci, cyklisté, motocyklisté a zejména děti. Prostřednictvím budování partnerství s veřejným i soukromým sektorem a realizací vysoce odborných dopravně-bezpečnostních akcí se organizace snaží o trvalé zvyšování kvality života a bezpečnosti široké veřejnosti. Tato společnost vytvořila několik projektů například:

- *Na kole jen s přilbou* – jeho cílem je snížit nehodovost a následky dopravních nehod u cyklistů,
- *Markétina dopravní výchova* – předává znalosti a dovednosti dětem prostřednictvím dopravní výchovy,
- *Učíme se přežít* – prostřednictvím praktických kurzů má zlepšit stav nehodovosti motocyklistů.⁴⁸

8.4 Děti v dopravě

Významným metodickým zdrojem pro oblast dopravní výchovy je portál „Děti v dopravě“, který je realizován pod záštitou Platformy VIZE 0 ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu. Tento webový portál slouží jako komplexní informační a výuková základna určená primárně zákonným zástupcům, pedagogickým pracovníkům a institucím zaměřeným na edukaci dětí a mládeže. Obsah portálu je využíván napříč všemi stupni školské soustavy – od mateřských škol až po školy střední.

Hlavním cílem této platformy je zvyšování dopravní gramotnosti dětí a upevňování návyků vedoucích k ochraně zdraví v silničním provozu. Materiály jsou koncipovány tak, aby rodičům a pedagogům poskytovaly praktické návody, jak efektivně eliminovat rizika vzniku dopravních nehod u dětí. Veškeré metodické a didaktické pomůcky jsou veřejnosti k dispozici v režimu volného přístupu, což podporuje širokou implementaci dopravní výchovy do každodenní pedagogické i rodinné praxe.⁴⁹

Významnou složkou činnosti platformy „Děti v dopravě“ je realizace akreditovaných seminářů, které jsou určeny pro pedagogické pracovníky mateřských

⁴⁸ TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI. *O nás* [online]. 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <http://story.tymbezpecnosti.cz/stranky/25/o-nas.html>

⁴⁹ DĚTI V DOPRAVĚ. *Úvod* [online]. 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <https://www.detivdoprave.cz/>

škol, asistenty pedagoga a pedagogy volného času. Tyto vzdělávací programy jsou klíčové pro přenos odborných znalostí přímo do školní praxe. Mezi hlavní vzdělávací moduly patří:

- *Výuka dopravní výchovy pro mateřské školy:* Tento seminář se zaměřuje na metodologii efektivního začlenění dopravní tematiky do předškolního vzdělávání. Hlavním cílem je zvýšení bezpečnosti dětí v silničním provozu a prevence nehodovosti prostřednictvím rozvoje teoretických i praktických kompetencí pedagogů.
- *Pohyb organizované skupiny dětí v dopravním prostředí:* Program je koncipován s ohledem na specifika doprovodu skupin mimo areál vzdělávacího zařízení. Účastníci získávají nezbytné informace o legislativních odlišnostech při přesunu skupin dětí předškolního věku oproti školním skupinám. Seminář klade důraz na posílení jistoty pedagogů při práci v reálném dopravním prostoru a na praktické osvojení zásad bezpečného pohybu.

Díky těmto seminářům dochází k systematickému zvyšování kvality dopravní výchovy, což je nezbytným předpokladem pro formování správných postojů a návyků u nejmladších účastníků silničního provozu.⁵⁰

⁵⁰ DĚTI V DOPRAVĚ. *Akreditované semináře 2023* [online]. 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <https://www.detivdoprave.cz/>

9 Stanovení hypotéz

Hypotéza č. 1 - Více než polovina žáků 2. stupně nevyužívá reflexní doplňky při pohybu v dopravě za snížené viditelnosti.

Hypotéza č. 2 - Nadpoloviční většina dětí přechází vozovku mimo vyznačený přechod pro chodce.

Hypotéza č. 3 - Více než 60 % žáků aktivně využívá mobilní telefon nebo sluchátka při pohybu v silničním provozu.

Hypotéza č. 4 - Nadpoloviční většina dětí ví, že při chůzi po silnici bez chodníku má chodec jít po levé straně vozovky.

10 Dotazníkové šetření

Sběr primárních dat byl realizován formou anonymního dotazníkového šetření, které bylo cíleně distribuováno v elektronické podobě do vybraných základních škol v Kraji Vysočina. Dotazník byl navržen tak, aby postihl klíčové oblasti související s úrovní teoretických znalostí pravidel silničního provozu, praktickými návyky dětí při pohybu v dopravním prostředí a jejich schopností subjektivně identifikovat rizika. Výzkumný dotazník obsahoval celkem 20 otázek. Převážná část byla koncipována jako uzavřené otázky, které umožňují exaktní statistické zpracování, doplněné v indikovaných případech o otázky otevřené. Tyto otevřené otázky byly do dotazníku zařazeny za účelem získání hlubšího vhledu do uvažování respondentů a pro detailnější objasnění jejich specifických postojů k bezpečnosti.

Shromažďování dat probíhalo v období od prosince 2025 do ledna 2026. Dotazník byl distribuován v elektronické podobě prostřednictvím platformy Google Forms a odkaz byl zaslán na e-mailové adresy ředitelství vybraných základních škol v kraji Vysočina s prosbou o jeho zprostředkování žákům 2. stupně. Celkem bylo získáno 268 vyplněných dotazníků, které byly následně podrobeny analýze.

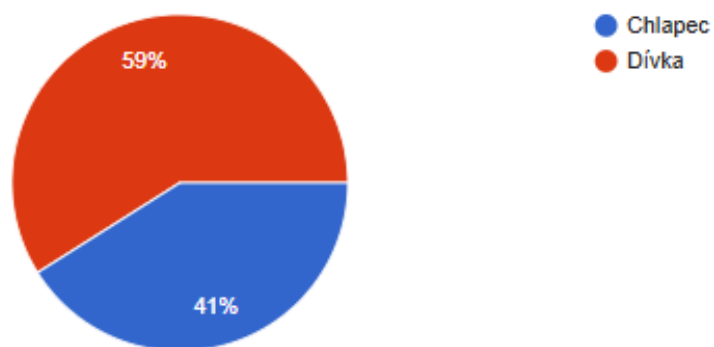
Získaná data byla následně zpracována a interpretována pomocí přehledné statistiky v procentuálním vyjádření. Pro přehlednost jsou výsledky prezentovány formou grafického znázornění. Celkem bylo osloveno 39 základních škol, přičemž do finálního vyhodnocení bylo zahrnuto 268 respondentů z řad žáků druhého stupně. Výběrový soubor byl zvolen s ohledem na rostoucí míru samostatnosti této věkové skupiny v dopravním prostředí a s tím spojená specifická rizika.

Otázka č. 1 – obsahuje rozdělení respondentů dle pohlaví. Získaná data ukazují, že početní převahu ve výzkumu měly dívky, které tvořily 59 % všech respondentů. Chlapci byli zastoupeni zbývajících 41 %.

Graf 5 - pohlaví respondentů

1. Jakého jsi pohlaví:

268 odpovědí



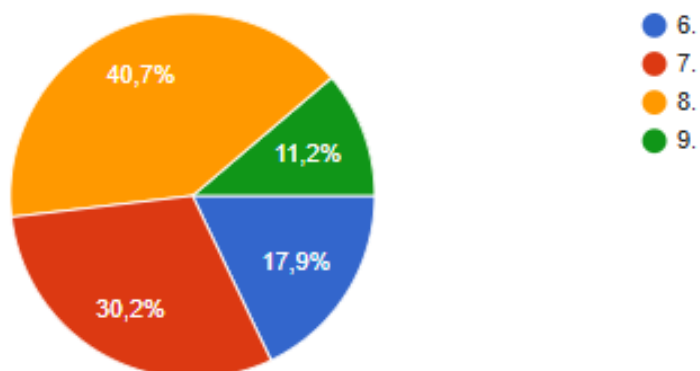
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 2 – byla zaměřena na rozdělení respondentů podle tříd, ve kterých aktuálně studují. V procentuálním vyjádření se jednalo o 17,9 % žáků z 6. ročníku, 30,2 % ze 7. ročníku, 40,7 % z 8. ročníku a 11,2 % z 9. ročníku.

Graf 6 – klasifikace respondentů dle tříd

2. V jakém ročníku na základní škole studuješ?

268 odpovědí



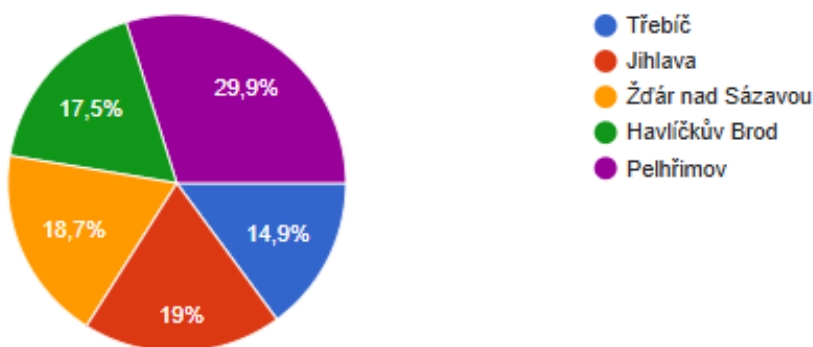
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 3 – byla zaměřena na geografické rozdělení respondentů podle okresu, ve kterém se nachází jejich škola. Cílem bylo zajistit zastoupení žáků v rámci celého Kraje Vysočina. Získaná data ukazují, že nejpočetněji je v průzkumu zastoupen okres Pelhřimov, ze kterého pochází 29,9 % respondentů. Následuje okres Jihlava s 19 % a okres Žďár nad Sázavou s 18,7 %. Menší podíl žáků byl zaznamenán v okrese Havlíčkův Brod, konkrétně 17,5 %, a nejmenší zastoupení vykazuje okres Třebíč s 14,9 %.

Graf 7 - geografické rozdělení respondentů

3. V jakém okrese se nachází škola, ve které studuješ?

268 odpovědí



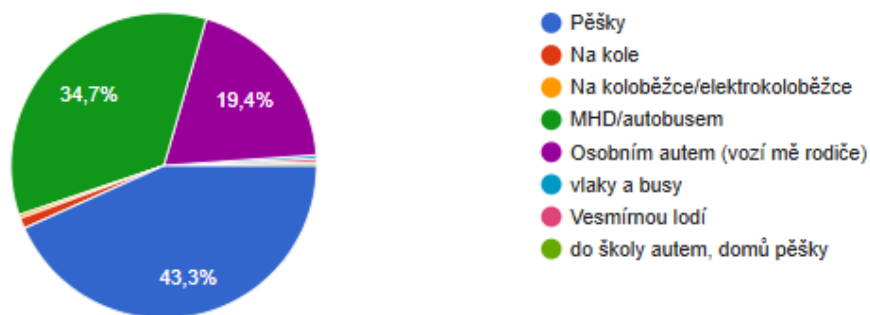
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 4 – jakým způsobem se žáci nejčastěji dopravují do vzdělávacích institucí. Získaná data ukazují, že dominantním způsobem dopravy je chůze, kterou využívá 43,5 % respondentů. Druhou nejčastější volbou je využití autobusu, vlaku či MHD, což uvedlo 34,7 % žáků. Na třetím místě se s 19,6 % umístila doprava osobním automobilem (vozí mě rodiče) Méně časté způsoby dopravy zahrnují jízdu na jízdním kole, kterou volí 1,1 % respondentů. Jako nejméně využívaný prostředek se v rámci průzkumu jeví koloběžka či elektrokoloběžka, kterou využívá pouze 0,4 % žáků. Celkem 1 odpověď byla vyřazena pro svou neplatnost.

Graf 8 - způsob dopravy respondentů do školy

4. Jak nejčastěji jezdíš/chodiš do školy? (vyber jednu hlavní možnost)

268 odpovědí



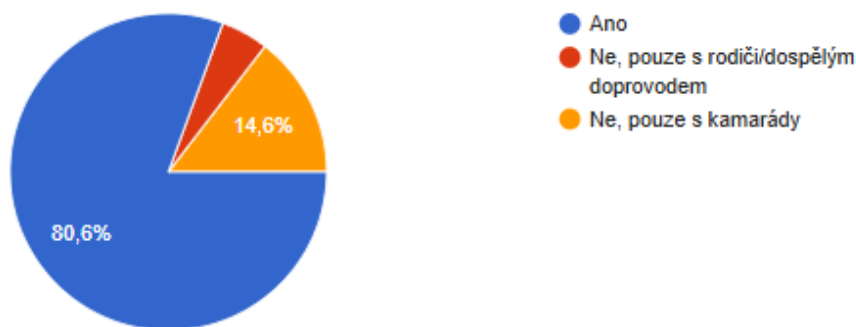
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 5 – byla zaměřena na míru samostatnosti žáků při pohybu v silničním provozu, tedy zda se v dopravním prostředí pohybují bez dospělého doprovodu. Nejčastější odpovědí bylo jednoznačné „ano“, což uvedlo 80,6 % respondentů. O poznání méně častou variantou byla odpověď, že se žáci pohybují bez doprovodu dospělých pouze v přítomnosti kamarádů, což představuje 14,6 %. Nejméně zastoupenou skupinu tvoří žáci, kteří se v provozu pohybují výhradně s rodiči nebo jiným dospělým doprovodem, a to v rozsahu 4,9 %.

Graf 9 - samostatnost respondentů v silničním provozu

5. Pohybuješ se samostatně v silničním provozu (bez dospělého doprovodu)?

268 odpovědí



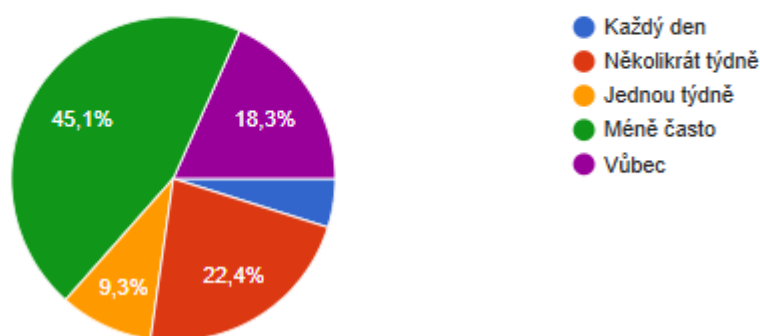
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 6 – zjišťovala, jak často žáci využívají jízdní kolo nebo koloběžku (včetně variant s elektrickým pohonem) ve svém volném čase, tedy mimo cestu do školy. Získané výsledky naznačují, že tyto prostředky jsou u žáků druhého stupně velmi oblíbené, neboť pouze 18,3 % respondentů uvedlo, že je nevyužívá vůbec. Nejpočetnější skupinu tvoří žáci, kteří kolo či koloběžku využívají „méně často“, což uvedlo 45,1 % dotázaných. Velmi významný je však podíl aktivních uživatelů: 22,4 % respondentů využívá tyto prostředky několikrát týdně a 9,3 % jednou týdně. Denní využívání pak deklaruje zbývající část vzorku 4,9 %. Více než 80 % žáků se alespoň občas pohybuje na kole či koloběžce, což zvyšuje nároky na jejich znalost pravidel a používání ochranných prvků, zejména cyklistických přileb.

Graf 10 - frekvence využívání jízdního kola a koloběžky

6. Jak často využíváš jízdní kolo nebo koloběžku (včetně elektrokoloběžky) mimo cestu do školy?

268 odpovědí



Zdroj: vlastní zpracování

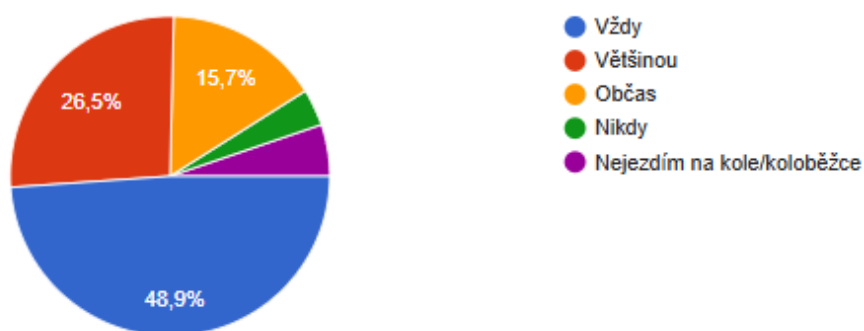
Otázka č. 7 – byla zaměřena na frekvenci užívání cyklistické přilby při jízdě na jízdním kole či koloběžce. Vzhledem k věkové kategorii respondentů (druhý stupeň ZŠ) je toto zjištění klíčové, neboť pro osoby mladší 18 let platí zákonná povinnost mít za jízdy na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu.

Získaná data ukazují, že pravidlo o povinném užití přilby vždy dodržuje 48,9 % respondentů. Dalších 26,5 % žáků uvedlo, že přilbu používá „většinou“. Naopak za rizikové lze považovat odpovědi zbývajících části aktivních uživatelů: 15,7 % dotázaných používá přilbu pouze „občas“ a malá část vzorku (necelá 4 % dle grafu) přilbu nepoužívá „nikdy“. Zbývajících cca 5 % respondentů tvoří žáci, kteří na kole či koloběžce nejezdí.

Graf 11 - používání cyklistické přilby

7. Používáš při jízdě na jízdním kole a koloběžce cyklistickou helmu?

268 odpovědí



Zdroj: vlastní zpracování

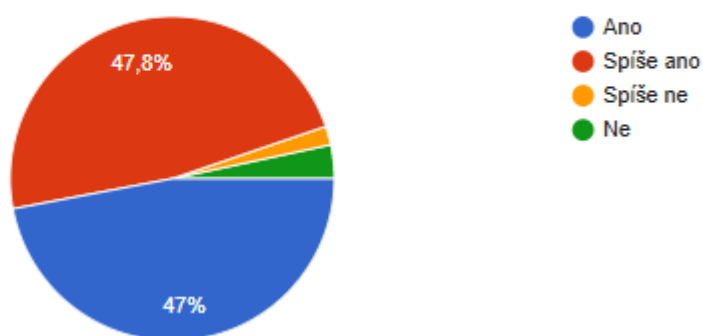
Otázka č. 8 – byla zaměřena na sebehodnocení žáků v oblasti dodržování pravidel silničního provozu. Respondenti měli posoudit, zda se chovají v souladu s předpisy, například při přecházení vozovky nebo správné jízdě vpravo. Téměř polovina respondentů, konkrétně 47 %, je přesvědčena, že pravidla dodržuje „vždy“. Velmi podobné zastoupení má však odpověď „spíše ano“, kterou zvolilo 47,8 % žáků. Necelých 5 % respondentů připouští, že pravidla spíše nedodržuje nebo je nedodržuje vůbec.

I když se většina vzorku subjektivně považuje za ukázněné účastníky provozu, prostor pro vzdělání a upevňování bezpečných návyků zůstává u více než poloviny dotázaných.

Graf 12 - sebehodnocení respondentů v dodržování dopravních předpisů

8. Domníváš se, že v silničním provozu vždy dodržuješ pravidla (např. přecházení na zelenou, jízda vpravo)?

268 odpovědí



Zdroj: vlastní zpracování

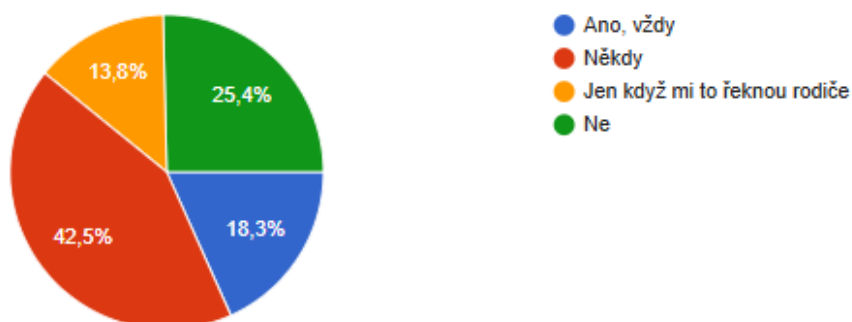
Otázka č. 9 – se věnovala problematice viditelnosti chodců a cyklistů, která je jedním z hlavních pilířů preventivních opatření v silničním provozu. Respondenti odpovídali, zda za snížené viditelnosti využívají reflexní doplňky. Pouze 18,3 % respondentů uvedlo, že reflexní prvky používá vždy. Největší část respondentů, konkrétně 42,5 %, se k užívání těchto prvků uchyluje pouze „někdy“. Dalších 25,4 % žáků reflexní prvky nepoužívá vůbec a dalších 13,8 % je využije pouze v případě, že jim to nařídí rodiče.

Vzhledem k tomu, že reflexní prvek zvyšuje viditelnost chodce až na vzdálenost 200 metrů, představuje takto nízká míra pravidelného používání (necelých 20 %) významné riziko pro vznik dopravních nehod, zejména v zimních měsících a v ranních či večerních hodinách.

Graf 13 - používání reflexních prvků za snížené viditelnosti

9. Používáš za snížené viditelnosti reflexní prvky (např. na tašce, oblečení)?

268 odpovědí



Zdroj: vlastní zpracování

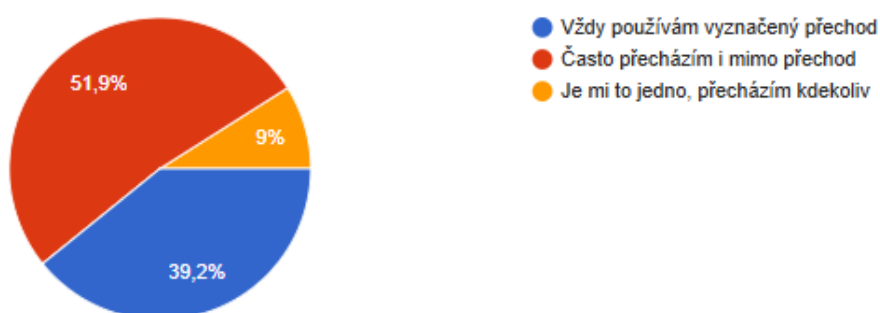
Otázka č. 10 – se zabývala jedním z nejrizikovějších prvků chování chodců v silničním provozu – volba místa pro přecházení vozovky. Více než polovina respondentů, konkrétně 51,9 %, přiznává, že „často přechází i mimo přechod“. Dalších 9 % žáků, kteří uvedli, že je jim místo přecházení jedno a přechází kdekoliv. Pouze 39,2 % žáků deklaruje, že k přecházení silnice vždy využívá vyznačený přechod.

Z pohledu bezpečnosti je závažné, že více než tři pětiny dětí na druhém stupni ZŠ běžně hazardují se svým zdravím tím, že nevyhledávají bezpečná místa pro přecházení, což je častou příčinou tragických střetů s motorovými vozidly. Správné využívání vyznačených přechodů pro chodce je základním předpokladem pro snížení nehodovosti dětí.

Graf 14 - způsob přecházení vozovky

10. Jak obvykle přecházíte silnici?

268 odpovědí



Zdroj: vlastní zpracování

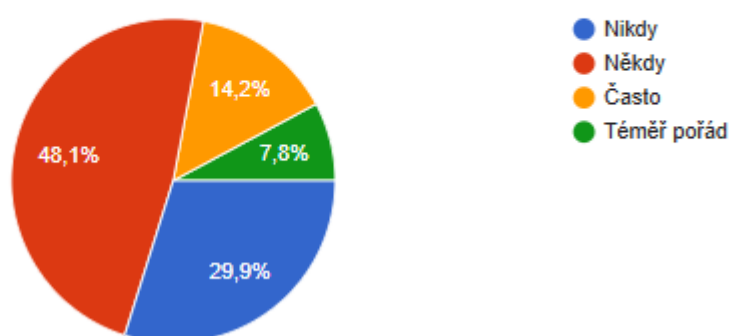
Otázka č. 11 – zjišťovala míru používání mobilních telefonů, sluchátek nebo jiné elektroniky při aktivním pohybu v silničním provozu (při chůzi či jízdě). Odvedení pozornosti od dopravní situace poslechem hudby nebo manipulací s telefonem představuje pro žáky značné bezpečnostní riziko.

Z výsledků vyplývá, že pouze 29,9 % respondentů uvádí, že elektroniku v provozu nepoužívá nikdy. Největší část výběrového souboru tvoří žáci, kteří tato zařízení používají „někdy“, což představuje 48,1 % odpovědí. Velmi rizikové chování pak přiznává zbývající pětina žáků, kdy 14,2 % používá elektroniku často a 7,8 % dokonce téměř pořád.

Graf 15 - používání elektroniky při pohybu v silničním provozu

11. Používáš mobilní telefon, sluchátka nebo jinou elektroniku, při pohybu v silničním provozu (chůze, jízda)?

268 odpovědí



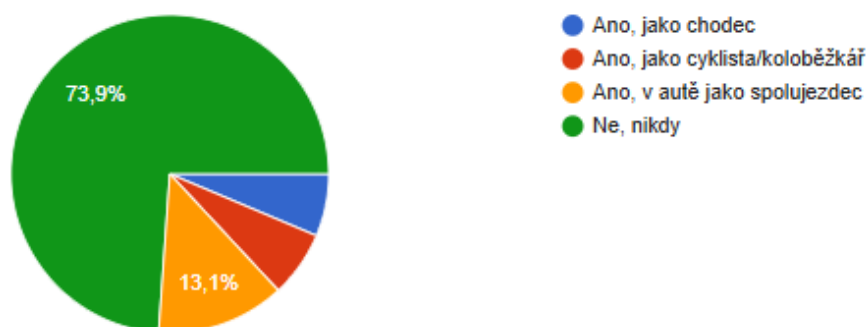
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 12 – zjišťovala, zda mají žáci osobní zkušenost s dopravní nehodou, ať už v roli chodce, cyklisty nebo spolujezdce v automobilu. Z výsledků vyplývá, že většina respondentů, konkrétně 73,9 %, se doposud s žádnou dopravní nehodou nesetkala. Zbývajících více než 26 % žáků již přímou zkušenost s nehodou má. Nejčastěji se jednalo o zkušenost v roli spolujezdce v osobním automobilu, kterou uvedlo 13,1 % dotázaných. Méně zastoupené, ale o to závažnější, jsou zkušenosti v roli zranitelných účastníků: 6,3 % respondentů zažilo nehodu jako chodec a 6,7 % jako cyklista či uživatel koloběžky. Osobní prožitek takové události může zásadně ovlivnit budoucí postoj žáka k bezpečnosti a vnímání rizik v silničním provozu.

Graf 16 - zkušenost s dopravní nehodou

12. Byl/a jsi v minulosti účastníkem/účastnicí dopravní nehody (jako chodec, cyklista, spolujezdec atd.)?

268 odpovědí



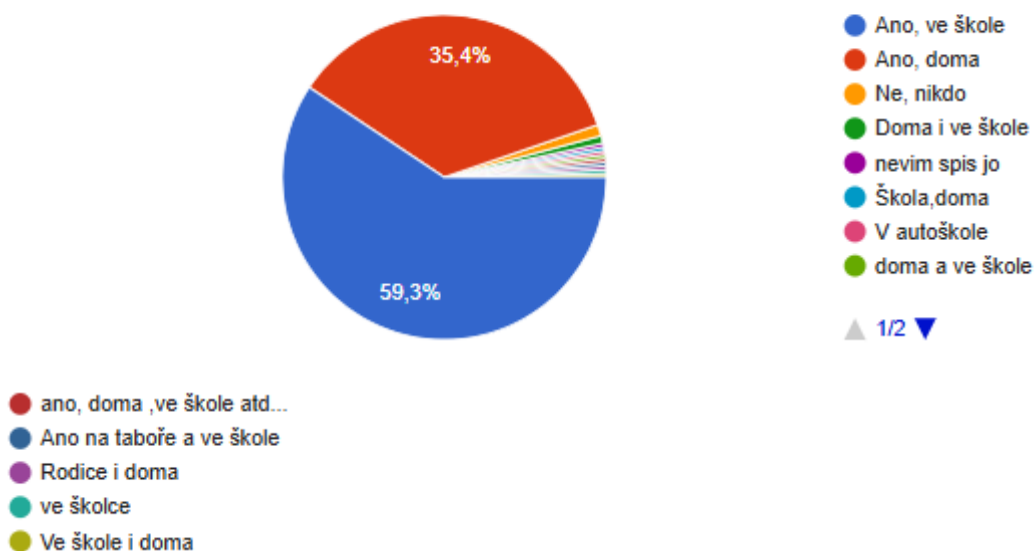
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 13 – zjišťovala, kdo žáky učí pravidlům bezpečného chování v dopravě. Dominantním zdrojem informací je pro žáky škola, což potvrdilo 59,3 % respondentů. Druhým nejvýznamnějším pilířem je domácí výchova ze strany rodičů, kterou uvedlo 35,4 % žáků. Zbývající malá část vzorku cca 5,3 % uvádí kombinované zdroje (např. domov i škola současně, autoškola či tábory). Pouze 1,1 % respondentů zvolilo odpověď „ne, nikdo“. Téměř 95 % dětí získává informace z relevantních zdrojů (škola nebo domov), což je dobrým základem pro preventivní činnost.

Graf 17 - původ znalostí respondentů o bezpečnosti v dopravě

13. Učil tě někdo pravidla bezpečného chování v dopravě?

268 odpovědí



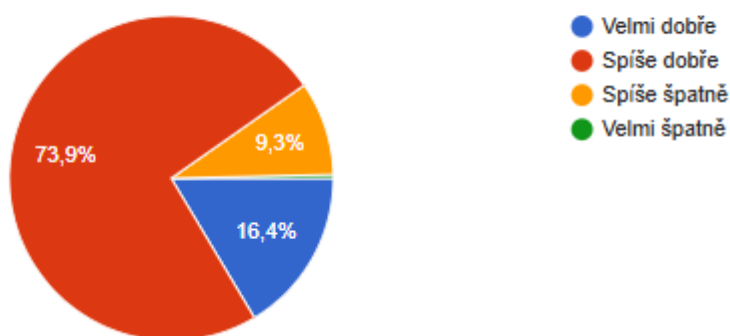
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 14 – byla zaměřena na to, jak žáci sami hodnotí svou úroveň znalosti pravidel silničního provozu. Získaná data ukazují, že většina žáků si ve svých znalostech věří. Celkem 73,9 % respondentů hodnotí své znalosti jako „spíše dobré“ a dalších 16,4 % jako „velmi dobré“. Dohromady se tedy přes 90 % žáků domnívá, že pravidla silničního provozu ovládá na dostatečné úrovni. Zbývajících 9,3 % respondentů přiznává, že jejich znalosti jsou „spíše špatné“, a pouze zanedbatelný zlomek vzorku 0,4 % zvolil variantu „velmi špatné“.

Graf 18 - sebehodnocení znalostí pravidel silničního provozu

14. Jak dobře si myslíš, že znáš pravidla silničního provozu?

268 odpovědí



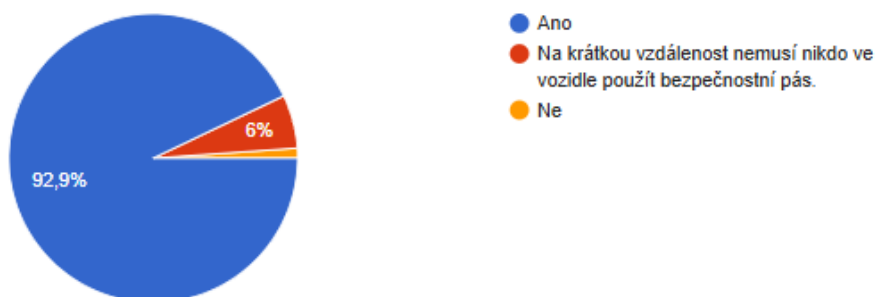
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 15 – prověřovala teoretickou znalost žáků v oblasti pasivní bezpečnosti, konkrétně u povinnosti používat bezpečnostní pásy na všech sedadlech ve vozidle. Naprostá většina respondentů, konkrétně 92,9 %, správně odpověděla, že použití bezpečnostního pásu je povinné pro celou posádku vozidla. Menší část žáků, 6 %, se však mylně domnívá, že na krátkou vzdálenost není nutné se poutat, a 1,1 % respondentů zvolilo jednoznačně chybnou odpověď „Ne“. Právě při jízdách na krátké trasy dochází k velkému množství nehod, kde i při nízkých rychlostech může nepoutaný pasažér utrpět vážná, někdy až smrtelná zranění.

Graf 19 - povědomí respondentů o povinnosti užití bezpečnostních pásů

15. Je v motorovém vozidle povinné použití bezpečnostního pásu pro celou posádku (včetně cestujících na zadních sedadlech)?

268 odpovědí



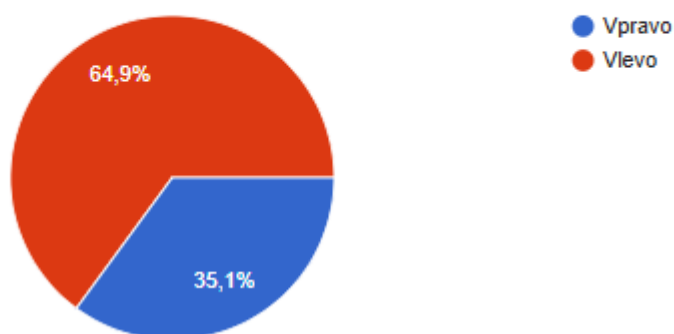
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 16 – zde měli respondenti odpovědět na otázku, po které straně vozovky je chodec povinen se pohybovat, jestliže se v místě nenachází chodník. Správnou odpověď, tedy chůzi vlevo, zvolilo 64,9 % respondentů. Znepokojivým zjištěním však je, že 35,1 %, se domnívá, že chodec se má pohybovat vpravo. Chodec pohybující se po pravé straně vozovky (zády k příjezdějším vozidlům) ztrácí vizuální kontakt s řidiči a nemá možnost včas reagovat na případné nebezpečí.

Graf 20 - ověření znalostí pro pohyb v silničním provozu

16. Po které straně vozovky je povinen se chodec pohybovat, není-li v místě chodník?

268 odpovědí



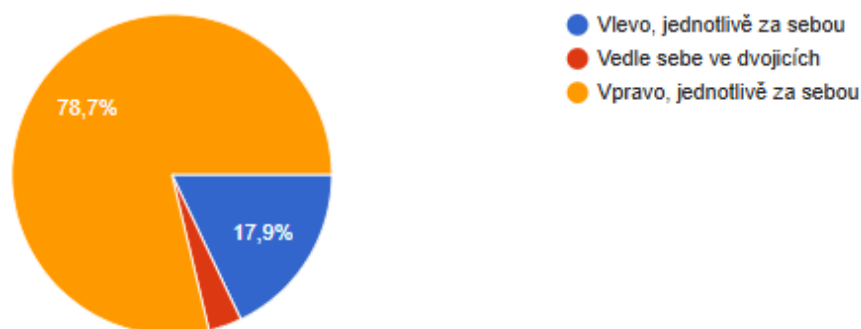
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 17 – prověřovala znalost pravidel pro jízdu více osob na jízdním kole či koloběžce po pozemní komunikaci. Získaná data ukazují, že správnou odpověď (vpravo, jednotlivě za sebou) zvolilo 78,7 % respondentů. Přesto je zarážející, že 17,9 % žáků se domnívá, že by se cyklisté měli pohybovat na levé straně vozovky, a malá část vzorku 3,4 % by volila jízdu vedle sebe v dvojicích. Z hlediska bezpečnosti je riziková především skupina žáků, která by volila jízdu vlevo, čímž by se vystavila přímému riziku čelního střetu s motorovými vozidly.

Graf 21 - ověření znalostí pro pohyb v silničním provozu

17. Při jízdě více osob na jízdním kole (koloběžce) se na vozovce mají pohybovat:

268 odpovědí



Zdroj: vlastní zpracování

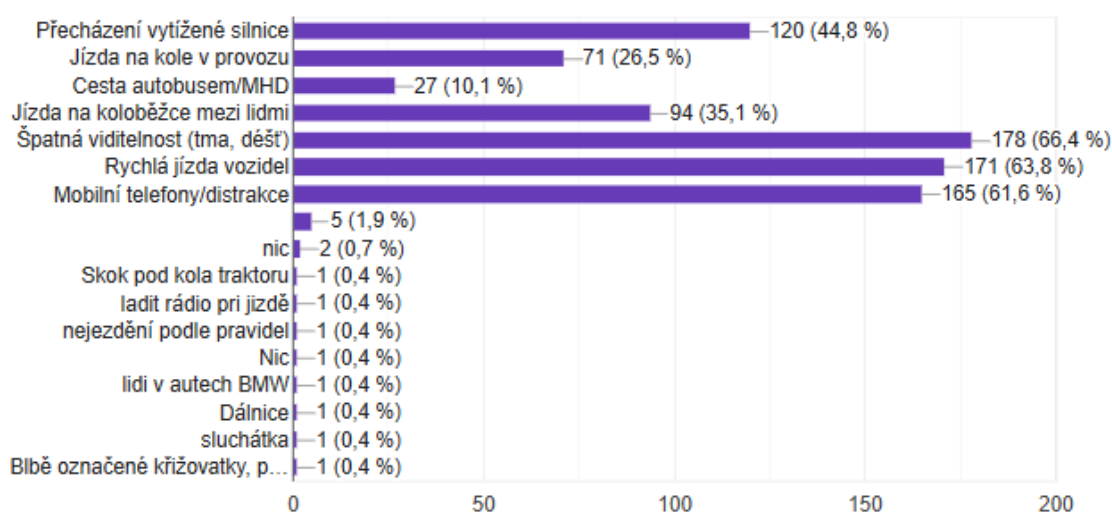
Otázka č. 18 – byla formulována jako výběrová s možností více odpovědí, aby bylo možné identifikovat, které situace považují žáci za nejnebezpečnější. Jako nejvíce ohrožující faktor označila největší skupina žáků 66,4 % špatnou viditelnost (tma, déšť, mlha). Velmi těsně v závěsu následuje rychlá jízda vozidel 63,8 % a používání mobilních telefonů či jiná distrakce pozornosti 61,6 %. Tato trojice faktorů dominuje vnímání nebezpečí u více než tří pětin všech dotázaných.

Dalšími významnými riziky jsou podle žáků přecházení vytižených silnic 44,8 %, jízda na koloběžce mezi lidmi 35,1 % a jízda na kole v provozu 26,5 %. Naopak za nejméně rizikovou považují cestu hromadnou dopravou 10,1 %. Pouze 1,1 % respondentů uvedlo, že žádnou ze situací v silničním provozu nevnímá jako nebezpečnou. Dále 0,4 % respondentů zvolilo odpovědi jako např. ladění rádia při jízdě, řidiči vozidel BMW, špatné značení křižovatek, porušování pravidel silničního provozu či jízda po dálnici. Celkem 6 odpovědí bylo vyřazeno pro svou neplatnost.

Graf 22 - hodnocení rizikových situací v dopravě z pohledu respondentů

18. Které z následujících situací považuješ v dopravě za nejnebezpečnější? (můžeš zaškrtnout více možností)

268 odpovědí



Zdroj: vlastní zpracování

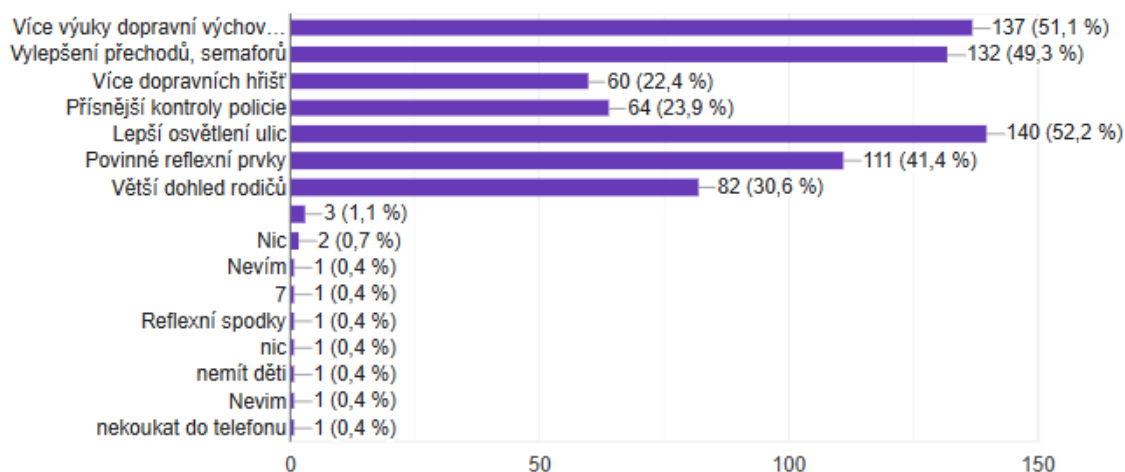
Otázka č. 19 – zde se měli respondenti vyjádřit k tomu, co by navrhli za opatření pro zvýšení bezpečnosti dětí v silniční dopravě. Respondenti nejčastěji volili odpověď lepší osvětlení ulic 52,2 %. Druhá nejčastější odpověď bylo více výuky dopravní výchovy ve škole 51,1 %. Třetí nejčastější odpovědí bylo vylepšení přechodů a semaforů.

Až 41,4 % respondentů volilo povinné zavedení reflexních prvků, 30,6 % dotázaných navrhuje větší dohled rodičů. Dalších 23,9 % respondentů by uvítalo přísnější kontroly policii a 22,4 % respondentů navrhuje více dopravních hřišť. Pouze 0,4 % respondentů volilo odpověď nekoukat do telefonu. Celkem 1,9 % respondentů k dané problematice nenavrhl žádná konkrétní opatření a 6 odpovědí bylo vyřazeno pro svou neplatnost.

Graf 23 - návrh opatření ke zvýšení bezpečnosti dětí v dopravě

19. Která z navrhovaných opatření by podle Tebe nejvíce přispěla ke zvýšení bezpečnosti dětí v dopravě? (můžeš vybrat více možností)

268 odpovědí



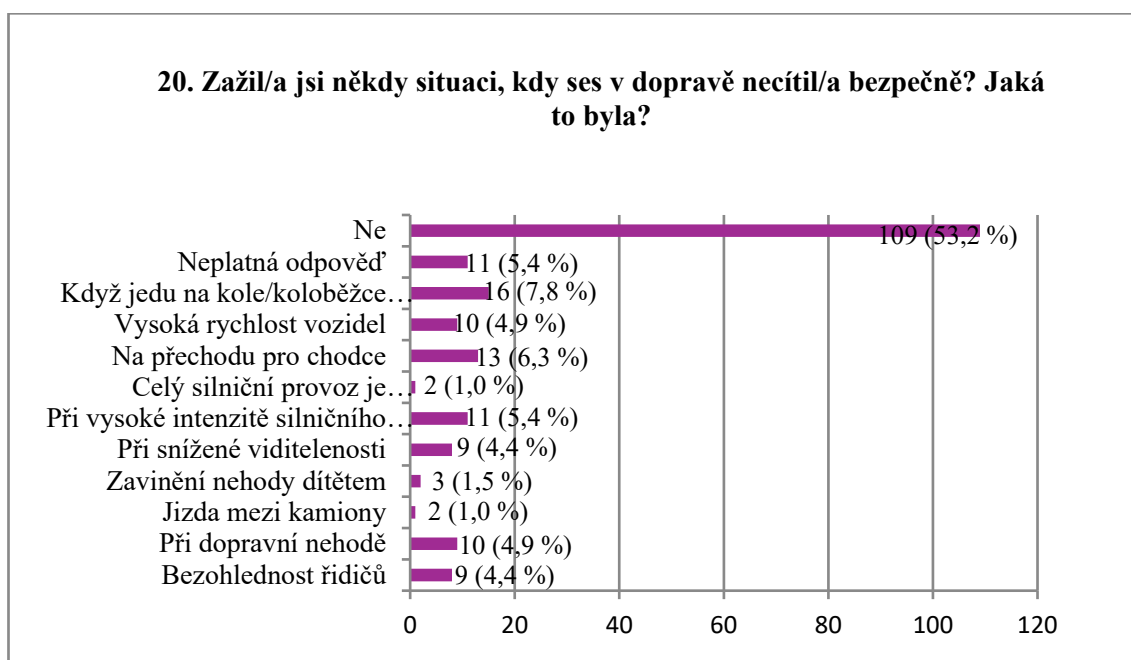
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 20 – byla dobrovolná a odpovědělo na ni 205 respondentů. Zde se respondenti měli vyjádřit, zda se jim v dopravě stala situace, při které by se necítili bezpečně a o jakou situaci se jednalo.

Z analýzy získaných dat vyplývá, že nadpoloviční většina respondentů (53,2 %) se v silničním provozu dosud necítila v ohrožení. Druhou nejčastější odpovědí, kterou uvedlo 7,8 % dotázaných, byl pocit nebezpečí při jízdě na kole či koloběžce v místech s vysokou intenzitou silničního provozu. Celkem 6,3 % žáků vnímá jako rizikové situace spojené s přecházením vozovky na přechodech pro chodce a 5,4 % respondentů se cítí ohroženo obecně vysokou hustotou provozu.

Další významnou skupinu tvoří faktory spojené s rychlostí a nehodovostí; vysokou rychlost vozidel označilo 4,9 % respondentů a shodný podíl 4,9 % uvedl jako zdroj strachu přímou zkušenost s dopravní nehodou. Bezohlednost řidičů vnímá jako problém 4,4 % dětí, přičemž totožný výsledek 4,4 %) byl zaznamenán u situací za snížené viditelnosti. Vlastní zavinění nebezpečné situace připustilo pouze 1,5 % dotázaných. Na posledním místě se s podílem 1,0 % umístila jízda v těsné blízkosti nákladních automobilů (kamionů) a shodně také názor, že celý silniční provoz je nebezpečný. V rámci této otázky bylo 11 odpovědí vyřazeno pro jejich neplatnost či nesrozumitelnost.

Graf 24 - Subjektivní vnímání nebezpečných situací v silničním provozu



Zdroj: vlastní zpracování

11 Ověření hypotéz

Za pomoci výsledků dotazníkového šetření ověřím pravdivost stanovených hypotéz.

Ověření hypotézy č. 1

U hypotézy číslo 1 předpokládám, že více než polovina žáků 2. stupně nevyužívá reflexní doplňky při pohybu v dopravě za snížené viditelnosti – viz graf 13.

Na podkladě dotazníkového šetření jsem zjistila, že 18,3 % respondentů odpovědělo, že reflexní prvky používá vždy. Dále 42,5 % odpovědělo „někdy“. Pouze 25,4 % respondentů reflexní prvky nepoužívá vůbec a dalších 13,8 % je využije pouze v případě, že jim to nařídí rodiče. Souhrnný podíl žáků, kteří reflexní prvky nepoužívají vůbec, používají je pouze na příkaz rodičů nebo jen někdy, činí 81,7 %. **Hypotéza č. 1 se potvrdila.**

Ověření hypotézy č. 2

U hypotézy číslo 2 předpokládám, že nadpoloviční většina dětí přechází vozovku mimo vyznačený přechod pro chodce – viz graf 14.

Na podkladě dotazníkového šetření jsem zjistila, že více než polovina respondentů, konkrétně 51,9 %, přiznává, že „často přechází i mimo přechod“. K této skupině je nutné přičíst dalších 9 % žáků, kteří uvedli, že je jim místo přecházení jedno a přechází kdekoliv. Dohromady tedy 60,9 % respondentů vědomě volí rizikový způsob pohybu v provozu. Pouze 39,2 % žáků odpovědělo, že k přecházení silnice vždy využívá vyznačený přechod. **Hypotéza č. 2 se potvrdila.**

Ověření hypotézy č. 3

U hypotézy číslo 3 předpokládám, že více než 60 % žáků aktivně využívá mobilní telefon nebo sluchátka při pohybu v silničním provozu – viz graf 15.

Na podkladě dotazníkového šetření jsem zjistila, že 29,9 % respondentů elektroniku v provozu nepoužívá nikdy. Největší část výběrového souboru tvoří žáci, kteří tato zařízení používají „někdy“, což představuje 48,1 % odpovědí. Velmi rizikové chování pak přiznává zbývající pětina žáků, kdy 14,2 % používá elektroniku často a 7,8 % dokonce téměř pořád. Celkově tedy více než 70 % respondentů věnuje část své

pozornosti v silničním provozu elektronickým zařízením namísto sledování okolního dění. **Hypotéza č. 3 se potvrdila.**

Ověření hypotézy č. 4

U hypotézy číslo 4 předpokládám, že nadpoloviční většina dětí ví, že při chůzi po silnici bez chodníku má chodec jít po levé straně vozovky – viz graf 20.

Na podkladě dotazníkového šetření, jsem zjistila, že chůzi vlevo, zvolilo 64,9 % respondentů. Dalších 35,1 %, se domnívá, že chodec se má pohybovat vpravo.

Hypotéza č. 4 se potvrdila.

12 Závěr

Bakalářská práce se věnovala analýze dopravní nehodovosti dětí se zaměřením na Kraj Vysočina. Cílem bakalářské práce bylo zhodnotit příčiny dopravní nehodovosti dětí v České republice a na základě zjištěných poznatků navrhnout účinná preventivní opatření, která mohou přispět ke snížení rizika dopravních nehod u dětské populace. Vzhledem k propojení teoretických poznatků, statistických dat a výsledků vlastního výzkumného šetření s poznatky z mé profesní praxe u Dopravní policie ČR lze konstatovat, že stanovený cíl byl naplněn.

V teoretické části byla systematicky vymezena specifika dětí jako zranitelných účastníků silničního provozu z pohledu psychologie i fyziologie. Analýza historického vývoje dopravní výchovy a aktuálních statistik potvrdila, že i přes modernizaci bezpečnostních prvků a infrastruktury zůstává lidský faktor a nedostatečná schopnost předvídat rizika hlavní příčinou kolizí. Praktická část na tyto poznatky navázala analýzou dat z Kraje Vysočina a vlastním dotazníkovým šetřením mezi žáky. Výsledky výzkumu hodnotím jako očekávané, avšak z hlediska bezpečnosti jako neuspokojivé, neboť odhalily zásadní nesoulad mezi teoretickými znalostmi žáků a jejich reálným jednáním v terénu.

Výzkumné šetření potvrdilo všechny čtyři stanovené hypotézy a identifikovalo kritické oblasti rizikového chování. Závažným zjištěním je podceňování pasivní bezpečnosti, kdy 81,7 % respondentů nevyužívá reflexní doplňky pravidelně (H1), což naznačuje, že dospívající tyto prvky vnímají spíše jako vnější vynucenou povinnost než jako vlastní bezpečnostní standard. Rizikové sklony dále potvrdila vysoká míra vědomého přecházení mimo přechody (60,9 %, H2) a vysoká míra používání elektroniky v provozu (přes 70 %, H3). Tento fenomén vede k nebezpečnému „digitálnímu rozptýlení“ a eliminaci smyslového vnímání okolí. Přestože se potvrdila znalost chůze po správné straně vozovky u většiny žáků (H4), stále existuje více než třetina dětí (35,1 %), která v tomto základním pravidle chybí. Výsledky tak definovaly existenci tzv. „paradoxu bezpečí“ – žáci sice žádají externí technická zlepšení (např. osvětlení), ale zároveň fatálně podceňují vlastní viditelnost a ostražitost.

Výsledky práce definovaly existenci „paradoxu bezpečí“ – žáci sice žádají externí technická zlepšení, ale zároveň podceňují vlastní viditelnost a ostražitost. Jako autorka a policistka zastávám názor, že přínos této práce spočívá především v

pojmenování limitů stávající dopravní výchovy, která dosahuje hranic v oblasti motivace k osvojení trvalých návyků.

Doporučení pro pedagogické pracovníky

V rámci školní výuky je žádoucí ukázat teorii v praxi, které žákům názorně demonstrovají rizika rozptýlení pozornosti mobilními telefony či sluchátky. Vedle praktických ukázek viditelnosti v zatemněném prostoru s využitím reflexních materiálů je nezbytné intenzivněji procvičovat návyky bezpečné chůze vlevo a správného přecházení vozovky, ideálně formou projektových dnů přímo v reálném provozu. Cílem je eliminovat chybné rozhodování u více než třetiny žáků, kteří v základních pravidlech stále tápou. Současně doporučuji posílit vnitřní prevenci školy zakotvením povinnosti užívat reflexní doplňky při všech mimoškolních aktivitách přímo do školního řádu, čímž se tyto bezpečnostní prvky stanou pro dospívající přirozeným standardem.

Doporučení pro rodiče

U rodičů je nezbytné apelovat na jejich roli klíčového vzoru, neboť dospívající přirozeně kopírují vzorce chování dospělých. Doporučuji proto intenzivnější edukaci zákonných zástupců, aby při společném pohybu v provozu důsledně dbali na využívání přechodů a omezili používání mobilních telefonů, čímž u dětí upevňují správné návyky. Rodiče by měli dbát na pravidelnou kontrolu technické výbavy dětí, zejména na upřednostňování reflexních materiálů při nákupu školních pomůcek a na eliminaci používání sluchátek při chůzi po komunikacích. Vzhledem k tomu, že autorita rodiče je pro fixaci bezpečného chování nenahraditelná, je jejich aktivní zapojení do preventivního procesu základním předpokladem pro snížení nehodovosti v této věkové skupině.

Navržená doporučení pro pedagogy a rodiče jsou koncipována na základě analýzy získaných dat tak, aby byla reálně aplikovatelná v preventivní činnosti v rámci našeho regionu. Považuji za zásadní, aby tato opatření nezůstala pouze v teoretické rovině, ale stala se funkčním nástrojem edukace. Věřím, že propojení akademického pohledu s mou každodenní zkušeností z výkonu služby u Dopravní policie napomůže zefektivnit stávající preventivní systém a v konečném důsledku významně přispěje ke snížení počtu dopravních nehod dětí i ke zmírnění jejich často tragických následků.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. ČAČKA, Otto. *Přehled psychologie obecné, dospívání a pracovní výkonnosti*. Brno: Masarykova univerzita, 1994. 83 s. ISBN 80-210-0904-7.
2. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému: Dopravní nehoda STČ 08/IZS*. 2009. 42 s.
3. HEINRICOVÁ, Jitka. *Bezpečná cesta do školy*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2006. 76 s. ISBN 80-86502-32-5.
4. CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 272 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
5. KONEČNÝ, J. a kol. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci*. Jihlava: VPS MV v Jihlavě, 2012. 230 s. ISBN 978-80-260-3621-0
6. KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 2011. 141 s.
7. KOPECKÝ, Zdeněk a Karel PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2006. 351 s. ISBN 80-86477-32-0.
8. LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. 104 s. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-1157-0.
9. PORTER, Bryan E. *Handbook of Traffic Psychology*. San Diego: Academic Press, 2011. 552 s. ISBN 978-0123819840.
10. STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 224 s. ISBN 978-80-210-4251-3.
11. STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova*. Brno: Paido, 2002. 51 s. ISBN 80-7315-014-9.
12. STOJAN, Mojmír. *Implementace dopravní výchovy do školního vzdělávacího programu základních škol*. Brno: MS Press, PdF MU, 2006. 431 s. ISBN 80-900915-4-7.
13. STOJAN, Mojmír. *Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy*. Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD, 2009. 159 s. ISBN 978-80-210-5125-6.
14. ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠTIKAROVÁ. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. 274 s. ISBN 80-246-0607-4.
15. VOTRUBA, Josef. *Metodika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979. 124 s.

Elektronické zdroje

1. BESIP. *Děti v silničním provozu*. [online]. Praha: Samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy ČR, © 2024 [cit. 2025-12-02]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Deti>
2. BESIP. *In-line bruslaři*. [online]. Praha: Samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy ČR, © 2024 [cit. 2025-12-02]. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/In-line-bruslari>.
3. BESIP. *Národní strategie BESIP: Aktuální strategie*. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, © 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>
4. BESIP. *O nás: BESIP Team*. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, © 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-Team>
5. BESIP. *O nás: Kdo jsme*. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, © 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>
6. BESIP. *Senior cyklista*. [online]. Praha: Samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy ČR, © 2024 [cit. 2025-12-02]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Cykliste/Senior-cyklista>.
7. BESIP. *Vzdělávání: Děti a mládež školního věku*. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, © 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <https://besip.cz/Vzdelavani/Deti-skolniho-veku>
8. BEZPEČNÉ CESTY. *Statistiky – ČR*. In: *Bezpecnecesty.cz* [online]. © 2014–2019 [cit. 2025-12-20]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-vaute/statistiky/statistiky-cr>
9. DĚTI V DOPRAVĚ. *Akreditované semináře 2023*. [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, © 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <https://www.detivdoprave.cz/>
10. DĚTI V DOPRAVĚ. *Úvod*. [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, © 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <https://www.detivdoprave.cz/>
11. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021–2030*. [online]. Praha: Samostatné oddělení BESIP, 2021 [cit. 2026-01-06]. Dostupné z: https://www.besip.cz/getattachment/07705423-f273-4903-b8f9-31765c970428/NSBSP_2021-2030.pdf

12. POLICIE ČR. *Bezpečně na koloběžce*. [online]. Praha: Policejní prezidium ČR, © 2025 [cit. 2025-12-02]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/bezpecne-na-kolobezce.aspx>.
13. POLICIE ČR. *Děti v dopravě: Rizikové situace*. [online]. Praha: Policejní prezidium ČR, © 2025 [cit. 2025-12-02]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/preventivni-informace-deti-v-doprave.aspx>
14. POLICIE ČR. *Chodci*. Policie.gov.cz [online]. Praha: Policejní prezidium ČR, © 2026 [cit. 2026-02-22]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/chodci.aspx>
15. POLICIE ČR. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v prosinci 2025*. [online]. Praha: Policejní prezidium ČR, Ředitelství služby dopravní policie, 2026 [cit. 2026-01-13]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/statistiky-dopravni-nehodovost.aspx>
16. POLICIE ČR. *Rady motoristům*. Policie.gov.cz [online]. Praha: Policejní prezidium ČR, © 2026 [cit. 2026-02-22]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/rady-motoristum.aspx>
17. POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti*. [online]. Praha: Policejní prezidium ČR, © 2026 [cit. 2026-01-13]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx>
18. PROVALILOVÁ, Iva. *Vývoj dopravní výchovy*. Brno, 2009. 78 s. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta. Vedoucí práce Milan STOJAN.
19. PROVALILOVÁ, Iva. *Vývoj dopravní výchovy*. In: *Pedagogický výzkum v teorii a praxi: sborník prací z konference* [online]. Brno: Masarykova univerzita, 2009 [cit. 2025-12-20]. ISBN 978-80-210-4840-9. Dostupné z: <https://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2009/32/32/texty/provalilova.pdf>
20. TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI. *O nás*. [online]. Liberec: Bezpečně na silnicích o.p.s., © 2022 [cit. 2026-01-09]. Dostupné z: <http://story.tymbezpecnosti.cz/stranky/25/o-nas.html>

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Seznam zkratek

IZS Integrovaný záchranný systém

BESIP Bezpečnost Silničního Provozu

Odst. Odstavec

Písm. písmeno

Sb. Sbírký

ČR Česká republika

ZŠ Základní škola

Seznam tabulek a grafů

Seznam tabulek:

Tabulka 1 - Osoby usmrcené při dopravních nehodách	22
Tabulka 2 - Dopravní nehody dle zavinění	22

Seznam grafů:

Graf 1 - Počet dopravních nehod	17
Graf 2 - Dopravní nehody dle krajů v roce 2025	21
Graf 3 - Nehody dětí v roli řidičů nemotorových vozidel.....	27
Graf 4 - Statistika dopravních nehod zaviněné dětmi - chodci	27
Graf 5 - pohlaví respondentů.....	43
Graf 6 – klasifikace respondentů dle tříd	44
Graf 7 - geografické rozdělení respondentů.....	45
Graf 8 - způsob dopravy respondentů do školy	46
Graf 9 - samostatnost respondentů v silničním provozu.....	47
Graf 10 - frekvence využívání jízdního kola a koloběžky	48
Graf 11 - používání cyklistické přilby	49
Graf 12 - sebehodnocení respondentů v dodržování dopravních předpisů.....	50
Graf 13 - používání reflexních prvků za snížené viditelnosti	51
Graf 14 - způsob přecházení vozovky.....	52
Graf 15 - používání elektroniky při pohybu v silničním provozu.....	53
Graf 16 - zkušenost s dopravní nehodou.....	54
Graf 17 - původ znalostí respondentů o bezpečnosti v dopravě	55
Graf 18 - sebehodnocení znalostí pravidel silničního provozu.....	56
Graf 19 - povědomí respondentů o povinnosti užití bezpečnostních pásů.....	57
Graf 20 - ověření znalostí pro pohyb v silničním provozu	58
Graf 21 - ověření znalostí pro pohyb v silničním provozu	59
Graf 22 - hodnocení rizikových situací v dopravě z pohledu respondentů.....	60
Graf 23 - návrh opatření ke zvýšení bezpečnosti dětí v dopravě	61
Graf 24 - Subjektivní vnímání nebezpečných situací v silničním provozu	62

Seznam příloh

Příloha 1 - Dotazník	73
----------------------------	----

Příloha 1 - Dotazník

Preventivní opatření ke snížení dopravních nehod dětí v České republice

Vážené respondentky, vážení respondenti,

Jmenuji se Denisa Abrhánová a jsem studentkou 3. ročníku bakalářského studia Vysoké školy evropských a regionálních studií (VŠERS), obor Bezpečnostně právní činnost.

Chtěla bych Vás požádat o spolupráci při vyplňování tohoto zcela anonymního dotazníku. Vaše upřímné odpovědi jsou klíčové pro úspěšné dokončení mé bakalářské práce na téma *Preventivní opatření ke snížení dopravních nehod dětí v České republice*.

Děkuji Vám za Váš čas a ochotu k vyplnění.

Denisa Abrhánová

*** Označuje povinnou otázku**

1. Jakého jsi pohlaví: *

- Chlapec
- Dívka

2. V jakém ročníku na základní škole studuješ? *

- 6.
- 7.
- 8.
- 9.

3. V jakém okrese se nachází škola, ve které studuješ? *

- Třebíč
- Jihlava
- Žďár nad Sázavou
- Havlíčkův Brod
- Pelhřimov

4. Jak nejčastěji jezdíš/chodíš do školy? (vyber jednu hlavní možnost) *

- Pěšky
- Na kole
- Na koloběžce/elektrokoloběžce
- MHD/autobusem
- Osobním autem (vozí mě rodiče)
- Jiné: _____

5. Pohybuješ se samostatně v silničním provozu (bez dospělého doprovodu)? *

- Ano
- Ne, pouze s rodiči/dospělým doprovodem
- Ne, pouze s kamarády

6. Jak často využíváš jízdní kolo nebo koloběžku (včetně elektrokoloběžky) mimo cestu do školy? *

- Každý den
- Několikrát týdně
- Jednou týdně
- Méně často
- Vůbec

7. Používáš při jízdě na jízdním kole a koloběžce cyklistickou helmu? *

- Vždy
- Většinou
- Občas
- Nikdy
- Nejezdím na kole/koloběžce

8. Domníváš se, že v silničním provozu vždy dodržíš pravidla (např. přecházení na zelenou, jízda vpravo)? *

- Ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Ne

9. Používáš za snížené viditelnosti reflexní prvky (např. na tašce, oblečení)? *

- Ano, vždy
- Někdy
- Jen když mi to řeknou rodiče
- Ne

10. Jak obvykle přecházíš silnici? *

- Vždy používám vyznačený přechod
- Často přecházím i mimo přechod
- Je mi to jedno, přecházím kdekoliv

11. Používáš mobilní telefon, sluchátka nebo jinou elektroniku, při pohybu v silničním provozu (chůze, jízda)? *

- Nikdy
- Někdy
- Často
- Téměř pořád

12. Byl/a jsi v minulosti účastníkem/účastnicí dopravní nehody (jako chodec, cyklista, spolujezdec atd.)? *

- Ano, jako chodec
- Ano, jako cyklista/koloběžkář
- Ano, v autě jako spolujezdec
- Ne, nikdy

13. Učil tě někdo pravidla bezpečného chování v dopravě? *

- Ano, ve škole
- Ano, doma
- Ne, nikdo
- Jiné: _____

14. Jak dobře si myslíš, že znáš pravidla silničního provozu? *

- Velmi dobře
- Spíše dobře
- Spíše špatně
- Velmi špatně

15. Je v motorovém vozidle povinné použití bezpečnostního pásu pro celou posádku (včetně cestujících na zadních sedadlech)? *

- Ano
- Na krátkou vzdálenost nemusí nikdo ve vozidle použít bezpečnostní pás.
- Ne

16. Po které straně vozovky je povinen se chodec pohybovat, není-li v místě chodník? *

- Vpravo
- Vlevo

17. Při jízdě více osob na jízdním kole (koloběžce) se na vozovce mají pohybovat: *

- Vlevo, jednotlivě za sebou
- Vedle sebe ve dvojicích
- Vpravo, jednotlivě za sebou

18. Které z následujících situací považuješ v dopravě za nejnebezpečnější? (můžeš zaškrtnout více možností)

*

- Přecházení vytížené silnice
- Jízda na kole v provozu
- Cesta autobusem/MHD
- Jízda na koloběžce mezi lidmi
- Špatná viditelnost (tma, déšť)
- Rychlá jízda vozidel
- Mobilní telefony/distrakce
- Jiné: _____

19. Která z navrhovaných opatření by podle Tebe nejvíce přispěla ke zvýšení bezpečnosti dětí v dopravě? (můžeš vybrat více možností)

*

- Více výuky dopravní výchovy ve škole
- Vylepšení přechodů, semaforů
- Více dopravních hřišť
- Přísnější kontroly policie
- Lepší osvětlení ulic
- Povinné reflexní prvky
- Větší dohled rodičů
- Jiné: _____

20. Zažil/a jsi někdy situaci, kdy ses v dopravě necítil/a bezpečně? Jaká to byla?

Vaše odpověď _____